

Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI)

2018-2047

8 november 2017

**Vastgesteld door Provinciale Staten
Provincie Zuid-Holland**

Samenvatting

Voor u ligt het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI). Het PZI is de financiële uitwerking van de ambitie van het bestuur van de provincie Zuid-Holland om de bereikbaarheid te verbeteren. Deze ambitie is neergelegd in de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM), het Programma Mobiliteit, de Nota onderhoud kapitaalgoederen infrastructuur (NOK) en de uitwerkingen daarvan. In het Hoofdlijnenakkoord 2015 - 2019 is de beschreven ambitie bevestigd en zijn de prioriteiten van het college van Gedeputeerde Staten aangegeven. Het wordt jaarlijks vastgesteld, tegelijk met de begroting van de provincie Zuid-Holland.

Het geeft inzicht in het budget dat in de begroting (2018-2021) is opgenomen voor aanleg en beheer van infrastructuur. Het geeft daarnaast een doorkijk van het budget dat is gereserveerd voor de periode daarna (2021 en verder). Het biedt solide informatie om de ambities ter verbetering van de bereikbaarheid integraal af te wegen, rekening houdend met de daaruit voortvloeiende ontwikkeling van kapitaal- en beheerlasten op de lange termijn (30 jaar vooruit). Dit leidt tot een effectievere inzet van schaarse financiële middelen zoals opgenomen in het Hoofdlijnenakkoord 2015-2019. In het PZI is geen nieuw beleid opgenomen, er zijn wel verschuivingen en aanpassingen gedaan passend binnen het bestaande beleidskader.

Financieel kader

De budgetten in het PZI zijn het gevolg van afzonderlijke project- en programmabesluiten en het jaarlijkse Kaderbesluit Infrastructuur. Er is enige ruimte/flexibiliteit om budgetten in het PZI te heroverwegen bijvoorbeeld bij het Kaderbesluit Infrastructuur. Daarnaast is flexibiliteit belangrijk om tegenvallers in afzonderlijke projecten op te vangen. De flexibiliteit verschilt per nieuwbouwproject en -fase (initiatief, voorbereiding, realisatie) en wordt bepaald door verplichtingen die al zijn aangegaan. Bij een grotere mate van verplichting zijn de gevolgen van heroverweging over het algemeen groter. In het actuele projecten portfolio voor aanleg en verbetering is 76 % van de projecten juridisch verplicht of bestuurlijk gecommiteerd. De flexibiliteit is daardoor begrensd. De budgetten voor beheer en onderhoud van het bestaande areaal zijn meerjarig beklemd. Deze middelen zijn immers nodig om het vastgesteld kwaliteitsniveau te behalen en te voorkomen dat achterstanden in onderhoud ontstaan.

In het Hoofdlijnenakkoord 2015 – 2019 zijn afspraken gemaakt over aanpassing van het financiële kader. Voor mobiliteit en openbaar vervoer geldt het principe van een gesloten systeem. Meevallers blijven voor het programma beschikbaar en tegenvallers worden binnen het programma opgevangen. Alle budgetten volgen de nullijn en worden niet voor inflatie gecorrigeerd. Dat betekent dat prijsontwikkelingen binnen het programma moeten worden opgevangen.

De langjarige ontwikkeling van de structurele lasten is opgebouwd uit kapitaal- en beheerlasten. Bestaande kapitaal- en beheerlasten zijn van dekking voorzien. De meerjarige beheerlasten van het bestaande areaal zijn in 2016 geactualiseerd in de vastgestelde Nota Budgetbehoefte. De toekomstige beheerlasten van het (nieuw) te ontwikkelen areaal zijn ook gedekt op basis van een inschatting. Jaarlijks wordt bij Kaderbesluit Infrastructuur beoordeeld of deze dekking voldoende is. In het PZI is de langjarige ontwikkeling van structurele lasten voor mobiliteit weergegeven. Er is rekening gehouden met alle structurele lasten en met structurele instroom van investeringsruimte vanaf 2032 en verder.

Instandhouding, verbetering en nieuwe infrastructuur

De beheerlasten voor instandhouding van infrastructuur komen structureel ten laste van de exploitatie. Alleen als sprake is van vervangingsinvesteringen kunnen de uitgaven worden geactiveerd als investering.

De budgetbehoefte voor instandhouding van de bestaande infrastructuur wordt bepaald door drie factoren: de opbouw en omvang van het areaal (Q), de gemiddelde frequentie van de uit te voeren beheermaatregelen (F) om het areaal op het gewenste onderhoudsniveau te houden, en het bedrag per eenheid van de beheermaatregel (P). Een keer per vier jaar wordt de budgetbehoefte opnieuw bepaald. De eerstvolgende keer zal in 2020 zijn.

De provinciale ambities voor mobiliteit worden uitgewerkt en geconcretiseerd in netwerkanalyses, onderzoeken verkenningen. De provincie doet dit steeds vaker gebiedsgericht om knelpunten en kansen voor de toekomst te inventariseren en mogelijke verbetermaatregelen te definiëren. De huidige programma's, projecten en toekomstige reserveringen voor aanleg van nieuwe en verbetering van bestaande infrastructuur zijn uitgewerkt in vijf paragrafen: Wegen, Openbaar Vervoer, Fiets, Verkeersveiligheid en Vaarwegen. Onderwerpen als Dynamisch Verkeersmanagement en Goederenvervoer zijn onderdeel van de paragrafen. Voor een deel van de ambitie voor aanleg en verbetering van infrastructuur ontbreekt nog dekking of is geen budget toegedeeld. De ongedekte ambitie is op basis van actualisatie van de netwerkanalyses voor wegen, vaarwegen, openbaar vervoer en de Uitvoeringsagenda fiets geactualiseerd.

Financiële sturing en risico's

In het Hoofdlijnenakkoord is opgenomen dat prijsontwikkelingen binnen het Programma Mobiliteit worden opgevangen. Het doel van het niet indexeren is om financieel scherper te kunnen sturen op het programma Zuid-Hollandse Infrastructuur. Vooral nog leidt het ontbreken van de indexering in deze collegeperiode niet tot knelpunten bij projecten.

In de afgelopen jaren zijn al verbeteringen opgestart en doorgevoerd met betrekking tot sturing op de (financiële) programmering en het prognosticerend vermogen (voorspellen). Omdat al vroeg in het jaar (april) in het kader van de Begroting een prognose voor het volgende jaar moeten worden gegeven, vinden er bij Voorjaarsnota en Najaarsnota nog vaak forse bijstellingen plaats vanwege de vele onzekerheden ten aanzien van onder andere risico's. Er is blijvende alertheid ten aanzien van het goed prognosticeren. Zo wordt vanaf 2018 beter op risico's en onzekerheden gestuurd, is er een extra check gedaan op de prognoses en wordt op programmaniveau een risicobuffer gehanteerd.

In het kader van versnellen, voorspellen en vertellen is aangekondigd de (on)mogelijkheden van overprogrammering te onderzoeken in navolging van en succesvol voorbeeld zoals in de paragraaf Fiets. Momenteel wordt onderzocht of overprogrammering kan worden toegepast op de budgetten voor functionele verbeteringen (vaar)wegen. In het volgende Kaderbesluit Infrastructuur zal hierover worden gerapporteerd.

Dit jaar is er ook extra aandacht besteed aan het beter prognosticeren door middel van een extra actualisatie van de prognoses voor 2018 van de grotere projecten. Dit heeft geresulteerd in bijstelling van de prognoses op een aantal projecten. Ook is de prognose 2018 geanalyseerd en vergeleken met realisatie voorgaande jaren. Op basis van de risicodossiers is bij de grotere projecten bepaald hoe groot de kans is dat uitgaven over de jaargrens heen schuiven en wat dit mogelijk voor de prognoses betekent. Dit betekent niet dat er op het totale project vertraging optreedt, de planning is immers gebaseerd op het risicodossier, maar alleen dat de prognose van de uitgaven wijzigt.

Omdat het moeilijk is te schatten in welk risico in welk project zal optreden, wordt een bijstelling op programmaniveau gedaan. Op basis van analyse is het mogelijk dat de daadwerkelijke

realisatie circa € 30,0 miljoen lager uitvalt dan de geactualiseerde prognose. Daarin is rekening gehouden met realisatie in voorgaande jaren. De prognose voor 2018 wordt daarom op programmaniveau bijgesteld tot € 256 miljoen.

In het Kaderbesluit Infrastructuur 2017 is aangekondigd dat er in het PZI een aparte paragraaf wordt opgenomen over risicoreserveringen. Deze paragraaf zal in eerste instantie bestaan uit een inventarisatie van de risicoreserveringen. Jaarlijks wordt de paragraaf uitgebreid met nieuwe sturingsinformatie over bijvoorbeeld risicobereidheid. De totale risicoreservering in het PZI bedraagt circa € 346,0 miljoen. Omdat de risicoreserveringen regelmatig worden geactualiseerd betreft dit een momentopname, de daadwerkelijke risicoreservering wijzigt door voortgang en afronding van projecten, maar ook door het starten van nieuwe projecten.

Naast de risicoreserveringen in projecten is er nog extra weerstandscapaciteit in het PZI. Dat zijn de middelen die beschikbaar zijn of gemaakt kunnen worden om financiële tegenvallers op te vangen. Dat is budget dat nog niet juridisch of bestuurlijk verplicht is.

In de toekomst wordt de totale weerstandscapaciteit in beeld gebracht, zowel in het PZI als concernbreed. Hierbij zal worden gekeken naar de balans tussen het bedrag voor de risicoreservering en de risico's die daarmee worden afgedekt. Met die informatie kan op programmaniveau een risicoanalyse worden gemaakt op basis waarvan Provinciale Staten de risicobereidheid kunnen bepalen.

Ten slotte zijn de budgetten voor instandhouding, nieuwbouw en verbetering weergegeven samen met enkele belangrijke ontwikkelingen voor wegen, vaarwegen, fiets, verkeersveiligheid en openbaar vervoer. In de projectenatlas is een selectie opgenomen van een aantal nieuwbouw- en onderhoudsprojecten. Voor aanleg en verbetering met name de projecten waar aanzienlijke kosten mee gemoeid zijn en die politiek en bestuurlijk de aandacht hebben. Voor onderhoud wordt een selectie weergegeven die de diversiteit van de werkzaamheden aantoont. De selectie geeft daarmee een overzicht van de verschillende onderdelen waarmee uitvoering wordt gegeven aan de ambitie van de provincie Zuid-Holland.

Inhoudsopgave

| | |
|---|-----------|
| INLEIDING | 7 |
| 1 BELEIDSMATIG KADER..... | 9 |
| 1.1 PROVINCIAAL MOBILITEITSBELEID | 9 |
| 1.2 INSTANDHOUDING PROVINCIALE INFRASTRUCTUUR..... | 11 |
| 1.3 PROGRAMMA VOOR AANLEG EN VERBETERING | 13 |
| 1.4 FLEXIBILITEIT VAN HET PZI | 16 |
| 1.5 ROUTEKAART VAN STUREN EN EVALUEREN..... | 18 |
| 2 FINANCIËEL KADER..... | 19 |
| 2.1 DE ACHTERGROND VAN DEKKINGSBRONNEN | 19 |
| 2.2 KAPITAAL- EN BEHEERLASTEN..... | 21 |
| 2.3 LANGJARIGE ONTWIKKELING VAN STRUCTURELE LASTEN | 24 |
| 2.4 PRIJSONTWIKKELING..... | 25 |
| 2.5 FINANCIËLE STURING EN RISICO'S..... | 25 |
| 3 FINANCIËLE WEERGAVE PROGRAMMA | 30 |
| 3.1 BEHEER PROVINCIALE INFRASTRUCTUUR..... | 31 |
| 3.2 WEGEN..... | 33 |
| 3.3 OPENBAAR VERVOER..... | 37 |
| 3.4 FIETS | 39 |
| 3.5 VERKEERSVEILIGHEID | 41 |
| 3.6 VAARWEGEN..... | 44 |
| 3.7 ONGEDEKTE AMBITIES EN NOG BESCHIKBARE MIDDELEN..... | 46 |
| 4. GEBIEDSGERICHTE WEERGAVE PROGRAMMA..... | 48 |
| 4.1 DRECHTSTEDEN | 50 |
| 4.2 ALBLASSERWAARD VIJFHEERENLANDEN | 52 |
| 4.3 GOEREE-OVERFLAKKEE | 53 |
| 4.4 HOEKSCHE WAARD | 54 |
| 4.5 HOLLAND RIJNLAND | 55 |
| 4.6 MIDDEN- HOLLAND | 57 |
| 4.7 METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG..... | 59 |
| BIJLAGEN | 60 |
| 1: BEGRIPPENLIJST..... | 60 |
| 2: PROJECTENATLAS | 61 |
| 3: OVERZICHTEN PLANMATIG ONDERHOUD (VAAR)WEGEN..... | 93 |
| 4: LANGE TERMIJN OPGAVE BEHEER EN ONDERHOUD INFRASTRUCTUUR EN BUDGETBEHOEFTE | 100 |

Inleiding

Voor u ligt het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI) dat jaarlijks tegelijk met de begroting van de provincie Zuid-Holland wordt vastgesteld. Het geeft inzicht in het budget dat in de begroting (2018-2021) is opgenomen voor aanleg van nieuwe infrastructuur en verbetering en beheer van bestaande infrastructuur. Daarnaast geeft het weer welk budget daarvoor is gereserveerd voor de periode t/m 2032 voor nieuwe infrastructuur en 2047 voor instandhouding infrastructuur. In de periode 2032 t/m 2047 komen ook jaarlijks investeringsmiddelen beschikbaar voor aanleg van nieuwe of verbetering van bestaande infrastructuur. Hoewel deze nog niet worden gelabeld aan projecten of programma's worden ze wel meegenomen in kapitaal- en beheerlasten infrastructuur.

Aanleiding voor het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI)

Het PZI geeft invulling aan het kaderstellend beleid in de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM), het Programma Mobiliteit, het Hoofdlijnenakkoord 2015 – 2019: *Zuid-Holland: slimmer, schoner, sterker* en de Nota onderhoud kapitaalgoederen infrastructuur (NOK) die in 2016 is geactualiseerd. Het PZI omvat alle infrastructuurprojecten en activiteiten (nieuwbouw en instandhouding inclusief vervanging, dagelijks beheer en onderhoudsmiddelen) waarvoor de Provincie Zuid-Holland budget beschikbaar heeft gesteld. Het beheer van bestaande infrastructuur is erop gericht om de huidige functionaliteit van de infrastructuur te waarborgen, sober en doelmatig. Daarnaast heeft de provincie Zuid-Holland de ambitie om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren.

Het PZI geeft een compleet financieel beeld van de ambitie voor nieuwe infrastructuur, de instandhouding van de bestaande infrastructuur en de ontwikkeling van de uitgaven die daaruit voortvloeien. Het biedt solide informatie om de ambities integraal af te wegen rekening houdend met de daaruit voortvloeiende ontwikkeling van kapitaal- en beheerlasten op de lange termijn (30 jaar vooruit). Er is blijvende alertheid ten aanzien van het goed prognosticeren. Zo wordt vanaf 2018 beter op risico's en onzekerheden gestuurd, is er een extra check gedaan op de prognoses en wordt op programmaniveau een risicobuffer gehanteerd. In het PZI is geen nieuw beleid opgenomen, er zijn wel verschuivingen en aanpassingen gedaan passend binnen het bestaande beleidskader.

Het doel is een effectieve inzet van de schaarse middelen. Dit wordt ook bevestigd in het Hoofdlijnenakkoord 2015-2019 waarin gestreefd wordt naar een duurzaam financieel evenwicht tussen aanleg en onderhoud van de infrastructuur.

Het verdelen van beschikbare middelen aan projecten en ontwikkelingen gebeurt via aparte besluiten. Dit zijn het Kaderbesluit Infrastructuur dat jaarlijks tegelijk met de Kadernota wordt voorgelegd, en inhoudelijke projectbesluiten waarop de Regeling Projecten Zuid-Holland van toepassing is. Het Kaderbesluit Infrastructuur 2017 (PS-besluit 28 juni 2017) is in dit PZI verwerkt.

Bij Kaderbesluit Infrastructuur 2017 zijn financiële reserveringen gedaan voor de Programmatische Aanpak Rotterdam-Den Haag en Goederencorridor Oost (A15) vanuit meevallers op lopende projecten en de vrije middelen in het PZI. Daarnaast is besloten tot een aantal financiële verschuivingen met betrekking tot mee- en tegenvallers, Openbaar Vervoer, het Actieplan Geluid, Energietransitie (infrastructuur en zero-emissie busvervoer), regionale bereikbaarheid en instandhouding infrastructuur.

Leeswijzer

In hoofdstuk 1 wordt beschreven op welke wijze provincie Zuid-Holland invulling geeft aan de ambitie om de bereikbaarheid te verbeteren.

In hoofdstuk 2 wordt het financieel kader weergegeven voor aanleg van nieuwe en instandhouding van bestaande en toekomstige infrastructuur zoals de aanpassing van het Besluit Begroten en Verantwoorden, actualisatie van de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen en de Budgetbehoefte Beheer Infrastructuur. De aanleg van nieuwe infrastructuur en het verbeteren en beheren van bestaande infrastructuur zorgt voor structurele kapitaal- en beheerlasten. Deze structurele lasten worden aan het einde van het hoofdstuk inzichtelijk gemaakt.

In hoofdstuk 3 staan de financiële tabellen weergegeven die voortkomen uit het beleids- en financieel kader, het jaarlijkse Kaderbesluit Infrastructuur en de genomen besluiten over infrastructuurprojecten.

In hoofdstuk 4 wordt per regio de regionale gebiedsagenda mobiliteit en, indien mogelijk, de PZI-projecten weergegeven die lopen en in 2017 (financieel) worden afgerond. Programma's of budgetten die regio-overstijgend zijn worden bij meerdere regio's getoond.

1 Beleidsmatig kader

De instandhouding van bestaande en toekomstige infrastructuur, de verbetering van bestaande infrastructuur en de aanleg van nieuwe infrastructuur wordt vormgegeven op basis van een beleidsmatig kader. Dit is de beleidsmatige vertaling van de ambitie van Provinciale Staten.

De provincie Zuid-Holland heeft de ambitie om de bereikbaar-, leefbaar- en verkeersveiligheid van de provincie te verbeteren. Deze ambitie is opgenomen in de door Provinciale Staten vastgestelde VRM, het bijbehorende Programma Mobiliteit en de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen (NOK). In het Hoofdlijnenakkoord 2015 - 2019 is de beschreven ambitie bevestigd dat Zuid-Holland de best bereikbare provincie wil zijn en zijn de prioriteiten van de provincie Zuid-Holland aangegeven. Deze ambities zijn uitgewerkt in projecten en programma's en opgenomen in het PZI. De budgetten in het PZI zijn het gevolg van afzonderlijke project- en programmabesluiten en het jaarlijkse Kaderbesluit Infrastructuur. In het PZI is enige ruimte/flexibiliteit om budgetten en projecten te heroverwegen op basis van nieuwe inzichten en ambities.

1.1 Provinciaal mobiliteitsbeleid

Hoofdlijnenakkoord 2015 – 2019: Zuid-Holland: slimmer, schoner, sterker

In het Hoofdlijnenakkoord is de ambitie opgenomen dat Zuid-Holland de best bereikbare provincie van Nederland wil zijn. Een optimaal functionerende infrastructuur met uitstekend bereikbare knooppunten vormt immers de slagader van de economie. De opgave is te zorgen dat reizigers en goederen vlot en veilig op hun bestemming komen. Daarbij wordt ingezet op meer passagiers in het openbaar vervoer, meer vervoer over water, betere benutting van en betere verkeersveiligheid op bestaande en nieuwe wegen en meer mensen op de fiets. Verder moet het aantal verkeersslachtoffers verminderen.

Er wordt ingezet op het gebruik van innovaties omdat wensen en mogelijkheden veranderen.

Verkeer en vervoer is een belangrijke energievragers. Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur en het uitvoeren van planmatig onderhoud wordt winst behaald in energiebesparing en duurzaam energiegebruik. Tevens worden innovatieve en kosteneffectieve maatregelen toegepast die geluidsoverlast verminderen en het woongenot vergroten. Het bereiken van een duurzaam financieel evenwicht van beheer en aanleg van infrastructuur is een expliciet benoemd doel. Dit betekent dat binnen het PZI op de structurele lasten van de bestaande en nieuwe infrastructuur wordt gestuurd. Er wordt niet alleen gekeken naar het investeringsbudget van een project, maar nadrukkelijk ook naar de daaruit voortvloeiende kapitaal- en beheerlasten.

Visie Ruimte en Mobiliteit

De Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) is op 9 juli 2014 door Provinciale Staten vastgesteld, het biedt geen vastomlijnd ruimtelijk eindbeeld, maar wel een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van de Provincie Zuid-Holland. In de visie wordt gestreefd naar een mobiliteitsnetwerk dat op orde is en de reiziger en vervoerder keuzevrijheid biedt door het:

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

De huidige ruimtelijke situatie, gecombineerd met de visie voor de gewenste ontwikkeling, vormt het vertrekpunt voor de VRM.

Omdat in de VRM is geconstateerd dat zowel de ruimte als het publieke investeringskapitaal schaars is wordt, voordat gedacht wordt aan nieuwe aanleg, eerst gekeken naar wat er al is en of dat beter benut en opgewaardeerd kan worden. Voor mobiliteit betekent de ambitie concreet:

1. het op orde brengen en opwaarderen van het mobiliteitsnetwerk door het uitvoeren van afgesproken plannen en projecten;
2. het beter benutten van de infrastructuur door aanbod af te stemmen op de vraag naar mobiliteit;
3. het verbeteren van de balans tussen mobiliteit en de kwaliteit van de omgeving, zodat mobiliteit veilig is, de omgeving leefbaar is en bijgedragen wordt aan energietransitie en ruimtelijke kwaliteit.

Programma Mobiliteit

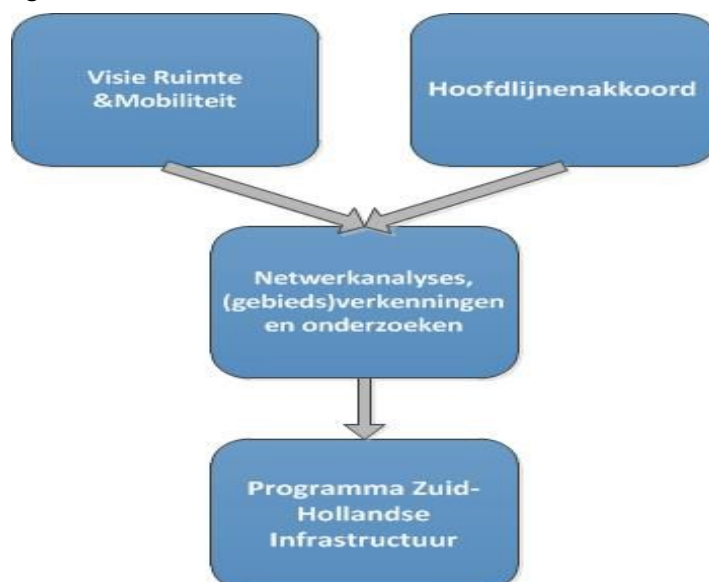
In het Programma Mobiliteit zijn de doelstellingen van de VRM uitgewerkt in 34 operationele doelen. De algemene beleidslijnen worden hierin geconcretiseerd en geprogrammeerd in het PZI door middel van zes paragrafen:

- Beheer provinciale infrastructuur;
- Wegen;
- Openbaar Vervoer;
- Fiets;
- Verkeersveiligheid;
- Vaarwegen.

Het Hoofdlijnenakkoord, de Visie Ruimte en Mobiliteit en het Programma Mobiliteit vormen het kader waarbinnen de acties en activiteiten op het gebied van mobiliteit uitgevoerd dienen te worden. Dit is weergegeven in figuur 1. Ontwikkelingen in de maatschappij en nieuwe inzichten op het gebied van mobiliteit vereisen een continue beschouwing en uitwerking van dit kader. Het steeds belangrijker om de ambities samen met andere partijen waar te maken. Dit is bijvoorbeeld terug te zien in de Programmatische Aanpakken en de regionale gebiedsagenda's waarin de gezamenlijke ambities zullen worden weergegeven.

Vanuit dit gezichtspunt geven strategische analyses, gebiedsverkenningen en onderzoeken op het gebied van wegen, vaarwegen, fiets en openbaar vervoer richting aan de uitvoering van het Programma Mobiliteit. Meer informatie is terug te vinden in de netwerkviewer op de provinciale website: <http://pzh.b3p.nl/viewer/app/Netwerken>

Figuur 1: Mobiliteitskader



De zes paragrafen in het PZI bevatten ruim 100 nieuwbouwprojecten en programma's en ruim 200 onderhoudsprojecten en reguliere dagelijkse onderhoudsactiviteiten. Deze worden financieel weergegeven in hoofdstuk 3. Een aantal daarvan is beschreven in bijlage 2: projectenatlas.

In paragraaf 3.7 is op basis van netwerkanalyses, (gebieds)verkenningen en onderzoeken een schatting opgenomen van de totale ongedekte ambities die voortvloeien uit de VRM en het Programma Mobiliteit. Deze mobiliteitsambities zijn steeds vaker onderdeel van integrale gebiedsgerichte verkenningen waarin de verschillende vervoerswijzen en relevante beleidsthema's worden onderzocht. Voorbeelden hiervan zijn de gebiedsverkenning Westland en de lange termijnverkenning Boskoop.

1.2 Instandhouding provinciale infrastructuur

In de VRM, het Programma Mobiliteit, de Nota onderhoud kapitaalgoederen infrastructuur (NOK) en het Hoofdlijnenakkoord 2015 - 2019 staan de begrippen *bereikbaarheid*, *veiligheid* en *omgevingskwaliteit* centraal. Het beheer van de Zuid-Hollandse infrastructuur is gericht op instandhouding van de functie van de bestaande infrastructuur tegen minimale kosten, waarbij de infrastructuur maximaal beschikbaar en veilig is. De Dienst beheer Infrastructuur (DBI) van de Provincie Zuid-Holland heeft als missie: 'Vlot en veilig over weg en water, samen met anderen'.

Nota Onderhoud Kapitaalgoederen 2016-2019 (NOK)

De NOK beschrijft welke prestaties worden verwacht van de provinciale infrastructuur en welk budget hiervoor benodigd is. De Nota Budgetbehoefte Beheer Zuid-Hollandse Infrastructuur (NBB) onderbouwt deze budgetbehoefte voor de instandhouding van bestaand areaal. Eens in de vier jaar worden de NOK en de NBB opgesteld in het kader van de financiële verordening. Op 29 juni 2016 hebben Provinciale Staten de nieuwe nota's vastgesteld.

Jaarlijks wordt bij Kaderbesluit Infrastructuur de budgetbehoefte bijgesteld. De bijstelling betreft een toename door nieuwe infrastructuur die in beheer komt en een afname omdat eigendom en beheer van bestaand areaal wordt overgedragen aan derden. Uit hoofde van het toezicht op de provinciale financiën ziet het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties mede aan de hand van de NOK toe op voldoende dekking van beheerlasten voor een voldoende staat van onderhoud van de provinciale infrastructuur.

Nota budgetbehoefte beheer Zuid-Hollandse infrastructuur 2016-2019

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

De te treffen beheermaatregelen en de frequentie hiervan binnen het dagelijks beheer en onderhoud en het planmatig onderhoud kunnen goed worden bepaald. Door de vierjaarlijkse

evaluaties uit het verleden en kennisdeling met kennisinstellingen is veel informatie beschikbaar over het uitgevoerde onderhoud en de effectiviteit van de maatregelen.

Over de vervangingsfrequentie van civiele kunstwerken, oevers, en wegfunderingen is minder informatie beschikbaar. Ervaring, inspecties en onderzoek geven tot nu toe aan dat civiele constructies, bij voldoende onderhoud, langer functioneren dan de ontwerplevensduur.

Voor het vervangen van oevers, funderingen van wegen en vaste kunstwerken wordt daarom rekening gehouden met een langere levensduur dan de theoretische ontwerplevensduur. Dit beperkt de budgetbehoefte.

Beweegbare kunstwerken (bruggen) worden meestal om functionele redenen vervangen. Dit gebeurt bijvoorbeeld om de doorvaarthoogte te vergroten of het brugdek te verbreden voor het verkeer. Deze functionele verbeteringen zijn opgenomen in de paragrafen voor aanleg en verbetering infrastructuur. In de budgetbehoefte voor instandhouding wordt daarom alleen rekening gehouden met vervanging van onderdelen (elektrische installatie, aandrijving brug of sluis) in plaats van volledige vervanging van beweegbare kunstwerken.

De jaarlijkse budgetbehoefte is te vangen in een formule: Bedrag per beheermaatregel (P) * Areaal (Q) * Frequentie maatregel (F). In onderstaand tekstblok zijn deze criteria uitgewerkt.

Jaarlijkse budgetbehoefte = Bedrag per beheermaatregel (P) * Areaal (Q) * Frequentie beheermaatregel (F)

Jaarlijkse budgetbehoefte

De jaarlijkse budgetbehoefte is het bedrag dat nodig is voor instandhouding van de provinciale infrastructuur op basis van de bestaande functionaliteit en het afgesproken kwaliteitsniveau.

Bedrag per beheermaatregel

Voor elke beheermaatregel zijn bedragen per eenheid bepaald. De hiervoor gebruikte kostengegevens zijn prijsgegevens uit provinciale projecten, bestekken en aanbestedingen van de afgelopen jaren, aangevuld met informatiebronnen zoals beschikbare kennis en ervaring binnen de provincie en adviezen van externe deskundigen, CROW en beheersorganisaties.

Areaal

Het areaal is het geheel van objecten dat samen de provinciale infrastructuur vormt, zoals fysieke autowegen, viaducten, bruggen en oevers alsmede alle installaties, apparatuur, huurovereenkomsten, gebruiksrechten en andere voorzieningen die nodig zijn om de infrastructuur te laten functioneren.

De gegevens van het areaal worden actueel bijgehouden en toegankelijk gemaakt in een areaalbeheersysteem.

De gegevens bestaan uit een beschrijving van elk object en resultaten van inspecties en nadere onderzoeken. De omvang van het areaal verandert door toevoeging van nieuwe infrastructuur of overdracht naar of van derden.

Frequentie beheermaatregel

De frequentie geeft aan hoe vaak een bepaalde beheermaatregel moet worden uitgevoerd. De frequentie geeft ook aan wanneer het object aan het einde van de levensduur vervangen moet worden.

Bij het beheer en onderhoud aan de infrastructuur worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- *Waarborgen van een veilige infrastructuur;*
- *Beperken van hinder voor gebruiker en omgeving;*
- *Instandhouding van de infrastructuur tegen minimale kosten en aanvaardbare risico's;*
- *Beter benutten door maatregelen mee te nemen in planmatig onderhoud;*

In de volgende alinea's zijn deze uitgangspunten uitgewerkt.

Waarborgen van een veilige infrastructuur

De provinciale infrastructuur moet veilig zijn voor alle gebruikers. De veiligheid is geborgd in veiligheidseisen die zijn vastgelegd in wet- en regelgeving. Zo moet bijvoorbeeld de stroefheid van het asfalt van een weg voldoende zijn om de verkeersveiligheid te garanderen.

Beperken van hinder voor gebruiker en omgeving

Bij het uitvoeren van beheer en onderhoud wordt de hinder zoveel mogelijk beperkt. Dit betekent dat dagelijkse verstoringen en calamiteiten zo snel mogelijk worden verholpen. Het gaat daarbij om het opruimen van de gevolgen van aanrijdingen, herstel van schade en het verhelpen van storingen aan beweegbare kunstwerken en gladheidsbestrijding op de wegen. Dit betekent ook dat planmatig onderhoud integraal en trajectgewijs plaatsvindt; het onderhoud wordt op een bepaald traject geclusterd en in één keer uitgevoerd.

Instandhouding infrastructuur tegen minimale kosten, en aanvaardbare risico's

Het juiste moment van onderhoud wordt zo nauwkeurig mogelijk bepaald aan de hand van de technische staat. Dit is het moment dat kort ligt voor het moment waarop een object zijn functie niet meer goed zou vervullen. Om dit moment te bepalen worden regelmatig inspecties en onderzoeken uitgevoerd en worden risico-afwegingen gemaakt. Door op het juiste moment onderhoud uit te voeren worden achterstallig onderhoud en kapitaalvernietiging voorkomen en functioneert de infrastructuur optimaal tegen minimale kosten.

Beter benutten door maatregelen mee te nemen in planmatig onderhoud

Bij de uitvoering van onderhoud worden kleinschalige functionele verbeteringen op het gebied van doorstroming, verkeersveiligheid en omgevingskwaliteit direct meegenomen. Hierdoor kunnen deze verbeteringen kostenefficiënt worden uitgevoerd, en wordt de hinder voor gebruikers en omgeving beperkt. Het budget voor beheer voorziet niet in dekking van functionele verbeteringen. Deze verbeteringen worden gedekt uit de budgetten voor nieuwbouw en verbetering. Bij wegen gaat het bijvoorbeeld om aanleg van rotondes of verkeersregelininstallaties, bermverhardingen en fietstunnels. Bij vaarwegen valt te denken aan lokale vaarwegverbredingen, bochtverbeteringen, lokale verdiepingen, of de realisatie van nieuwe wacht- (voor recreanten) en passeerplaatsen.

1.3 Programma voor aanleg en verbetering

De provinciale ambities voor mobiliteit worden uitgewerkt en geconcretiseerd in netwerkanalyses, onderzoeken en verkenningen. Zo voert de provincie gebieds- en bereikbaarheidsverkenningen uit en participeert zij in diverse MIRT-onderzoeken gericht op het versterken van de agglomeratiekracht van de hele provincie. De provincie doet dit steeds vaker gebiedsgericht om knelpunten en kansen voor de toekomst te inventariseren en mogelijke verbetermaatregelen te definiëren. De focus ligt hierbij op de toekomstvastheid van het mobiliteitssysteem zoals in de corridor Rotterdam - Antwerpen, de bereikbaarheid van Rotterdam en Den Haag en de goederencorridors. Deze onderzoeken moeten leiden tot afspraken met het Rijk over programma's en vervolgonderzoeken om te komen tot maatregelpakketten. Voor de bereikbaarheid van Rotterdam en Den Haag (inclusief Leidse regio, Gouda en Drechtsteden) en de goederencorridors zal dit in 2018 uitwerking krijgen in de Programmatische Aanpak voor Rotterdam - Den Haag.

Daarnaast lopen op dit moment onder andere ook de lange termijn Visie Greenportregio Boskoop, OV Toekomstbeeld 2040, verkenning Duinpolderweg en de gebiedsverkenning

Westland. In de laatste werken provincie en gemeente Westland samen aan de thema's modernisering / herstructurering tuinbouw, energietransitie en bereikbaarheid.

Daarnaast wordt er met een aantal partners gewerkt aan uitvoering van het Regionaal Investeringsprogramma 'investeren in vernieuwen' (Holland Rijnland, Drechtsteden, Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, provincie Zuid-Holland en de Economische Programmaraad Zuidvleugel/EPZ) waarin diverse projecten, programma's en ambities ondergebracht zijn.

In het kader van versnellen, voorspellen en vertellen is aangekondigd de (on)mogelijkheden van overprogrammering te onderzoeken in navolging van een succesvol voorbeeld zoals in de paragraaf Fiets. Momenteel wordt onderzocht of overprogrammering kan worden toegepast op de budgetten voor functionele verbeteringen (vaar)wegen. In het volgende Kaderbesluit Infrastructuur zal hierover worden gerapporteerd.

De huidige programma's, projecten en toekomstige reserveringen voor aanleg van nieuwe en verbetering van bestaande infrastructuur zijn uitgewerkt in vijf paragrafen: Wegen, Openbaar Vervoer, Fiets, Verkeersveiligheid en Vaarwegen. Onderwerpen als Dynamisch Verkeersmanagement en Goederenvervoer zijn onderdeel van de paragrafen. Het programma bevat ruim 100 projecten en programma's. Een aantal daarvan zijn beschreven in bijlage 2: Projectenatlas.

Wegen

Dit betreft de aanleg van nieuwe wegen ter ontsluiting van woon-, werk- en recreatiegebieden en de reconstructie van bestaande provinciale wegen ten behoeve van verbetering van de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Inzet is om het totale wegennet van provinciale wegen én de wegen in beheer van anderen als netwerk zo efficiënt mogelijk te laten functioneren. Samenwerking met de regionale partners en het Rijk is daarvoor een vereiste. Versterking van de belangrijkste verbindingen in het regionale wegennet en verbetering van de aansluiting op het hoofdwegennet hebben prioriteit. Dat dient tevens de belangen van het goederenvervoer. Reconstructies of functionele verbeteringen ter bevordering van de doorstroming en verkeersveiligheid worden vaak meegenomen in het planmatig onderhoud van wegen en vaarwegen. Daarbij wordt ook volop ingezet op energietransitie om de CO₂ ambities voor beheer en onderhoud en in nieuwbouwprojecten te behalen.

De basisbehoefte ligt, zoals voor alle provinciale netwerken bij het onderhouden van wat er nu is. De prioriteit ligt bij het investeren in wegen van regionale en bovenregionale orde die bijdragen aan de ontwikkeling van de mainport, greenports en stedelijke regio's. Bij het Kaderbesluit Infrastructuur is vanuit die optiek voor de Programmatische Aanpak Rotterdam – Den Haag en de Goederencorridors-Oost budget gereserveerd voor toekomstige projecten.

Openbaar Vervoer

De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor diverse vormen van openbaar vervoer: het stad- en streekvervoer per bus, de contracten voor openbaar vervoer over het water (Waterbus), het collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV) en twee regionale treindiensten, namelijk Dordrecht-Geldermalsen (MerwedeLingelijn) en Gouda-Alphen aan den Rijn. Daarnaast wordt er gewerkt aan het HOV-NET Zuid-Holland Noord, waarmee de belangrijkste corridors in het openbaar vervoernetwerk in Holland Rijnland en Midden Holland op een hoogwaardig niveau gebracht worden. Hiernaast werkt de provincie aan HOV-verbindingen in de concessies Drechtsteden-Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (DAV) en Hoeksche Waard-Goeree Overflakkee (HWGO).

De paragraaf Openbaar Vervoer bevat projecten voor nieuwe en verbeterde infrastructuur, die bijdragen aan hoogwaardig en samenhangend openbaar vervoer, ze verbeteren het voorzieningenniveau en de kwaliteit van het openbaar vervoer en complementeren het huidige netwerk. Voorbeelden zijn de ontwikkeling van buscorridors, de uitrol van de R-net productformule en het leveren van een bijdrage aan het project Hoogwaardig Openbaar Vervoer-Drechtsteden.

Voor de Provincie Zuid-Holland ligt de nadruk op openbaar vervoer per bus en per trein. Tevens is de ontwikkeling van de R-net formule een belangrijk instrument. Er zijn kansrijke mogelijkheden voor uitbreiding van HOV en R-net in onder andere de concessies DAV en in HWGO waarbij de verschillende door Provinciale Staten aangenomen moties worden meegenomen. Ook ketenmobiliteit en het verbinden van de netwerken (OV, water, fiets en weg) bieden kansen om het openbaar vervoer te versterken. Op dit moment wordt gewerkt aan ontwerp van de maatregelen, waarbij de eerste fase bij de overgang naar de nieuwe concessie DAV in gebruik kan worden genomen. Hiervoor zijn in het kaderbesluit infrastructuur 2017 middelen ter beschikking gesteld.

Fiets

In het Hoofdlijnenakkoord 2015-2019 is afgesproken samen met inwoners en belanghebbenden het fietsplan te herijken. De opgave is de focus te verleggen van meer kilometers fietspad naar de verbetering van knooppunten, kwaliteit en veiligheid van onze fietsinfrastructuur. In de Visie Ruimte en Mobiliteit en het Programma Mobiliteit is daarnaast opgenomen dat voor de provincie de nadruk ligt op het faciliteren van gemeenten bij het voeren van goed fietsbeleid.

Na herijking is het nieuwe fietsplan 2016 – 2025 vastgesteld en in overleg met externe partners zijn de ambities verder uitgewerkt in de Uitvoeringsagenda “Samen verder fietsen”. De ambities zijn dat:

- vaker en verder gefietst wordt,
- de fietsveiligheid wordt vergroot;
- innovatieve, energie neutrale fietspaden worden gerealiseerd.

De provincie draagt hieraan bij door in te zetten op het verbeteren van fietsnetwerken, de versterking van de fiets in de mobiliteitsketen en het realiseren van innovatieve en energieneutrale fietspaden

Verkeersveiligheid

Om het regionale wegennet te versterken wordt naast het verbeteren van de capaciteit van de wegen (paragraaf Wegen), ook sterk ingezet op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het centrale doel voor verkeersveiligheid is de reductie van slachtoffers en ziekenhuisgewonden. De provincie wil, in samenwerking met de regionale en lokale wegbeheerders, in 2020 zorgen voor een reductie van 45% van het aantal verkeersdoden en 34% van het aantal ziekenhuisgewonden ten opzichte van 2002. Zowel het aantal verkeersdoden als ziekenhuisgewonden vertoont momenteel geen dalende lijn meer. Dit was de afgelopen jaren wel het geval. Ondanks deze stagnatie valt het aantal slachtoffers nog wel binnen de doelstelling voor 2020.

De uitgangspunten om dit hoofddoel te bereiken zijn samengevat in het landelijk afgesproken beleidskader Duurzaam Veilig. Dit kader is erop gericht om menselijke fouten en overtredingen minder gemakkelijk op te laten treden en toch optredende consequenties hiervan op te vangen. De provincie zal zich blijven inspannen om haar wegen optimaal Duurzaam Veilig in te richten en voert als wegbeheerder een systematische, trajectgewijze aanpak uit. Verkeersveiligheid op provinciale wegen is hierbij één van de aandachtspunten, naast doorstroming en omgevingskwaliteit.

Vaarwegen

Vervoer over water, zowel personen- als goederenvervoer, biedt veel mogelijkheden. Op de Gouwe en de Delftse Schie heeft de binnenvaart prioriteit, maar blijft samen varen met recreanten mogelijk. Het is de ambitie om deze vaarwegen zoveel mogelijk aan te passen aan de kwaliteitscriteria voor beroepsvaart. Op de overige vaarwegen zijn de recreatie- en binnenvaart gelijkwaardig of ligt de prioriteit bij de recreatievaart. De aantrekkelijkheid voor recreatief gebruik wordt op deze vaarwegen vergroot.

Afstandsbediening van provinciale bruggen biedt mogelijkheden voor een betere afstemming tussen het verkeer op de weg en het scheepvaartverkeer op het water.

Op de belangrijkste vaarwegen voor de beroepsvaart varen grotere schepen dan waarvoor de vaarweg nu is ingericht. Dit doet zich voor op de Gouwe en, in mindere mate, op de Schie en het Merwedekanaal. Deze grote schepen veroorzaken schade aan de oevers, omdat die hierop niet berekend zijn. Voor de oevers die de komende jaren technisch aan vervanging toe zijn, kan het beheer- en onderhoudsbudget aangesproken worden.

Daarnaast zijn er verschillende knelpunten (o.a. breedte en diepte) die prioriteit hebben en ofwel op de korte termijn tegelijk met onderhoudswerkzaamheden kunnen worden aangepakt (functionele verbeteringen) ofwel op de lange termijn aandacht behoeven.

1.4 Flexibiliteit van het PZI

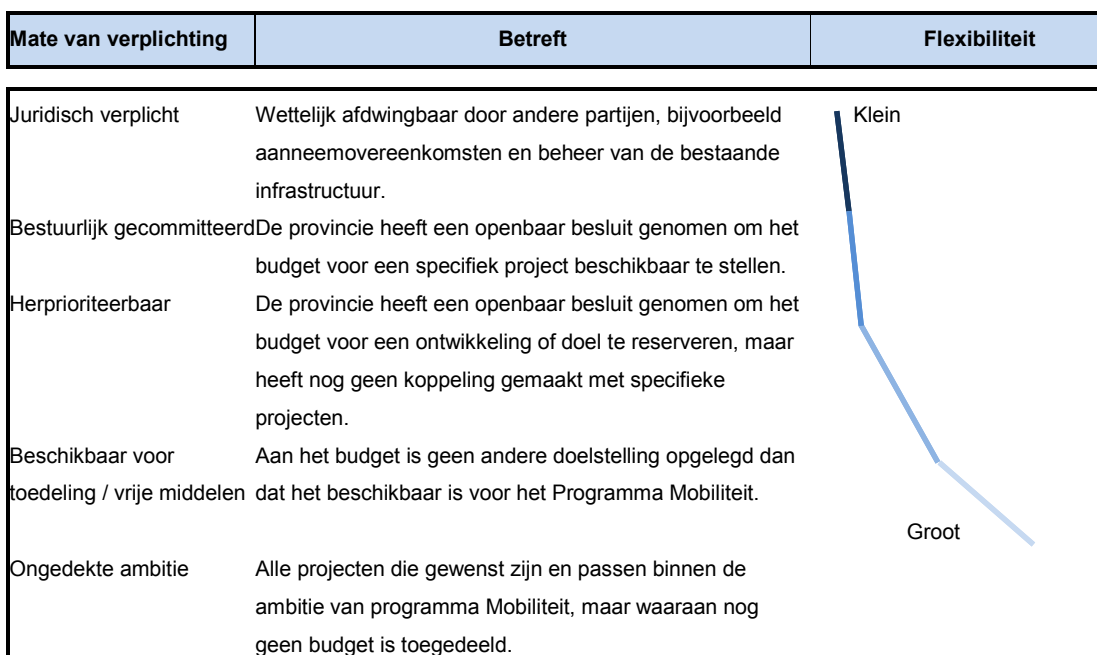
De budgetten in het PZI zijn het gevolg van afzonderlijke project- en programmabesluiten en het jaarlijkse Kaderbesluit Infrastructuur. Er is enige ruimte/flexibiliteit om budgetten bij bespreking van het PZI te heroverwegen. Jaarlijks worden bij Kaderbesluit infrastructuur strategische keuzes gemaakt rond aanpassing en verdeling van financiële ruimte binnen het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI) voor zowel instandhouding van infrastructuur als de aanleg van nieuwe infrastructuur. De flexibiliteit is tevens belangrijk om tegenvallers in afzonderlijke projecten op te vangen.

De flexibiliteit verschilt per project. Het PZI bevat nieuwbouwprojecten en ontwikkelingen in alle projectfasen (initiatief, voorbereiding, realisatie). Sommige projecten zijn al aanbesteed en worden gerealiseerd (juridisch verplicht), bij andere is nog slechts een budget gereserveerd voor een bepaalde doelstelling en worden de onderdelen nog uitgewerkt.

Daarnaast bevat het PZI het beheerbudget voor de provinciale infrastructuur. Uit de Provincie-, Wegen- en Scheepvaartverkeerswet vloeit voort dat provincie Zuid-Holland verplicht is de bestaande provinciale infrastructuur in stand te houden. Daaruit volgt dat het budget voor beheer van de provinciale infrastructuur juridisch verplicht is. De NOK bevat de met Provinciale Staten afgesproken beleidsuitgangspunten voor het beheer en onderhoud van het bestaand areaal. In de NBB zijn de financiële middelen hiervoor vastgelegd.

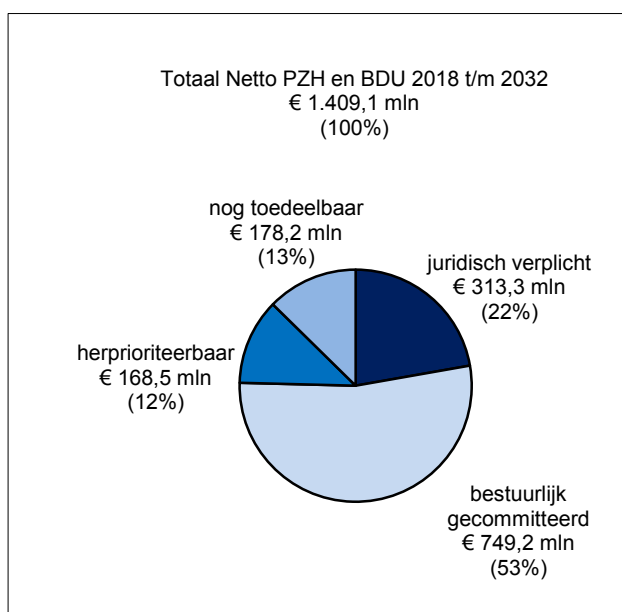
Als heroverweging aan de orde is, dan moet eerst worden voldaan aan juridische verplichtingen. Daarna kunnen in afnemende mate van verplichting en toenemende mate van flexibiliteit de mogelijkheden worden (her)overwogen. Het effect van de mate van verplichting op de flexibiliteit wordt weergegeven in figuur 2.

Figuur 2: Principe onderverdeling van de flexibiliteit van projecten in het PZI



In figuur 3 zijn de financiële consequenties van de mate van verplichting van het nieuwbouwbudget weergegeven. De bijdragen van derden zijn gekoppeld aan specifieke projecten en zelden beschikbaar voor inzet buiten deze projecten. De schatting beperkt zich tot nieuwe en lopende projecten voor aanleg en verbetering met een reikwijdte van 15 jaar vooruit (2018 t/m 2032). Projecten die gereed maar nog niet financieel afgerond zijn worden niet meegerekend. In het overzicht van de langjarige ontwikkeling realisatie van aanleg en verbetering infrastructuur (tabel 2 op pagina 21) zijn deze wel meegenomen.

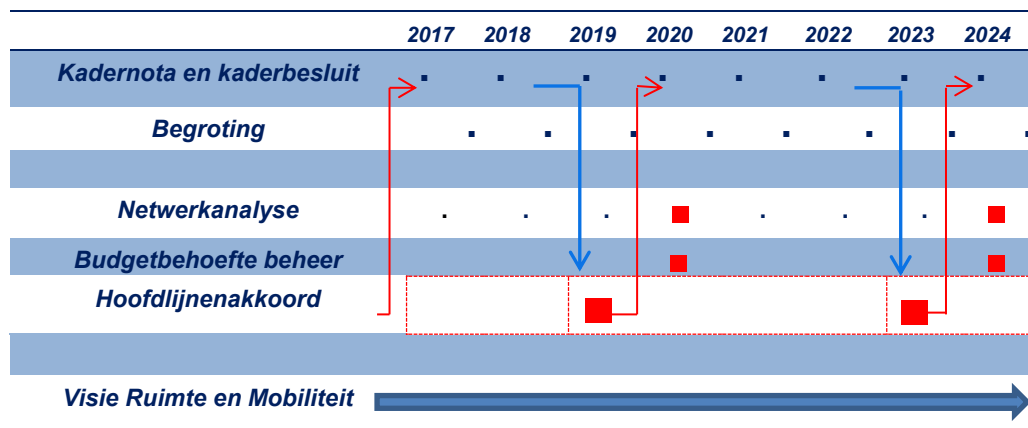
Figuur 3: Geschatte mate van verplichting voor nieuwbouw en verbetering



1.5 Routekaart van sturen en evalueren

Figuur 4 geeft de routekaart weer van bepalende producten voor het PZI. In de VRM zijn de ambities tot 2030 beschreven. Het Hoofdlijnenakkoord, de netwerkanalyses en de actualisering van de budgetbehoefte zijn de basis voor de vierjaarlijkse heroverweging van de vertaling van de visie naar projecten en de herberekening van de kosten. Aansluitend wordt elk jaar bijgestuurd in het Kaderbesluit Infrastructuur, bij de Kadernota en in het PZI bij de begroting. Na vier jaar volgen een evaluatie, verkiezing en een nieuw Hoofdlijnenakkoord.

Figuur 4: Routekaart van sturen en evalueren



2 Financieel kader

Dit hoofdstuk geeft de financiële kaders weer waarbinnen de provinciale ambities gerealiseerd dienen te worden. Het PZI geeft inzicht in het beschikbare budget voor instandhouding en verbetering van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur van de provincie Zuid-Holland. Ook geeft het de ontwikkeling weer van de structurele lasten die voortkomen uit beheer en aanleg van de infrastructuur over een termijn van 30 jaar. Dit is relevante informatie bij het beoordelen en vaststellen van de meerjarenbegroting 2018 – 2021.

Daarnaast geeft het informatie over de sturing op de (financiële) programmering, onzekerheden en risico's.

2.1 De achtergrond van dekkingsbronnen

Hoofdpijnenakkoord 2015 - 2019

In het Hoofdpijnenakkoord 2015 – 2019 *Zuid-Holland: slimmer, schoner en sterker*, zijn afspraken gemaakt over aanpassing van het financiële kader. Voor alle begrotingsprogramma's geldt in beginsel dat tegenvallers binnen het eigen doel of programma worden opgevangen. Voor mobiliteit en openbaar vervoer geldt het principe van een gesloten systeem. Meevallers blijven voor het programma beschikbaar en tegenvallers worden binnen het programma opgevangen. Alle budgetten volgen in deze collegeperiode de nullijn en worden niet voor inflatie gecorrigeerd. Dat betekent dat prijsontwikkelingen binnen het programma moeten worden opgevangen.

Besluit Begroten en Verantwoorden (BBV).

Met ingang van de Begroting 2017 worden alle investeringsuitgaven met maatschappelijk nut voortaan geactiveerd. Dit betekent concreet dat ook kleine nieuwbouwprojecten en verbeteringen aan de functionaliteit van de infrastructuur geactiveerd en afgeschreven worden (investeringsmiddelen) en niet meer direct ten laste van de exploitatiemiddelen worden gebracht. Het onderdeel aanleg en verbetering bestaat alleen nog uit investeringen en bevat geen exploitatieprojecten meer.

Exploitatie:

De bedrijfseconomische baten en lasten van alle provinciale taken die tot uitdrukking komen in de begroting, meerjarenraming en de jaarrekening.

Investering (activeren):

Het vastleggen van vermogen in een object waarvan het nut zich over meerdere jaren uitstrekt. Voorbeelden hiervan zijn een uitgave voor de aanleg van nieuwe, of het vervangen van bestaande infrastructuur, Met de investering wordt een kapitaalgoed (bezit) gerealiseerd. Op de waarde van het kapitaalgoed wordt jaarlijks afgeschreven. De afschrijvingslasten vormen samen met de rentelasten van de lening de kapitaallasten. De kapitaallasten komen ten laste van de exploitatie.

Budget voor beheer

Het budget voor instandhouding van de provinciale infrastructuur wordt eens in de vier jaar geactualiseerd (dit wordt in paragraaf 1.2 toegelicht). In dit PZI is de budgetbehoefte van dekking voorzien.

Egalisatiereserve

De NBB gaat uit van een ideaalcomplex, waarin ieder jaar een constant deel van het areaal wordt onderhouden (exploitatie) of vervangen (investeringen). Door de toestandafhankelijke aanpak van het onderhoud, waarbij het areaal op het economisch meest rendabele moment wordt onderhouden, ontstaan pieken en dalen in de jaarlijkse uitgaven. Bij het Kaderbesluit infrastructuur 2016 is besloten een egalisatiereserve te vormen om deze schommelingen in de exploitatielasten op te vangen en voor de provinciale begroting een gelijkmatige lastenontwikkeling te presenteren (zie hoofdstuk 3 paragraaf 1).

Budget voor aanleg en verbetering

Projecten voor aanleg en verbetering in het PZI worden vanaf 2017 geheel gerealiseerd met investeringsmiddelen. Een groot deel van de investeringsmiddelen voor aanleg en verbetering van de provinciale infrastructuur is incidenteel beschikbaar gesteld met impulsen in de hoofdlijnenakkoorden van 2007 en 2011:

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

Jaarlijks is een structureel budget beschikbaar van € 39,2 miljoen voor nieuwbouwprojecten. Van dit budget wordt € 1,5 miljoen per jaar ingezet voor toekomstige extra beheerslasten als gevolg van nieuwbouwprojecten en € 1,5 miljoen per jaar voor het uitvoeren van onderzoek en verkenning (projecten in de initiatieffase).

Als gevolg van de wijziging van het BBV wordt overhead met ingang van de Begroting 2017 centraal begroot en verantwoord in plaats van op projectniveau. Voor de nieuwbouwprojecten betekent dit dat deze in de toekomst minder projectbudget nodig hebben, omdat de inzet van interne projectmedewerkers exclusief de overhead zal worden toegerekend. Hierdoor kan de structurele jaarlijkse instroom met € 2,3 miljoen en het budget voor onderzoek en verkenning met € 0,2 miljoen worden verlaagd. Dit betekent dat vanaf 2017 jaarlijks € 33,9 miljoen beschikbaar is voor nieuwbouwprojecten en € 1,3 miljoen voor onderzoek en verkenning (projecten in de initiatieffase). De projectbudgetten zijn in dit PZI ook aangepast op basis van het besluit om overhead centraal te begroten en te verantwoorden.

Het grootste deel van het investeringsbudget is t/m 2029 al toegedeeld aan projecten. Tot en met 2021 is er jaarlijks nog € 5,4 miljoen beschikbaar, in de periode 2022 t/m 2029 € 9,2 miljoen, voor 2030 en 2031 is jaarlijks nog € 37,7 miljoen beschikbaar en in 2032 € 7,4 miljoen. Na verwerking van het Kaderbesluit infrastructuur 2017 en de recente bijstellingen resteert er nog € 178,2 miljoen aan vrije middelen t/m 2032.

Het toedelen van beschikbaar budget gebeurt in principe 15 jaar vooruit vanwege de lange doorlooptijd van infrastructuurprojecten. De nog niet toegedeelde middelen, incidentele meevallers/aflagingen en structurele instroom, blijven beschikbaar in het PZI voor dekking van nieuwe en ongedekte ambities. De komende jaren zullen bij Kaderbesluit naar aanleiding van nieuwe onderzoeken en verkenningen op basis van de netwerkanalyses voor o.a. openbaar vervoer en wegen voorstellen worden gedaan voor inzet van deze middelen.

Indexeren

In het Hoofdlijnenakkoord 2015 - 2019 is afgesproken om budgetten voor de collegeperiode 2015 - 2019 niet voor inflatie te corrigeren (geen indexatie). Prijsontwikkelingen moeten binnen het Programma Mobiliteit worden opgevangen. Voor de jaren 2018 en 2019 gaat het om een bedrag van circa € 6 miljoen. Omdat er strakker gestuurd wordt op risico's is er vooralsnog geen noodzaak om binnen het PZI een reservering op te nemen. Indien op een project een tekort

ontstaat als gevolg van het niet indexeren zal dit worden opgevangen binnen het gesloten systeem van mobiliteit.

Bijdragen van derden

De bijdragen van derden zijn alle inkomsten op projecten die worden uitgekeerd aan de provincie Zuid-Holland en bestaan vrijwel geheel uit projectspecifieke bijdragen van het Rijk, Metropoolregio Rotterdam - Den Haag, gemeenten en waterschappen. In overeenkomsten zijn de voorwaarden voor de bijdragen vastgelegd. Middelen van het Rijk kunnen voortkomen uit een bijdrage uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Het MIRT van het Rijk geeft een overzicht van de aanleg- en benuttingsprojecten op het terrein van natte en droge infrastructuur. Deze bijdragen kunnen voortkomen uit een gedeeld belang, bijvoorbeeld bij aansluitingen van het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet of als een regionaal project effectiever is voor het oplossen van een probleem op het hoofdwegennet. Deze projecten kunnen bijvoorbeeld voortkomen uit de Programmatische Aanpak Rotterdam – Den Haag en Goederencorridors Oost.

In 2005 is de Wet Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU) in werking getreden. Deze wet is gericht op het verbeteren van de uitvoering van het verkeer- en vervoersbeleid op regionaal niveau in samenhang met dat op landelijk niveau. Beleidsmatig kan de provincie haar eigen afweging maken over de verdeling van de middelen binnen de bereikbaarheidsdoelen. In 2014 is de Wet BDU voor provincies gewijzigd. Deze wetwijziging heeft geleid tot een transitie van de BDU naar een Rijksbijdrage Verkeer en Vervoer via het Provinciefonds (decentralisatieuitkering). Sinds 2014 is er daarom ook geen sprake meer van een structurele toedeling uit de BDU aan projecten in het PZI. Desondanks duurt het nog meerdere jaren voordat projecten met een eerdere bijdrage uit de BDU zijn afgerond. De voormalig BDU bijdragen worden echter niet meer apart weergegeven maar zijn opgenomen in de netto bijdrage PZH.

Bijdragen aan derden

De provincie Zuid-Holland levert ook bijdragen aan infrastructuur die na realisatie door anderen in beheer wordt genomen. Deze aanpak gebeurt vaak bij fietspaden. In dat geval zijn er geen beheerlasten voor de provincie.

Beheertaken voor derden

De provincie Zuid-Holland voert enkele beheertaken uit voor derden, zoals brugbediening en gladheidsbestrijding. Deze taken komen niet ten laste van de provinciale financiële middelen omdat de kosten volledig worden doorberekend aan de betreffende beheerder.

2.2 Kapitaal- en beheerlasten

In het PZI worden de kapitaal- en beheerlasten voor mobiliteit in beeld gebracht. Bestaande kapitaal- en beheerlasten zijn van dekking voorzien. De meerjarige beheerlasten van het bestaande areaal zijn in 2016 geactualiseerd. De toekomstige beheerlasten van het te ontwikkelen areaal zijn ook gedekt op basis van een inschatting. Jaarlijks wordt bij Kaderbesluit Infrastructuur beoordeeld of deze dekking voldoende is. Dit is weergegeven in figuur 6. Het overzicht van de projecten per fase (onderhoud, nieuwbouw en verbetering) is opgenomen in de verschillende paragrafen van hoofdstuk 3.

Figuur 5: Dekking structurele lasten en mate van vermijdbaarheid per projectfase

| Projectfase | Kapitaallasten van geactiveerde projecten | Beheerlasten van nieuwe infrastructuur |
|---|---|--|
| Bestaand | Dekking | Dekking |
| Realisatie na Uitvoeringsbesluit | Dekking | Dekking |
| Verkenning na Voorbereidingsbesluit | Dekking | Dekking Per jaar 1% van het budget |
| Initiatief na Kaderbesluit Infrastructuur | Dekking | Dekking Per jaar 1% van het budget |
| Ongedekte ambities o.b.v. Programma Mobiliteit en netwerkanalyses | Geen dekking | Geen dekking |

Bestaand:

- a. *Beheerlasten van de bestaande infrastructuur;*
- b. *Kapitaallasten van toekomstige vervangingsinvesteringen;*
- c. *Kapitaallasten van geactiveerde projecten tot 2017;*

De beheerlasten zijn structureel, omdat de provincie verplicht is de bestaande infrastructuur te onderhouden. Dat is inclusief vervanging van de bestaande infrastructuur. De vervangingsinvesteringen en de beheerlasten van wegen en vaarwegen worden in de begroting geraamd in doel 2-1 voor de jaren 2018 t/m 2021 en zijn weergegeven in tabel 1. Geactiveerde projecten voor aanleg en vervanging van infrastructuur tot 2017 leiden tot structurele kapitaallasten, zolang deze investeringen nog niet (volledig) zijn afgeschreven.

Tabel 1: Meerjarig netto exploitatiebudget en investeringen voor beheer en onderhoud wegen en vaarwegen (exclusief kapitaal- en apparaatslasten) (zie ook bijlage 3)

| <i>(x € 1 miljoen)</i> | <i>Dekking in jaar</i> | | | |
|--|------------------------|-------------|-------------|-------------|
| | <i>2018</i> | <i>2019</i> | <i>2020</i> | <i>2021</i> |
| Omschrijving | | | | |
| Dagelijks beheer en onderhoud | 27,6 | 27,8 | 24,5 | 24,7 |
| Planmatig onderhoud | 41,6 | 50,0 | 44,5 | 45,0 |
| Totaal netto exploitatieuitgaven ¹ | 69,2 | 77,8 | 69,0 | 69,7 |
| Planmatig onderhoud (netto investeringen in jaar activeren) ² | 70,2 | 71,1 | 27,7 | 46,4 |

Realisatie na uitvoeringsbesluit:

- d. *Kapitaallasten van investeringen voor nieuwe infrastructuur;*
- e. *Beheerlasten van nieuwe infrastructuur;*

Met een uitvoeringsbesluit nemen Provinciale Staten het besluit om investeringskrediet beschikbaar te stellen voor de realisatie van een nieuwbouwproject met een netto provinciaal investeringsbedrag van minimaal € 10 miljoen (conform de Regeling Projecten Zuid-Holland). De

¹ Het budget is inclusief toevoegingen en onttrekkingen aan de egaliseringsreserve. De budgetten voor functionele verbeteringen aan bestaande infrastructuur zijn in deze tabel niet opgenomen. Deze budgetten zijn begrepen in taak 2.1.4 en taak 2.1.5 van doel 2-1.

² Het grillige verloop wordt veroorzaakt door het moment van activeren van een onderhoudsproject.

daarmee beschikbaar gekomen investeringsmiddelen voor de aanleg of verbetering van de infrastructuur worden geactiveerd nadat het project gereed is. De dekking van beheerlasten van nieuwe infrastructuur maakt integraal onderdeel uit van het uitvoeringsbesluit. De beheerlasten zijn zichtbaar als toekomstige structurele lasten op de provinciale begroting.

Verkenning na voorbereidingsbesluit:

- f. *Kapitaallasten van de investeringen die beschikbaar zijn gesteld voor nieuwe infrastructuur;*
- g. *Inschatting van de beheerlasten;*

Met een voorbereidingsbesluit nemen Provinciale Staten het besluit om een investeringskrediet beschikbaar te stellen voor het starten van een verkenning voor aanleg of verbetering van infrastructuur. Daarmee zijn ook de investeringsmiddelen gereserveerd voor de uitvoeringsfase van een project. In de langjarige ontwikkeling van de structurele lasten zijn de toekomstige beheerlasten - mocht het project worden gerealiseerd – van dekking voorzien. Omdat de nieuwe infrastructuur nog niet gedetailleerd is uitgewerkt worden de beheerlasten geschat op 1% van de totale aanlegkosten (van dat project) per jaar.

Initiatief na Kaderbesluit Infrastructuur:

- h. *Kapitaallasten van de investeringen die beschikbaar zijn gesteld voor nieuwe infrastructuur;*
- i. *Inschatting van de beheerlasten;*

Met een Kaderbesluit Infrastructuur nemen Provinciale Staten in meer algemene termen het besluit om budget toe te delen, terwijl de specifieke projecten nog moeten worden uitgewerkt. Als het initiatief leidt tot aanleg of verbetering van infrastructuur, dan wordt het gedekt uit investeringsmiddelen. In de langjarige ontwikkeling van de structurele lasten is dekking opgenomen voor de toekomstige beheerlasten op basis van de inschatting van 1% van de totale aanlegkosten (van dat project) per jaar.

De langjarige ontwikkeling van realisatie van nieuwe infrastructuur en verbeteringen aan bestaande infrastructuur zijn weergegeven in tabel 2. De verschillende paragrafen worden in hoofdstuk 3 uitgewerkt weergegeven. De optelsom van projectbudgetten die daar worden weergegeven wijken iets af van de totalen in deze tabel vanwege afrondingsmarges. De budgetten voor nieuwbouw en verbeteringen aan bestaande infrastructuur zijn opgenomen in de begroting onder doel 2-1 en 2-2. Voor projecten die niet onder de Regeling Projecten Zuid-Holland vallen wordt via het PZI op programmaniveau budget beschikbaar gesteld inclusief dekking voor de toekomstige beheerlasten.

Tabel 2: Langjarige ontwikkeling realisatie voor aanleg en verbetering infrastructuur

| <i>(x € 1 miljoen)</i> | Budget | Dekking op basis van | |
|--------------------------------|----------------|-----------------------------|----------------------|
| Omschrijving | <i>Totaal</i> | <i>Netto PZH</i> | <i>Derden overig</i> |
| Wegen | 1.961,3 | 1.047,3 | 914,0 |
| Openbaar vervoer | 687,9 | 335,7 | 352,2 |
| Fiets | 116,8 | 97,7 | 19,1 |
| Verkeersveiligheid | 123,3 | 88,4 | 34,9 |
| Vaarwegen | 164,0 | 150,3 | 13,7 |
| Nog beschikbaar voor toedeling | 178,2 | 178,2 | - |
| Totaal | 3.231,5 | 1.897,6 | 1.333,9 |

Voor verkenningen en projecten in de initiatiefase is binnen het PZI onderzoeksbudget (exploitatie) beschikbaar. Dit budget wordt niet besteed aan beleidsverkenningen en beleidsvorming op het gebied van Mobiliteit maar aan onderzoeken voor toekomstige infrastructuurprojecten waarvoor (nog) geen voorbereidingskrediet beschikbaar is. In de regel gaat het om projecten waarvoor nog geen voorbereidings- of voorkeursbesluit is genomen. Ook werkzaamheden voor projecten van derden die in voorbereiding zijn kunnen hieruit worden gedekt.

Voor de jaren 2018 en 2019 is er € 5,5 miljoen beschikbaar voor onderzoeken en werkzaamheden in het kader van onder andere de Duinpolderweg, N207 Zuid, Gebiedsverkenning Westland, Goederencorridor-Oost (15), de N59 en A16 Rotterdam en Blankenburgverbinding.

Ambities op basis van het Programma Mobiliteit:

- j. Inschatting van potentiële beheerlasten als dekking wordt gevonden voor de ambitie om nieuwe infrastructuur te realiseren;*
- k. Kapitaallasten van de investeringen die beschikbaar moeten komen om de geambieerde nieuwe infrastructuur te realiseren.*

Voor een deel van de ambitie voor aanleg van infrastructuur ontbreekt (nog) dekking: de ongedekte ambitie. De schatting van de ambities zijn aangepast ten opzichte van het vorige PZI op basis van jaarlijkse actualisatie van knelpunten. De ongedekte ambitie omvat momenteel een geschatte budgetbehoefte van € 481,0 miljoen (zie tabel 18 in hoofdstuk 3). Doordat het budget hiervoor ontbreekt of nog niet is toegedeeld vloeien uit deze categorie geen structurele lasten voort. Voor de ongedekte ambitie is t/m 2032 beperkt investeringsruimte beschikbaar vanuit de structurele jaarlijkse instroom en de incidenteel beschikbare middelen (zie paragraaf 2.1 onder *Budget voor aanleg en verbetering*).

In de langjarige ontwikkeling van de structurele lasten t/m 2047 is alleen rekening gehouden met inzet van de structurele instroom van 2032 en de jaren die daarop volgen.

2.3 Langjarige ontwikkeling van structurele lasten

In de langjarige ontwikkeling van structurele lasten van infrastructuur wordt rekening gehouden met alle structurele lasten (a. tot en met i. uit paragraaf 2.2) en met de structurele instroom van nieuwe investeringsmiddelen vanaf 2032 en verder. Daarbij wordt vanaf 2032 gerekend met de aanname dat de investering wordt geactiveerd in het jaar waarin het beschikbaar komt. Als de middelen eerder worden uitgegeven (investering wordt eerder geactiveerd), nemen de structurele lasten sneller toe. Andersom geldt dat, als uitgaven op een later moment worden geactiveerd (investering wordt later geactiveerd), de structurele lasten minder snel toenemen.

Enkele jaren geleden is geconstateerd dat de provincie op termijn (>2023) een structureel tekort op de begroting heeft. Dit komt door de oplopende kapitaal- en beheerlasten voor mobiliteit in combinatie met een aantal forse kortingen op het provinciefonds in de afgelopen kabinetsperiode. Het structurele tekort is afgelopen jaren minder geworden (o.a. door meevallers in de inkomsten). Een eventueel resterend tekort kan over een langere periode worden opgevangen door inzet van reserves (o.a. algemene reserve, reserve doorgeschoven kapitaallasten).

2.4 Prijsontwikkeling

In het Hoofdlijnenakkoord is opgenomen dat prijsontwikkelingen binnen het Programma Mobiliteit worden opgevangen. Het doel van het niet indexeren is om financieel scherper te kunnen sturen op het programma Zuid-Hollandse Infrastructuur. Op dit moment is de prijsontwikkeling historisch gezien gering. In de meest recente CPB publicatie van augustus jl. wordt voor 2017 een prognose afgegeven van 0,1% en voor 2018 van 1,3%. Als dit percentage stijgt, dan betekent het ook dat de prijzen sneller stijgen. Dan kan in theorie minder worden gerealiseerd voor het beschikbare budget in het PZI. Vooralsnog leidt het ontbreken van de indexering in deze collegeperiode niet tot knelpunten bij projecten. Eventuele tekorten op projectniveau als gevolg van het niet indexeren kunnen worden opgevangen binnen het gesloten systeem voor mobiliteit. Een stijging van het rentepercentage heeft ook effect op de kapitaallasten, die bestaan uit rente- en afschrijvingslasten. In de prognose van de kapitaallasten is de lage rekenrente constant gehouden. Als het rentepercentage stijgt, dan nemen de kapitaallasten toe.

De beheerlasten van de bestaande infrastructuur zijn structureel. De dekking van de beheerlasten van nieuwe infrastructuur wordt tijdig voorzien en opgenomen in het PZI. Hierna worden de beheerlasten zichtbaar in het meerjarenbudget voor beheer. Voor de projecten in de voorbereidingsfase worden de toekomstige beheerlasten geschat op 1% van de totale kosten. Pas bij de overgang naar de realisatiefase wordt duidelijk wat de daadwerkelijke toekomstige beheerlasten van projecten zijn. In bijlage 4 zijn de cumulatieve beheerlasten voor projecten in de voorbereidings- en initiatieffase zichtbaar.

2.5 Financiële sturing en risico's

In de afgelopen jaren zijn al meerdere verbeteringen opgestart en doorgevoerd met betrekking tot sturing op de (financiële) programmering. Zo wordt er in de huidige situatie op project- en programmaniveau al gestuurd op totaalbudget en planning en wordt bij grote projecten al probabilistisch gepland en geraamd. Dit moet zorgen voor betere prognoses. Daarbij wordt sinds 2014 jaarlijks een Kaderbesluit Infrastructuur gemaakt als sturingsinstrument voor aanpassing en verdeling van de financiële middelen (dekking) binnen het PZI. Ook is er sinds 2014 meerjarig dekking opgenomen voor de extra beheerlasten als gevolg van lopende en in voorbereiding zijnde nieuwbouwprojecten.

Met ingang van 2017 wordt er ook gewerkt met een egaliseringsreserve beheer en onderhoud om het verschil tussen het beschikbare budget (gebaseerd op een gemiddelde budgetbehoefte) en de daadwerkelijke realisatie (gebaseerd op wat nodig is) te verevenen.

Daarnaast is in het Kaderbesluit Infrastructuur 2017 aangekondigd dat er in het PZI meer informatie wordt opgenomen over risico's en risicoserveringen in projecten en programma's. Zoals in het Kaderbesluit Infrastructuur gemeld, is onderzoek gedaan naar de reserveringen die in het nieuwbouwdeel van het PZI zijn opgenomen voor projectrisico's (in de projectbudgetten) en andere onzekerheden (bijv. weerstandsvermogen bij de Rijnlandroute).

Deze paragraaf geeft als eerste inzicht in het voorspellend vermogen in het programma en de projecten. Ten tweede geeft het in eerste instantie een inventarisatie van de risicoserveringen. Jaarlijks wordt de paragraaf uitgebreid met nieuwe sturingsinformatie over voorspellend vermogen en bijvoorbeeld risicobereidheid.

Voorspellend vermogen

De komende jaren zal verder worden gewerkt aan optimalisatie van de reeds opgestarte en doorgevoerde verbeteringen ten aanzien van de financiële sturing op projecten. Daarnaast worden de volgende verbeterpunten opgepakt:

- Meer op output sturen en toelichten in de P&C producten (vertellen). De sturing en verantwoording over projecten is gekoppeld aan mijlpalen en niet aan de (financiële) realisatie in een (begrotings)jaar. De sturing is dus jaargrensoverschrijdend in tegenstelling tot de jaarlijkse verantwoording op concernniveau via de jaarrekening. Een onderbesteding in een jaarschijf betekent dus niet direct dat een project vertraagd is maar dat het kasritme van uitgaven is veranderd;
- Het probabilistisch plannen en ramen (waarbij risico's worden vertaald in planning en budget) wordt al toegepast bij de grote projecten en verder uitgerold. Dit leidt tot een beter inzicht in de spreiding in de tijd en kosten (voorspellen);
- Koppeling risicoreserveringen in projectbudgetten (zoveel mogelijk) aan planning (fases en mijlpalen) en budget, zodat deze vaker en op vaste momenten worden geanalyseerd en geactualiseerd. De risicoreserveringen zouden daarbij ook opgeknipt kunnen worden in een projectdeel en een programmadeel. Niet alle risico's zullen immers optreden;
- Anders omgaan met risico's door meer systematisch te kijken naar risico's en de afdekking hiervan. Hiervoor moet onder andere de mate van risicobereidheid worden bepaald;
- Er wordt uitgewerkt of en waar overprogrammering mogelijk en zinvol. Te denken valt aan het budget voor functionele verbeteringen (vaar)wegen. Uit de uitwerking zal blijken of dit haalbaar is.

Er is blijvende alertheid ten aanzien van het goed prognosticeren. Omdat al vroeg in het jaar (april) in het kader van de Begroting een prognose voor het volgende jaar moeten worden gegeven, vinden er bij Voorjaarsnota en Najaarsnota nog vaak forse bijstellingen plaats vanwege de vele onzekerheden ten aanzien van onder andere risico's. Dit komt voornamelijk door de lange periode tussen de initiële begroting en de uiteindelijke jaarrekening. Om dit te ondervangen zijn een aantal maatregelen in gang gezet om scherper te sturen op de prognoses:

- Extra actualisatie van de prognoses voor 2018 van de grotere nieuwbouwprojecten. Dit heeft geresulteerd in bijstelling van de prognoses op een aantal projecten. Deze zijn verwerkt in dit PZI. Daarnaast wordt er voor de Najaarsnota zeer conservatief geprognosticeerd wanneer er nog een grote onzekerheid in het project zit (nog geen aanbesteding of subsidieaanvraag, nog geen overeenkomst afgesloten etc.);
- Analyse prognose 2018 en vergelijking met realisatie voorgaande jaren. Op basis van de risicodossiers is bij de grotere nieuwbouwprojecten bepaald hoe groot de kans is dat uitgaven over de jaargrens heen schuiven en wat dit mogelijk voor de prognoses betekent. Omdat het moeilijk is te schatten in welk risico in welk project zal optreden, is een bijstelling op programmaniveau gedaan. Daarin is rekening gehouden met realisatie in voorgaande jaren.

De totale verwachte uitgaven van de nieuwbouwprojecten in het PZI bedragen voor 2018 circa € 286 miljoen. Dit is na de extra actualisatie van de prognoses van de grotere projecten (prognose uitgaven 2018 > € 2 miljoen). Vervolgens is deze geactualiseerde prognose geanalyseerd op basis van ervaring en een vergelijking over voorgaande jaren om in te schatten waar risico's leiden tot een specifieke kans op vertraging. Bij een aantal van de grotere projecten is er risico op uitloop in ruimtelijke procedures en/of kabels en leidingen. Hierdoor is uitloop van uitgaven over de jaargrens mogelijk. Dit betekent niet dat er op het totale project vertraging optreedt, de planning is immers gebaseerd op het risicodossier, maar alleen dat de prognose van het kasritme wijzigt.

Hierin zijn ook de forse uitgaven voor de Rijnlandroute beschouwd. Bij dit complexe en dynamische project is het ook mogelijk dat er uitloop plaatsvindt van uitgaven over de jaargrens zonder dat het totaalproject vertraagt. De prognose van uitgaven wordt regelmatig gewijzigd door de vele ontwikkelingen binnen het project. Uitgaven kunnen later gedaan worden vanwege risico's in grondverwerving en kabels en leidingen. Het is echter ook mogelijk dat een deel van de uitgaven nog gedaan wordt in 2017.

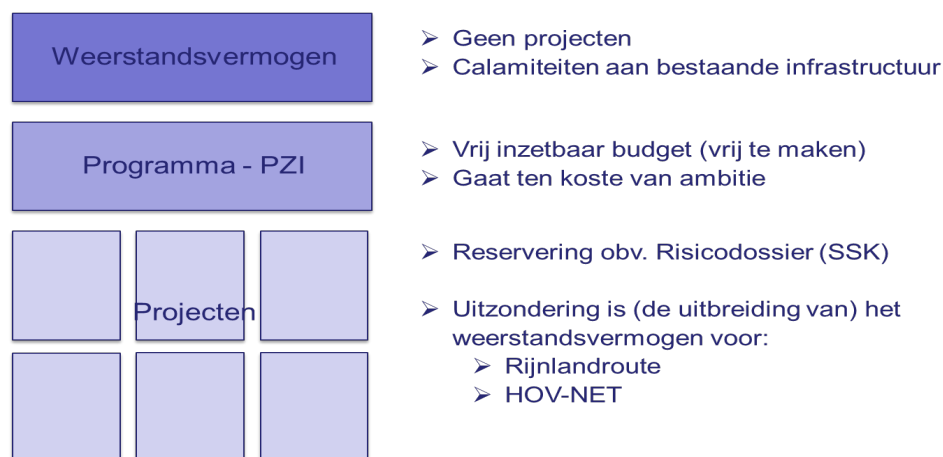
Op basis van deze analyse is het mogelijk dat de daadwerkelijke realisatie circa € 30,0 miljoen lager kan uitvallen dan de geactualiseerde prognose. Daarom wordt op programmaniveau een risicobuffer ingebouwd van € 30,0 miljoen waarmee de prognose voor 2018 is bijgesteld naar € 256,0 miljoen. Deze prognose is hoger dan de realisatie in voorgaande jaren voornamelijk vanwege de Rijnlandroute.

Voor de onderhoudsprojecten in het PZI wordt eenzelfde werkwijze toegepast, waarbij de prognose voor het volgende jaar wordt geanalyseerd, vergeleken met voorgaande jaren en indien nodig aangepast.

Bewust reserveren voor risico's in projectbudgetten

Voor infrastructuur moet onderscheid worden gemaakt in calamiteiten aan bestaande infrastructuur en risico's in projecten voor onderhoud, aanleg en verbetering. Het reserveren van budget voor risico's kan vervolgens op drie niveaus plaatsvinden (zie figuur 6), namelijk:

- op concernniveau (paragraaf weerstandsvermogen in de begroting);
- op programmaniveau (vrije middelen in PZI);
- op projectniveau (projectbudget o.b.v. risicodossier).



De paragraaf weerstandsvermogen van de provincie Zuid-Holland (zie begroting) is een standaard werkwijze en heeft op dit moment geen directe functie voor het opvangen van financiële tegenvallers in projecten. Omdat mobiliteit een 'gesloten systeem' is, is binnen het PZI apart weerstandscapaciteit beschikbaar voor het opvangen van deze financiële tegenvallers. Binnen afzonderlijke projecten vormen financiële tegenvallers een risico. Specifiek bij de uitvoering kunnen incidenten optreden die niet waren voorzien (zoals bijvoorbeeld ernstig bouwfalen, calamiteiten als gevolg van de werkzaamheden, faillissementen van uitvoerende partijen). Voor projecten in het PZI worden deze risico's zoveel mogelijk afgedekt binnen het project maar het is niet doelmatig om alle risico's af te dekken. Geïventariseerd zal worden in welke mate bij lopende projecten op dit moment rekening is gehouden in het budget met dergelijke risico's, in hoeverre de materiële gevolgen van deze risico's zijn gedekt door een verzekering en wat mogelijke restgevolgen voor de provincie zijn en waar deze doelmatig kunnen

worden afgedekt. Projectrisico's worden vooralsnog niet opgenomen in de paragraaf weerstandsvormogen.

Calamiteiten aan de bestaande infrastructuur zijn wel voorzien in de risicoparagraaf, zodat daarvoor wel een beroep zou kunnen worden gedaan op het weerstandsvormogen. Daar is echter aan gekoppeld dat de calamiteit in eerste aanleg wordt gedekt uit het PZI. De omvang van het PZI en de weerstandscapaciteit in het programma is voldoende robuust, dat in de praktijk (nog) niet wordt toegekomen aan inzet van het weerstandsvormogen.

Het beheer- en onderhoudsdeel (instandhouding) van het PZI bevat een risicoreservering op programmaniveau. De beheerlasten van de bestaande infrastructuur zijn structureel. De budgetbehoefte voor instandhouding is gebaseerd op de kosten van in het verleden uitgevoerde projecten. Extra kosten vanwege uitgaven die bij de start van projecten onvoorzien en onzeker waren zijn hierin verdisconteerd. In de planmatig onderhoudsprojecten wordt daarbij gewerkt met een risicoreservering van 10%. Financiële tegenvallers in de beheerlasten worden opgevangen door meevallers en de risicoreservering op programmaniveau.

De totale risicoreservering binnen de projecten voor aanleg en verbetering bedraagt circa € 183,0 miljoen. Daarnaast zijn er twee bijzondere risicoreserveringen op programmaniveau opgenomen in het PZI. Het betreft € 123,0 miljoen voor de Rijnlandroute en € 42,8 miljoen voor het HOV-net Zuid-Holland Noord. Dereserveringen maken geen onderdeel uit van de projectbudgetten en zijn bedoeld voor het opvangen van excessieve risico's die zich kunnen voordoen bij deze projecten. Indien deze excessieve risico's zich niet voordoen komen deze budgetten weer beschikbaar in het PZI voor nadere toedeling. De totale risicoreservering in het PZI bedraagt dus circa € 346,0 miljoen. Omdat de risicoreserveringen regelmatig worden geactualiseerd betreft dit een momentopname, de daadwerkelijke risicoreservering wijzigt door voortgang en afronding van projecten maar ook door het starten van nieuwe projecten. In figuur 7 is ter informatie een overzicht opgenomen van risicoreserveringen in projecten met een netto provinciale bijdrage van meer dan € 10,0 miljoen.

Figuur 7: Overzicht risicoreserveringen in projecten met bijdrage PZH > € 10 miljoen

| Projectnummer | Projectnaam | Risicoreservering x € 1.0 miljoen |
|---------------|---|--------------------------------------|
| B120756 | N 207-Corridor, aanleg Bentwoudlaan en Vredenburglaan | 2,0 |
| B120762 | N207 Verbeteren doorstroming Passage Leimuiden | 1,9 |
| B121139 | MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211 | 3,6 |
| EVW010509 | Bochtafsnijding Delfse Schie | 2,5 |
| EVW081202 | Vervangen Steekterbrug | 1,0 |
| B260000 | HOV-NET Zuid-Holland Noord | 57,6 |
| B122246A | N222a Verdubbeling Veilingroute N466-Lange Broekweg | 5,5 |
| B100631 | N206 Rijnlandroute | 92,5 |
| B122237 | N222 Verlengde Veilingroute (3in1) | 0,7 |

Naast de risicoreserveringen in projecten is er nog extra weerstandscapaciteit in het PZI. Dat zijn de middelen die beschikbaar zijn of gemaakt kunnen worden om financiële tegenvallers op te vangen. Dat is budget dat nog niet juridisch of bestuurlijk verplicht is. Het betreft de herprioriteerbare en vrije middelen (nog beschikbaar voor toedeling), zie 1.4 flexibiliteit in het PZI. De inzet van de herprioriteerbare en vrije middelen voor opvang van een optredend risico, waarvoor geen dekking binnen een project is, gaat dan ten koste van andere ambities binnen het programma.

In de toekomst wordt de totale weerstandscapaciteit in beeld gebracht, zowel in het PZI als concernbreed. Hierbij zal worden gekeken naar de balans tussen het bedrag voor de risicoreservering en de risico's die daarmee worden afgedekt. Met die informatie kan op programmaniveau een risicoanalyse worden gemaakt op basis waarvan de risicobereidheid kan worden gekozen. Dit is de verhouding tussen enerzijds de omvang van de risico's en anderzijds de omvang van reserveringen. De totale risicoreservering zal niet op programmaniveau kunnen worden beïnvloed zo lang een risicoreservering volledig deel is van het projectbudget. Wel kan een prognose worden gemaakt van vrijval van reserveringen in de tijd op basis van de gekozen risicobereidheid. Dat levert aanvullende informatie voor een betrouwbaarder prognose van bestedingen en over mogelijke vrijval van budget zodat tijdig geprogrammeerd kan worden.

3 Financiële weergave programma

In dit hoofdstuk wordt de financiële weergave van het programma gegeven. Dit is opgebouwd uit twee onderdelen namelijk het beheer (paragraaf 1) en de aanleg en verbetering (paragraaf 2 t/m 6) van provinciale infrastructuur. De regeling projecten is alleen van toepassing op de paragrafen voor aanleg en verbetering. In paragraaf zeven is een overzicht opgenomen van de ambities waar nog geen financiële dekking voor is (ongedekte ambities) en de nog beschikbare middelen.

Voor instandhouding van de provinciale infrastructuur is de budgetbehoefte en het beschikbare budget van het totale bestaande en nieuwe areaal van de provincie Zuid-Holland voor de komende 30 jaar (2018-2047) weergegeven.

Voor wat betreft de maatregelen voor nieuwe en verbeterde infrastructuur zijn de projecten onderverdeeld in vijf paragrafen: Wegen, Openbaar Vervoer, Fiets, Verkeersveiligheid en Vaarwegen. Onderwerpen als Dynamisch Verkeersmanagement en Goederenvervoer zijn niet apart opgenomen, maar zijn onderdeel van de bovengenoemde paragrafen.

De paragraaf voor beheer van provinciale infrastructuur beschrijft de opbouw en de dekking van de onderhoudsbudgetten. Onderhoud wordt voor het grootste gedeelte bekostigd uit exploitatiebudget. De uitgaven voor vervanging van bestaand areaal moeten vanaf 2017 worden geactiveerd. De paragraaf omvat dagelijkse onderhoudsactiviteiten en ruim 200 onderhoudsprojecten.

De paragrafen voor aanleg en verbetering bevatten ruim 100 projecten en programma's, een aantal bestaan uit (een groot aantal) deelprojecten.

Voor een inhoudelijke toelichting op een selectie van de projecten voor aanleg, verbetering en planmatig onderhoud wordt verwezen naar bijlage 2 Projectenatlas.

Ook is weergegeven wat de geschatte financiële omvang is van de ongedekte ambities voor infrastructuur. De schatting van deze ambities is aangepast ten opzichte van het vorige PZI op basis van de uitgevoerde netwerkanalyses.

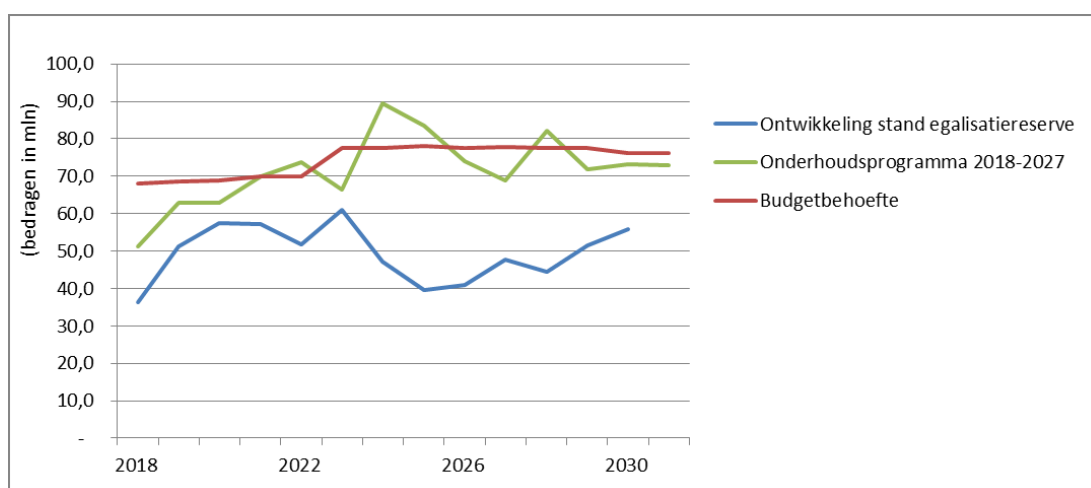
In de paragrafen aanleg en verbetering worden naast de financiële overzichten ook de relevante financiële mutaties weergegeven of beschreven ten opzichte van vorig jaar. Het kan daarbij gaan om het toevoegen van nieuwe projecten, het afronden dan wel annuleren van projecten of het in betekenende mate wijzigen of muteren van projecten. Reeds afgeronde projecten kunnen in de nog voorkomen omdat bijvoorbeeld het project boekhoudkundig nog niet is afgesloten.

3.1 Beheer provinciale infrastructuur

De Nota Budgetbehoefte (NBB) (zie paragraaf 1.2) gaat uit van een ideaalcomplex, waarin ieder jaar een constant deel van het areaal wordt onderhouden (exploitatie) of vervangen (investeringen). De behoefte aan middelen op korte en middellange termijn wordt bepaald door de werkelijke conditie van het areaal. Dit is het toestandafhankelijk onderhoud dat ten grondslag ligt aan het opgestelde onderhoudsprogramma 2017-2026. Het optimale moment is kort voordat een object niet meer aan zijn functie voldoet. Het bepalen van dit moment gebeurt op basis van kennis en ervaring, waarin de huidige staat van onderhoud, de verwachte ontwikkeling van onderhoudsstaat en een risico-afweging van de gevolgen van het uitstellen van het onderhoud voor het prestatieniveau worden betrokken. Deze planning wordt jaarlijks geactualiseerd. Op de volgende pagina's is dit meerjarenprogramma weergegeven.

Door de toestandafhankelijke aanpak van het onderhoud, waarbij het areaal op het economisch meest rendabele moment wordt onderhouden, ontstaan pieken en dalen in de jaarlijkse uitgaven. Door de toestandafhankelijke aanpak van het onderhoud ontstaan pieken en dalen in de jaarlijkse uitgaven. Bij het Kaderbesluit infrastructuur 2016 is besloten een egaliseringsreserve te vormen om deze schommelingen in de exploitatielasten op te vangen en voor de provinciale begroting een gelijkmatige lastenontwikkeling te presenteren. In onderstaande grafiek wordt de meerjarenontwikkeling van de egaliseringsreserve voor het beheer en onderhoud van het bestaande areaal weergegeven. De huidige technische staat van het wegenareaal geeft de eerstkomende jaren geen aanleiding voor het uitvoeren van planmatig onderhoud. De egaliseringsreserve zal hierdoor tot en met het jaar 2021 toenemen (zie onderstaande grafiek). Vanaf 2021 zal weer een forse toename in het wegenonderhoud ontstaan waarmee ook de egaliseringsreserve wordt ingezet. Op basis van de feitelijke en verwachte ontwikkeling van de technische staat van het areaal wordt ieder jaar het meerjarenonderhoudsplan en daarmee de ontwikkeling van de egaliseringsreserve geactualiseerd. In de grafiek is ook het verloop van de budgetbehoefte meerjarig opgenomen. In 2020 wordt de NOK en de onderliggende NBB geactualiseerd en de geactualiseerde budgetbehoefte bepaald.

Figuur 8: Meerjarenontwikkeling egaliseringsreserve voor het beheer en onderhoud



Bij Kaderbesluit Infrastructuur 2017 is besloten om incidenteel voor Duurzame Mobiliteit € 6,0 miljoen exploitatiebudget (instandhouding) aan het PZI toe te voegen uit het begrotingsoverschot 2017. Dit zal worden ingezet voor onder andere het behalen van de CO₂ ambities voor beheer en onderhoud en in nieuwbouwprojecten.

Dekking van het beheer

In bijlage 4 is de lange termijn opgave voor beheer en onderhoud van de infrastructuur en de geprognosticeerde bijbehorende budgetbehoefte weergegeven voor de komende 30 jaar.

Deze tabel bestaat uit vijf groepen:

- | | | |
|---|----------------|---|
| 1 | Budgetbehoefte | Benodigde middelen voor beheer en onderhoud, gebaseerd op huidig (NBB) en toekomstig areaal, bedragen per eenheid van de beheermaatregelen en de frequentie van onderhoud |
| 2 | Dekking | Beschikbare middelen op basis van besluiten van PS |

Verschillen tussen de budgetbehoefte en dekking worden jaarlijks in het kaderbesluit infrastructuur aan de orde gesteld.

- | | | |
|---|--|---|
| 3 | Onderhoudsprogramma 2018-2027, exploitatiedeel | Benodigde exploitatiemiddelen voor het concrete onderhoudsprogramma in de jaren 2018 tot en met 2027, |
|---|--|---|

Verschillen tussen het onderhoudsprogramma en de dekking worden toegevoegd of onttrokken aan de egalisatiereserve

- | | | |
|---|---|--|
| 4 | Onderhoudsprogramma 2018-2027, investeringsdeel | Benodigde investeringsmiddelen voor het concrete onderhoudsprogramma in de jaren 2018 tot en met 2027, |
| 5 | Dekking | Beschikbare investeringskredieten op basis van besluiten van PS |

Jaarlijks zullen bij Kaderbesluit Infrastructuur de verschillen tussen het onderhoudsprogramma en de dekking indien noodzakelijk bijgesteld worden.

3.2 Wegen

De paragraaf wegen betreft de aanleg van nieuwe wegen ter ontsluiting van woon-, werk- en recreatiegebieden en de reconstructie van bestaande provinciale wegen ten behoeve van het verbeteren van de doorstroming, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Dit is inclusief het aanpassen van kruisingen tussen wegen en vaarwegen (bruggen) indien dit uit het belang van de weg noodzakelijk is. De functionele verbeteringen die worden meegenomen in het onderhoud van wegen en vaarwegen zijn ook opgenomen in deze paragraaf. Voor kleinschalige functionele verbeteringen aan wegen via het onderhoudsprogramma is bij Kaderbesluit Infrastructuur een nieuwe jaarschijf 2021 van € 5 miljoen toegevoegd.

Belangrijke ontwikkelingen:

- Het hoofdcontract voor de Rijnlandroute A4 – A44 (inclusief tussenliggend deel) is gegund aan COMOL5 en de werkzaamheden zijn inmiddels gestart. Het contract voor de Tjalmaweg wordt momenteel voorbereid;
- Het project A12 Parallelstructuur wordt dit jaar financieel afgerond en in 2018 geactiveerd. Het restant budget (vrijval) bedraagt circa € 6,6 miljoen. De vrijval is in het PZI verwerkt en toegevoegd aan de vrij middelen PZI (nader toe te delen). Bij Kaderbesluit Infrastructuur 2018 kunnen deze middelen worden aangewend voor nieuwe projecten bijv. in het kader van de Programmatische Aanpak Rotterdam – Den Haag;
- Bij Kaderbesluit Infrastructuur is besloten om financiële reserveringen voor de Programmatische Aanpak Rotterdam-Den Haag inclusief Leidse regio, Drechtsteden en Gouda (o.a. A20 Nieuwerkerk- Gouwe en Westergouwe) en Goederencorridor Oost (A15) op te nemen vanuit meevallers op lopende projecten en de vrije middelen in het PZI;
- Bij Kaderbesluit infrastructuur is voor de N211 Wippolderlaan (MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211) € 3,9 miljoen extra budget toegekend. Daarbij is aangekondigd dat naar verwachting dit jaar ook een besluit genomen zou kunnen worden over aanvullende maatregelen te grootte van maximaal € 4,0 miljoen. Dit naar leiding van het burgerinitiatief welke op verzoek van Provinciale Staten nader wordt onderzocht. Op dit moment is nog niet precies duidelijk welke aanvullende maatregelen worden meegenomen en hoeveel extra budget er nodig is. Het beschikbaar stellen van extra budget schuift door naar het volgende Kaderbesluit Infrastructuur;
- Bij de N222a Verdubbeling Veilingroute N466-Lange Broekweg is een tekort op het projectbudget geconstateerd door tegenvallers met betrekking tot kabels en leidingen en het voorkomen/beheersen van daaruit voortvloeiende vertragingen. De voornaamste risico's treden op in het projectdeel, dat is overgenomen vanuit het Wegenproject Westland (onderdeel N222 Verlengde Veilingroute (3in1)). Daarom wordt het restantbudget van het Wegenproject Westland van € 2,5 miljoen overgebracht naar de N222a Verdubbeling;
- In het kader van versnellen, voorspellen en vertellen is aangekondigd de (on)mogelijkheden van overprogrammering te onderzoeken zoals in de paragraaf Fiets. Momenteel wordt onderzocht of overprogrammering kan worden toegepast op de budgetten voor functionele verbeteringen (vaar)wegen.

Tabel 3 geeft weer welke projecten sinds vorig jaar zijn toegevoegd, welke zijn afgerond of vervallen en welke projecten in betekenende mate zijn gewijzigd. In tabel 4 zijn de budgetten van de projecten opgenomen.

Tabel 3: Veranderingen projecten wegen t.o.v. vorig jaar

| Project nr. | Omschrijving | Toelichting |
|--------------------------------------|---|---|
| TOEGEVOEGD | | |
| | Programmatische Aanpak Rotterdam - Den Haag | Toegevoegd bij Kaderbesluit Infrastructuur 2017 |
| | Programmatische Aanpak Goederencorridor Oost (A15) | Toegevoegd bij Kaderbesluit Infrastructuur 2017 |
| VERVALLEN / AFGEROND | | |
| B120728 | N207 OTA plus oml. N207/RW1, 1e en 2e fase | Project is afgerond |
| B120757 | N207 corridor: N459 Capaciteitsuitbreiding en aansluiting rondweg Reeuwijk-Brug | Project is afgerond |
| B120933A | N209 Doenkadeviaduct | Project is afgerond |
| B120934 | N209 Verbreding Bergschenhoek | Project is afgerond |
| B122201 | N222 Veilingroute Aansluiting Van Luijklaan | Project is afgerond |
| | Actieplan Geluid prov. wegen 2013-2018 | Programma is afgerond, bij Kaderbesluit Infrastructuur 2017 is vervolgprogramma opgenomen. |
| B120733 | N207 ZW Randweg Gouda | Project is afgerond, financiële afronding nog in 2017 |
| B120734 | N207 Reconstructie Rotterdamse brug | Project is afgerond, financiële afronding nog in 2017 |
| B120760 | N207 Verbeteren doorstroming Alphen - Kruisweg | Project is afgerond, financiële afronding nog in 2017 |
| B121742 | N217 Omleiding Stougjesdijk | Project is afgerond, financiële afronding nog in 2017 |
| B121829 | HWN/OWN aansluiting N57/N218 | Project is afgerond, financiële afronding nog in 2017 |
| IN BETEKENENDE MATE GEWIJZIGD | | |
| B120933 | N209 Reconstructie knoop A13 - N209 | Budget is verlaagd met € 5,8 miljoen waarvan € 3,3 miljoen als meevaller naar vrije middelen PZI (Kaderbesluit Infrastructuur 2017) en € 2,2 miljoen naar deelproject wat al is afgerond en nog in 2017 financieel wordt afgerond |
| B100055 | Parallelstructuur A12 / Moordrechtboog | Project nadert financiële afronding, restantbudget van € 6,6 miljoen valt vrij in de vrije middelen PZI. Vrijval komt weer beschikbaar voor nadere toedeling bij het Kaderbesluit Infrastructuur 2018 |
| B121139 | MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211 | Budget is bij Kaderbesluit Infrastructuur 2017 met € 3,9 miljoen verhoogd, bij volgend kaderbesluit zal voor aanvullende maatregelen maximaal € 4,0 miljoen extra worden toegevoegd |
| B145605 | Omliegging N456 aansluiting A20 Moordrecht (Bijdrage) | Budget is bij Kaderbesluit Infrastructuur 2017 met € 1,3 miljoen verlaagd vanwege meevaller in uitvoering |
| B190017 | Bijdrage A15 Papendrecht-Sliedrecht | Bijdrage is bij kaderbesluit Infrastructuur met € 2,0 miljoen verhoogd en zal als lump sum subsidie aan het Rijk beschikbaar worden gesteld. Het Rijk zal het project voor eigen rekening en risico realiseren |
| B122246A | N222a Verdubbeling Veilingroute N466-Lange broekweg | Budget is verhoogd met € 2,5 miljoen vanuit N222 Verlengde Veilingroute (restantbudget Wegenproject Westland) |
| | Verbetering kruisingen weg-vaarweg o.a. vervanging Concordiabrug | Budget met € 1,2 miljoen verhoogd bij kaderbesluit Infra 2017 met meevaller reconstructie Rotterdamse Brug |

Tabel 4: Projecten wegen, te activeren als investering

| (x € 1 miljoen) | | Budget | Dekking op basis van | | | Verwacht jaar gereed |
|---------------------------|---|--------|----------------------|-----|---------------|----------------------|
| Projectnr. | Omschrijving | Totaal | Netto PZH | BDU | Derden overig | |
| INITIATIEFFASE | | | | | | |
| B121400 | (On)gelijkvloerse kruising N214/216 | 10,2 | 10,2 | | | 2022 |
| | N470/N471 aanpassingen i.r.t. A13/16 | 32,7 | 32,7 | | | n.v.t. |
| | Aansluitingen HWN-OWN rond N59 | 10,2 | 10,2 | | | n.v.t. |
| | Verbetering kruisingen weg-vaarweg o.a. vervanging Concordiabrug | 26,2 | 26,2 | | | n.v.t. |
| | Programmatische Aanpak Rotterdam - Den Haag | 60,4 | 60,4 | | | n.v.t. |
| | Programmatische Aanpak Goederencorridor Oost (A15) | 28,0 | 28,0 | | | n.v.t. |
| | Beschikbaar lopende projecten en onderhandeling | 10,9 | 10,9 | | | n.v.t. |
| VOORBEREIDINGSFASE | | | | | | |
| B120641 | N206, Verlegging Duinvallei Katwijk | 5,3 | 5,3 | | | 2022 |
| B120643 | Provinciale bijdrage Duinpolderweg (Noordelijke Ontsluiting Greenport Bollenstreek) | 28,6 | 28,6 | | | 2025 |
| B120753 | N207-N456 Ronde 't Weegje | 0,6 | 0,6 | | | 2020 |
| B120756 | N207-Corridor, aanleg Bentwoudlaan en Vredenburglaan | 34,0 | 27,0 | | 7,0 | 2017-2020 |
| B121139 | MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211 | 59,0 | 58,6 | | 0,4 | 2022-2025 |
| B190012 | HWN/OWN aansluiting A16/N3 (Bijdrage) | 16,9 | 16,9 | | | 2021 |
| EN4440802 | Maatregelen Nagelbrug N444 | 3,7 | 3,7 | | | 2019 |
| | Actieplan Geluid prov. wegen 2018-2024 | 2,0 | 2,0 | | | 2018 |
| B190017 | Bijdrage A15 Papendrecht-Sliedrecht | 5,4 | 5,4 | | | 2020 |
| | Functionele verbeteringen wegen Doorstroming en Verkeersveiligheid (via trajectaanpakken) | 37,3 | 37,3 | | | 2017-2025 |
| UITVOERINGSFASE | | | | | | |
| F003463 | Provinciale bijdrage infrastructuur aan alternatief bedrijventerrein Hoeksche Waard, zijnde Westelijke Dordtse Oevers | 8,0 | 8,0 | | | 2018 |
| B100055 | Parallelstructuur A12 / Moordrechtboog | 113,2 | 14,9 | | 98,3 | 2018 |
| B100631 | N 206 Rijnlandroute | 870,3 | 292,7 | | 577,6 | 2023 |
| B100650 | N206 RLR Reservering weerstandsvermogen | 123,0 | 123,0 | | | 2023 |

(x € 1 miljoen)

| Projectnr. | Omschrijving | Budget | Dekking op basis van | | | Verwacht jaar gereed |
|------------|---|--------|----------------------|-----|---------------|----------------------|
| | | Totaal | Netto PZH | BDU | Derden overig | |
| B120761 | N207 Corridor bereikbaarheid Greenport Boskoop | 33,8 | 33,8 | | | 2025 |
| B120762 | N207 Verbeteren doorstroming Passage Leimuiden | 18,1 | 17,5 | | 0,6 | 2018 |
| B120764 | Brug Leidschevaart (corridor N207 Noord) | 3,7 | 3,7 | | | 2018 |
| B120933 | N209 Reconstructie knoop A13 - N209 | 21,2 | 21,2 | | | 2019 |
| B122234 | N222 Verlengde Veilingroute (3in1) | 131,0 | 23,9 | | 107,1 | 2017 |
| B122246A | N222a Verdubbeling Veilingroute N466-Lange broekweg | 27,7 | 22,8 | | 4,9 | 2019 |
| B144205 | Bijdrage N208 Verbeteren leefbaarheid Hillegom | 2,1 | 2,1 | | | 2017 |
| B145605 | Omlegging N456 aansluiting A20 Moordrecht (Bijdrage) | 14,1 | 10,1 | | 4,0 | 2018 |
| B190013 | HWN/OWN aansluiting A15/N3 (Bijdrage) | 13,3 | 13,3 | | | 2021 |
| B199054A | A4 Programma IODS / Verbinding A4 - Midden Delfland (Projectmanagement PZH) | 5,3 | 5,2 | | 0,1 | 2019 |
| B490011 | Energietransitie infrastructuur | 11,0 | 10,1 | | 0,9 | 2017-2020 |
| B590014 | Kwaliteitsnet goederenvervoer (exclusief N213 Centrale As Westland) | 16,5 | 12,0 | | 4,5 | 2017-2020 |
| B590041 | Beter Benutten Goederenvervoer N213 Centrale As Westland | 15,7 | 4,9 | | 10,8 | 2019 |
| EMPIDVM | Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) | 16,9 | 15,7 | | 1,2 | 2018-2021 |
| EN0000010 | Functionele vervanging kunstwerken (via trajectaanpakken) | 8,8 | 8,8 | | | 2021 |
| EN2311201 | Bijdrage aan GO traject N231 a | 2,1 | 2,1 | | | 2019 |
| | Rondweg Voorhout/inpassing sportlaan Lisse (incl. aansluiting N444 en N443) | 5,3 | 5,3 | | | 2018-2020 |

3.3 Openbaar Vervoer

De paragraaf bevat projecten voor nieuwe en verbeterde infrastructuur, die bijdragen aan hoogwaardig en samenhangend openbaar vervoer. In principe is het R-net Kwaliteitsconcept van een frequente (6x per uur per richting in de spits, 4x per uur per richting in de daluren en 2x per uur per richting 's avonds), betrouwbare, snelle en comfortabele reis daarbij het uitgangspunt. Voorbeelden zijn de ontwikkeling van diverse spoor- en buscorridors en het leveren van een bijdrage aan het project Hoogwaardig Openbaar Vervoer-Drechtsteden. De exploitatie van het openbaar vervoer (OV-concessies) is hierin niet opgenomen.

Belangrijke ontwikkelingen binnen het programma Openbaar Vervoer:

- Per december 2016 is R-net ingevoerd op de treindienst Alphen aan den Rijn – Gouda. Met ingang van september 2017 wordt op deze lijn de frequentie verhoogd naar een kwartierdienst;
- Bij het Kaderbesluit infrastructuur 2017 is voor het DAV-gebied het budget “Robuustheid en ongelijkvloerse kruisingen Merwedelingelijn” van € 15,4 miljoen beschikbaar gesteld om HOV en R-net te realiseren. Daarnaast is voor de R-netverbinding Rotterdam - Oud-Beijerland en voor de verdere uitrol van HOV in de HWGO (opwaarderen bushaltes en infrastructuur op de corridor Ouddorp – Dirksland en extra ketenvoorzieningen op bestaande R-nethaltes) € 6,0 miljoen beschikbaar gesteld vanuit Ontwikkeling buscorridors algemeen;
- Conform het Hoofdlijnenakkoord wordt ingezet op viersporigheid tussen Den Haag en Rotterdam. Naar verwachting zal hier een bijdrage nodig zijn van de regionale partijen waaronder de provincie. Op de korte termijn zet de provincie in op aanpassing van het Emplacement Schiedam, waardoor tussen Rotterdam en Schiedam een viersporig baanvak ontstaat. Hierdoor blijft het mogelijk om station Schiedam met Intercity's te bedienen bij hogere frequenties van de treinen. Op dit moment wordt het ontwerp uitgewerkt tot een niveau met een gedetailleerde kostenraming. Naar verwachting zal in september van 2018 het realisatiebesluit met het Rijk en de MRDH genomen kunnen worden. De provincie is bereid hieraan bij te dragen, samen met het Rijk en de MRDH.

Tabel 5 geeft weer welke projecten vorig jaar zijn toegevoegd. Er zijn projecten afgerond of in grote mate gewijzigd. In tabel 6 zijn de budgetten en prognoses van de projecten opgenomen.

Tabel 5: Veranderingen projecten Openbaar Vervoer t.o.v. vorig jaar

| Projectnr. | Omschrijving | Toelichting |
|-----------------------------|--|--|
| TOEGEVOEGD | | |
| | HOV DAV (waaronder Merwedelingelijn) | Budget bij Kaderbesluit Infrastructuur 2017 opgenomen in plaats van Robuustheid en ongelijkvloerse kruisingen Merwedelingelijn |
| | HOV HWGO (waaronder Rotterdam – Oud-Beijerland) | Budget bij Kaderbesluit Infrastructuur 2017 toegevoegd vanuit budget Ontwikkeling buscorridors algemeen |
| VERVALLEN / AFGEROND | | |
| | Robuustheid en ongelijkvloerse kruisingen Merwedelingelijn | Zie HOV DAV (waaronder Merwedelingelijn) |

| IN BETEKENENDE MATE GEWIJZIGD | | |
|-------------------------------|---|--|
| B20001 | Ontwikkeling buscorridors: Algemeen | Zie HOV HWGO (waaronder Rotterdam – Oud-Beijerland) |
| | Beschikbaar voor OV (waaronder spoorinfrastructuur/viersporigheid tussen Den Haag en Rotterdam) | Budget is bij Kaderbesluit Infrastructuur 2017 met € 0,6 miljoen verhoogd na meevaller R-net Leiden – Leiderdorp |

Tabel 6: Projecten Openbaar Vervoer, te activeren als investering

(x € 1 miljoen)

| Projectnr. | Omschrijving | Budget Totaal | Dekking op basis van | | | Verwacht jaar gereed |
|------------------------|---|------------------|----------------------|-----|------------------|-------------------------|
| | | | Netto PZH | BDU | Derden overig | |
| INITIATIEFFASE | | | | | | |
| B20001 | Ontwikkeling buscorridors: Algemeen | 3,4 | 1,7 | | 1,7 | 2028 |
| | Beschikbaar voor OV (waaronder spoorinfrastructuur/viersporigheid tussen Den Haag en Rotterdam) | 12,2 | 12,2 | | | 2030 |
| UITVOERINGSFASE | | | | | | |
| B200010 | Ontwikkeling buscorridors: Alphen aan den Rijn - Schiphol | 26,9 | 15,0 | | 11,9 | 2018 |
| B200011 | Ontwikkeling buscorridors: Goeree Overflakkee - Rotterdam | 3,9 | 3,9 | | | 2018 |
| B200013 | Ontwikkeling buscorridors: Noordwijk (Duin-Bollenstreek) - Schiphol | 38,9 | 17,9 | | 21,0 | 2018-2023 |
| B210071 | Merwedelingelijn | 56,3 | 30,1 | 3,6 | 22,6 | 2019 |
| B230100 | Programma P+R Voorzieningen | 5,0 | 1,0 | 4,0 | | 2017-2025 |
| B260000 | HOV-NET Zuid-Holland Noord | 463,2 | 182,6 | 2,0 | 278,6 | 2017-2025 |
| B265000 | HOV-Net Zuid-Holland Risicoreservering | 42,8 | 42,8 | | | 2023 |
| B590010 | HOV-Drechtsteden (bijdrage aan derde) | 13,7 | 13,7 | | | 2020 |
| | HOV HWGO (waaronder Rotterdam – Oud-Beijerland) | 6,0 | 6,0 | | | 2020 |
| | HOV DAV (waaronder Merwedelingelijn) | 15,4 | 15,4 | | | 2025 |

3.4 Fiets

In het Hoofdlijnenakkoord 2015-2019 is afgesproken samen met inwoners en belanghebbenden het fietsplan te herijken. De opgave voor komende collegeperiode is de focus te verleggen van meer kilometers fietspad naar de verbetering van knooppunten, kwaliteit en veiligheid van onze fietsinfrastructuur. Na herijking is het nieuwe fietsplan 2016 – 2025 vastgesteld. De uitgangspunten van het nieuwe fietsplan zijn verder uitgewerkt in uitvoeringsagenda “Samen verder fietsen”.

Het budget voor de Uitvoeringsagenda Samen verder fietsen bestaat uit diverse deelbudgetten. Deze bestaat uit fietsprojecten uit het Uitvoeringsprogramma 2012-2016, die al vergevorderd zijn in de voorbereiding en in 2017-2020 tot realisatie komen, en snelfietsroutes en fietsparkeerprojecten. Bij de uitvoering van deze fietsprojecten zal worden gekeken naar kansen voor innovatie en duurzaamheid. Bijstellingen vinden plaats middels aanpassing van de Uitvoeringsagenda waar momenteel aan gewerkt wordt, waarna ze in het PZI verwerkt zullen worden.

Motie 573 Field Lab Innovatieve Fietspaden

De provincie werkt op diverse manieren aan de uitvoering van de motie. Naar aanleiding van gesprekken met partners zoals de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, TNO, TU Delft, ANWB en gemeente Rotterdam zijn diverse opties geformuleerd. Twee specifieke trajecten (Rotterdam-Delft – Den Haag en Rotterdam – Gouda) worden verkend om een innovatieve snelfietsroute te realiseren. Voor het traject Delft – Den Haag wordt de koppeling gelegd met de uitwerking van ‘mooi & snel’ (slow lanes) en de recente geopende Bike Monitorings Dashboard op de TU Delft (onderdeel van Research Lab Automated Driving).

Parallel aan dit traject stimuleert de provincie innovatie op eigen fietspaden bij realisatie van nieuwe infrastructuur en bij groot onderhoudswerkzaamheden. Enkele voorbeelden:

- 🚲 pilot lichtgevende belijning in Ter Aar (i.s.m. de Fietserbond), gestart mei 2017;
- 🚲 realisatie zonnepaneelfietspad: 25 meter zonnepaneelfietspad in N211, gereed uiterlijk oktober 2018;
- 🚲 tweede project met anti-vriesasfalt bij fietstunnel N222, eind 2018;
- 🚲 alternatieve manier van bodemstabilisatie door innovatief bindmiddel (F441, Krimpenerwaard).

Zo maken we van de provincie ‘a real life testing ground’.

Tabel 7 geeft de belangrijkste wijzigingen aan sinds het vorige PZI. De Uitvoeringsprogramma’s 2008-2011 en 2012-2016 bevatten nog projecten waarvan de subsidie al verleend is, maar die zich nog in een afrondende fase bevinden of waarvan financieel de subsidie moet worden afgewikkeld. De projecten waarvan de uitvoering nog niet is gestart, zijn overgezet naar de nieuwe Uitvoeringsagenda of indien niet langer relevant afgevoerd. In tabel 8 zijn de budgetten en prognoses van de projecten opgenomen.

Tabel 7: Veranderingen projecten Fiets t.o.v. vorig jaar

| Projectnr. | Omschrijving | Toelichting |
|---------------------------------|-------------------|--|
| GEREALISEERD / VERVALLEN | | |
| | 20 fietsprojecten | In totaal 20 fietsprojecten gerealiseerd en financieel afgerond waaronder tussen Den – Haag en Leiden en in Arkel (stationsomgeving), Poortugaal, Barendrecht, Alphen a/d Rijn en in het Waalbos |

Tabel 8: Projecten Fiets, te activeren als investering

(x € 1 miljoen)

| Projectnr. | Omschrijving | Budget | Dekking op basis van | | | Verwacht jaar gereed |
|------------------------|--|--------|----------------------|-----|---------------|----------------------|
| | | Totaal | Netto PZH | BDU | Derden overig | |
| UITVOERINGSFASE | | | | | | |
| Fp 2008-2011 | Uitvoeringsprogramma fiets 2008-2011 (1) | 16,8 | 15,9 | 0,1 | 0,8 | 2017-2018 |
| Fp 2008-2011 | Uitvoeringsprogramma fiets 2008-2011 (2) | 29,8 | 22,4 | | 7,4 | 2017-2019 |
| Fp 2012-2016 | Uitvoeringsprogramma fiets 2012-2016 (1) | 3,5 | 3,5 | | | 2017 |
| Fp 2012-2016 | Uitvoeringsprogramma fiets 2012-2016 (2) | 15,8 | 15,7 | | 0,1 | 2017-2019 |
| UA Fiets 2016 | Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen' | 50,9 | 40,2 | 0,1 | 10,6 | 2017-2020 |

3.5 Verkeersveiligheid

Om het regionale wegennet te versterken wordt naast het verbeteren van de doorstroming op wegen, ook sterk ingezet op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het centrale doel voor verkeersveiligheid is de reductie van het aantal slachtoffers en ziekenhuisgewonden. De paragraaf Verkeersveiligheid richt zich op verbetermaatregelen die kunnen worden meegenomen in de systematische, trajectgewijze aanpak van de provincie Zuid-Holland. Wanneer een verkeersveiligheidsmaatregel wat groter in omvang is, kan deze ook als een los project worden uitgevoerd.

Om de benodigde functionele verbeteringen van verkeersveiligheid uit te kunnen voeren is extra budget nodig bovenop de budgetbehoefte voor instandhouding. Mede voor verkeersveiligheid hebben Provinciale Staten bij Kaderbesluit 2017 besloten een nieuwe jaarschijf van € 5 miljoen toe te kennen voor 2021.

Belangrijke ontwikkelingen binnen het programma Verkeersveiligheid:

- Bij Kaderbesluit Infrastructuur 2017 is besloten om het projectbudget EN2150501 N215 Melissant – Dirksland te verhogen met € 0,3 miljoen;
- Het projectbudget EN2091301 N209 kruispunt Gemeneweg/Katjesweg wordt verhoogd € 1,7 miljoen vanuit het algemene verkeersveiligheidsbudget EN0000012 Maatregelen verkeersveiligheid trajecten 2012 ev in verband met aanleg van een ongelijkvloerse fietskruising aan de noordzijde van Hazerswoude-Dorp.

De verkeersveiligheidsmaatregelen voor de reeds lopende onderhoudstrajecten worden gedekt uit de posten EN0000012 en "Maatregelen verkeersveiligheid trajecten 2016 ev".

In tabel 9 is voor de jaren 2017 en 2018 een overzicht opgenomen in welke jaren er een bijdrage is aan een traject ten behoeve van verkeersveiligheidsmaatregelen. Deze bijdrage wordt voor investeringsprojecten financieel afgehandeld in het jaar dat het traject geactiveerd wordt.

Tabel 9: Trajecten met verkeersveiligheidsmaatregelen

| Trajectbijdrage in 2017 | Trajectbijdrage in 2018 |
|-------------------------|-------------------------|
| N207a, b, e | N207b,e |
| N217a, b | N211c |
| N218a, c | N231a |
| N231c | N444b |
| N444b | N470a,b,c |
| N455a | N489a |
| N467b | |
| N492a | |
| N493a | |
| N494a | |
| N496a | |

Tabel 10 geeft weer welke projecten zijn afgerond of vervallen en welke projecten in betekenende mate zijn gewijzigd. Er zijn geen nieuwe projecten toegevoegd. In tabel 11 staan de budgetten en prognoses van de projecten.

Tabel 10: Veranderingen projecten verkeersveiligheid t.o.v. vorig jaar

| Projectnr. | Omschrijving | Toelichting |
|--------------------------------------|---|--|
| AFGEROND / VERVALLEN | | |
| EN2070610 | N207 Parallelweg traject Gouda-Alphen | Parallelweg wordt niet gerealiseerd. Het project kon niet worden vergund en de benodigde ruimte in de toekomst is wellicht nodig voor verbreding van de Gouwe. |
| EN2080003 | Rotonde N208 2e Poellaan-Catharijnelaan | Project is gerealiseerd. |
| EN2200001 | Aanpassing parallelweg Maasdijk-Papedijk/Heenweg ('s-Gravenzande) | Project is gerealiseerd. |
| IN BETEKENENDE MATE GEWIJZIGD | | |
| EN0000012 | Maatregelen verkeersveiligheid trajecten 2012 ev | Aflaging met € 1,7 miljoen naar N209 kruispunt Gemeneweg/Katjesweg |
| EN2091301 | N209 kruispunt Gemeneweg/Katjesweg | Ophoging met € 1,7 miljoen vanuit EN0000012 voor ongelijkvloerse fietskruising noordzijde Hazerswoude-Dorp |
| EN2150501 | N215 Melissant - Dirksland | Ophoging budget met € 0,3 miljoen bij Kaderbesluit Infrastructuur |

Tabel 11: Projecten Verkeersveiligheid, te activeren als investering

(x € 1 miljoen)

| Projectnr. | Omschrijving | Budget Totaal | Dekking op basis van | | | Verwacht jaar gereed |
|---------------------------|--|------------------|----------------------|-----|------------------|----------------------------|
| | | | Netto PZH | BDU | Derden overig | |
| VOORBEREIDINGSFASE | | | | | | |
| EN2091301 | N209 kruispunt Gemeneweg/Katjesweg | 2,9 | 2,9 | | | 2021 |
| EN2140801 | Parallelweg N214B | 5,3 | 5,3 | | | 2021 |
| UITVOERINGSFASE | | | | | | |
| EN0000012 | Maatregelen verkeersveiligheid trajecten 2012 ev | 17,4 | 16,3 | | 1,1 | 2017- 2019 |
| EN2070610 | N207 Parallelweg traject Gouda-Alphen | 1,0 | 1,0 | | | 2018 |
| EN2090002 | Rotonde N209 Benthuizenweg-Omleidingsweg (Benthuizen) | 4,6 | 2,3 | 2,3 | | 2018 |
| EN2101202 | Rotondes Ammerstol en Wetering | 5,5 | 2,2 | | 3,3 | 2019 |
| EN2110902 | Verkeersveiligheid maatregel traject N211a: Turborotonde N211/N465 (Monster) | 5,0 | 2,8 | | 2,2 | 2019 |
| EN2150003 | Aansluiting N215 - Nieuwe Tonge (Middelharnis) | 2,4 | 2,4 | | | 2022 |
| EN2150501 | N215 Melissant - Dirksland | 15,1 | 8,8 | 5,0 | 1,3 | 2019 |

(x € 1 miljoen)

| Projectnr. | Omschrijving | Budget | Dekking op basis van | | | Verwacht jaar gereed |
|------------|--|--------|----------------------|-----|------------------|----------------------------|
| | | Totaal | Netto PZH | BDU | Derden overig | |
| EN2230001 | Aanpassingen hoofdrijbaan N223 (Westland, Midden-Delfland) | 39,3 | 19,6 | 0,9 | 18,8 | 2017-2019 |
| EN4840801 | Reconstructie N484 | 4,5 | 4,5 | | | 2019 |
| | Maatregelen verkeersveiligheid trajecten 2016 ev | 20,2 | 20,2 | | | 2017-2019 |

3.6 Vaarwegen

De provincie Zuid-Holland is een waterrijke provincie. Personen- en goederenvervoer over water, hebben nog veel onbenutte mogelijkheden. In de paragraaf Vaarwegen is het samengaan van beroepsvaart met de recreatievaart een aandachtspunt. Het doel is een veilige en vlotte afwikkeling van de scheepvaart.

De paragraaf Vaarwegen bevat projecten voor nieuw aan te leggen infrastructuur (bruggen, oevers, etc.) en verbeterprojecten die voortvloeien uit de VRM. In de paragraaf wegen zijn ook nieuwe kruisingen tussen weg en water (bruggen) opgenomen die vanuit het belang van de weg worden aangepast.

De onderhoudsprojecten zijn opgenomen in de paragraaf Beheer provinciale infrastructuur (zie 3.1). In de budgetbehoefte voor beheer is voor de vervanging van kunstwerken een jaarlijks budget opgenomen. Dit budget kan worden aangewend voor civieltechnisch onderhoud aan kunstwerken en eventueel vervanging van delen van een beweegbare brug. In de budgetbehoefte voor beheer is niet voorzien in integrale vervanging van een beweegbare brug vanwege bijvoorbeeld einde technische levensduur of op functionele gronden. Voor elke integrale vervanging van een beweegbaar kunstwerk wordt nieuwbouwbudget gereserveerd in het PZI (in de paragraaf wegen of vaarwegen).

Verbetermaatregelen (inclusief Dynamische verkeersmanagement) worden gefinancierd uit EVW00011 Functionele verbeteringen Vaarwegen. Voor het meenemen van deze kleinschalige functionele verbeteringen (verbredingen, bochtverbetering, verdiepingen, nieuwe wachtplaatsen etc.) aan vaarwegen bij onderhoud is bij Kaderbesluit Infrastructuur 2017 een nieuwe jaarschijf van € 3,0 miljoen voor het jaar 2021 beschikbaar gesteld. Ook worden oplossingen gezocht in dynamisch verkeersmanagement en scheepvaartbegeleiding. Momenteel wordt verder onderzoek gedaan worden naar verbetering van de belangrijkste vaarwegen voor de beroepsvaart zoals de Gouwe. Andere belangrijke ontwikkelingen op projecten zijn:

- Bij Kaderbesluit Infrastructuur 2017 is het budget voor de Steekterbrug opgehoogd met € 2,3 miljoen waarvan € 1,5 miljoen een bijdrage is van de gemeente Alphen a/d Rijn;
- Het programma EVW000714 Nota Vaarwegen en scheepvaart is afgerond. Het restant budget van € 4,6 miljoen is toegevoegd aan het budget functionele verbeteringen vaarwegen is beschikbaar voor nieuwe projecten;
- De voorbereiding voor de vervanging van de St. Sebastiaansbrug is afgerond. Het streven is om in 2018 te starten met de realisatie.

Tabel 15 geeft weer welke projecten in betekenende mate zijn gewijzigd. Er zijn geen nieuwe projecten toegevoegd of projecten afgerond. In tabel 16 en 17 zijn de budgetten en prognoses van de projecten opgenomen.

Tabel 12: Veranderingen projecten Vaarwegen t.o.v. vorig jaar

| Projectnr. | Omschrijving | Toelichting |
|-----------------------------|--|---|
| AFGEROND / VERVALLEN | | |
| EVW090603 | Tweede sluiscolk Julianasluis - Gouda (incl. studiekosten) | Project is afgerond |
| EVW000714 | Nota Vaarwegen en scheepvaart | Programma is afgerond, restant budget van € 4,6 miljoen toegevoegd aan budget functionele verbeteringen vaarwegen. Is beschikbaar voor nieuwe projecten |

| IN BETEKENENDE MATE GEWIJZIGD | | |
|-------------------------------|--|--|
| EVW010509 | Bochtafsnijding Delftse Schie - Overschie (incl. studiekosten) | Toevoeging budget aan project voor vervanging extra oevers langs Delftse Schie |
| EVW010802A | Vervanging St. Sebastiaansbrug Delft | De voorbereiding is afgerond. Budget voor realisatie is losgekoppeld van reeds gemaakte voorbereidingskosten (bijdrage). |
| EVW081202 | Vervangen Steekterbrug | Bij Kaderbesluit Infrastructuur 2017 budget opgehoogd met € 2,3 miljoen waarvan € 1,5 miljoen wordt bijgedragen door de gemeente Alphen a/d Rijn |
| EVW000011 | Functionele verbeteringen VW (bijdrage aan GO VW) | Ophoging budget met nieuwe jaarschijf 2021 en restantbudget EVW000714 |

Tabel 13: Projecten Vaarwegen, te activeren als investering

(x € 1 miljoen)

| Projectnr. | Omschrijving | Budget | Dekking op basis van | | | Verwacht jaar gereed |
|---------------------------|--|--------|----------------------|-----|---------------|----------------------|
| | | Totaal | Netto PZH | BDU | Derden overig | |
| INITIATIEFFASE | | | | | | |
| | Optimalisatie Gouwe o.a A12 Coenecoop | 20,6 | 20,6 | | | 2025 |
| VOORBEREIDINGSFASE | | | | | | |
| EVW081202 | Vervangen Steekterbrug | 24,9 | 23,4 | | 1,5 | 2022 |
| UITVOERINGSFASE | | | | | | |
| EVW010509 | Bochtafsnijding Delftse Schie - Overschie (incl. studiekosten) | 17,8 | 14,5 | | 3,3 | 2018 |
| EVW010802B | Verv.St.Sebastiaansbrug Delft | 8,4 | 8,4 | | | 2021 |
| EVW011001A | Bijdrage PZH aan ophoging Hoornbrug | 3,0 | 3,0 | | | 2021 |
| EVW090603 | Tweede sluiskolk Julianasluis - Gouda (incl. studiekosten) | 43,8 | 38,6 | | 5,2 | 2017 |
| EVW090603B | Julianasluis loswal | 1,3 | 0,9 | | 0,4 | 2019 |
| EVW000011 | Functionele verbeteringen VW (bijdrage aan GO VW) | 22,6 | 22,6 | | | 2019-2021 |
| EVW000714 | Nota Vaarwegen en scheepvaart | 2,2 | 2,2 | | | 2017 |
| EVW000601A | Realiseren vaarwegmanagement (DVM) | 13,9 | 13,3 | | 0,6 | 2017-2021 |

3.7 Ongedekte ambities en nog beschikbare middelen

In deze paragraaf wordt een schatting gegeven van de financiële omvang van de ongedekte ambities op basis van het huidige beleidskader en de nog beschikbare middelen. De schatting van ambities is beperkt aangepast ten opzichte van het vorige PZI op basis van actualisatie van de netwerkanalyses voor wegen, vaarwegen en openbaar vervoer en Uitvoeringsagenda voor fiets. Voor de hieruit voortgekomen knelpunten is een kosteninschatting gemaakt en een prioritering. De prioritering is gemaakt op basis van verschillende aspecten zoals de grootte van het probleem, effecten op doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid, functie en ligging in het mobiliteitsnetwerk en economisch potentieel. De prioritering van projecten is voortdurend in ontwikkeling en daarom altijd een momentopname. Lopende en nog op te starten vervolgonderzoeken en/of verkenningen opgestart zullen jaarlijks aanleiding geven voor een actualisatie van de knelpunten en prioritering.

De toekomstige knelpunten voor wegen betreffen o.a. aansluitingen tussen het Hoofdwegennet en het Onderliggend wegennet en provinciale wegen in het stedelijk gebied voor zowel doorstroming als verkeersveiligheid.

Voor de toekomstige aanpassingen van de knelpunten vaarwegen kan gedacht worden aan het verbeteren (breedte, diepte, oevers etc.) van de belangrijkste vaarwegen voor de beroepsvaart namelijk de Schie en de Gouwe. Bij de Uitvoeringsagenda voor de fiets gaat het met name om reistijd en veiligheid waarbij ingezet op doorgaande fietsroutes en kruisingen met wegen en water. De functionele verbeteringen wegen en vaarwegen dragen bij aan veiligheid en doorstroming. Het gaat voor wegen om bermverbetering, geleiderails, verbreding fietspaden en rotondes. Voor vaarwegen zijn dit verbredingen/verdiepingen, bochtverbeteringen en nieuwe wachtplaatsen of passeermogelijkheden.

Tabel 14 is een indicatie van projecten en programma's, die bij het toedelen van investeringsruimte in aanmerking kunnen komen. De tabel is niet limitatief. Het vormt geen besluit over de scope of status van de genoemde projecten en programma's. Ook wordt hiermee geen voorschot genomen op welk aandeel in de financiële dekking van de provincie of andere partijen verwacht mag worden.

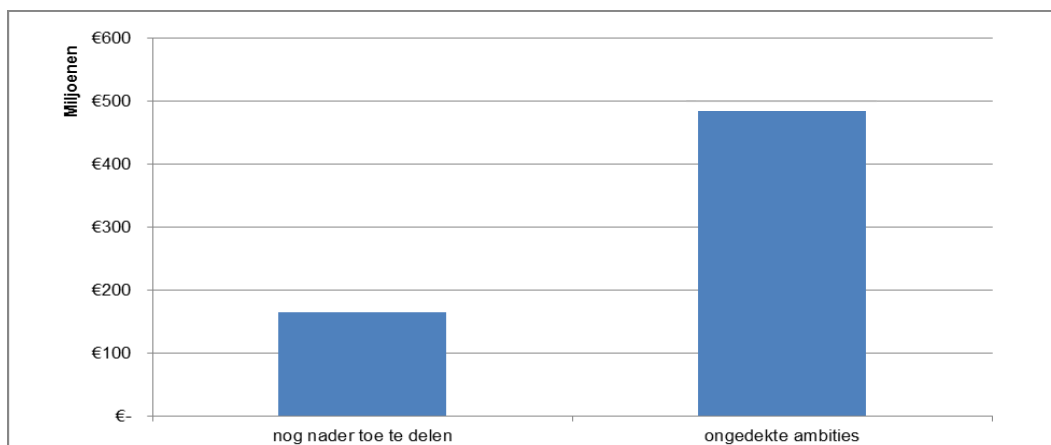
Tabel 14: Schatting financiële omvang ongedekte ambities infrastructuur

(x € 1 miljoen)

| Omschrijving | Totale ambitie |
|--|----------------|
| Duinpolderweg ³ | 53,0 |
| Toekomstige knelpunten obv netwerkanalyse wegen prioriteit 1 | 20,0 |
| Toekomstige knelpunten obv netwerkanalyse wegen prioriteit 2 | 40,0 |
| Functionele verbeteringen wegen in trajecten beheer en onderhoud 2022-2032 | 50,0 |
| Netwerkbeheer en verkeersmanagement provinciale wegen en vaarwegen middellange termijn | 10,0 |
| Kwaliteitsverbetering infrastructuur OV StedenbaanPlus op lange termijn | 100,0 |
| Uitvoeringsagenda Fiets prioriteit 1 | 20,0 |
| Uitvoeringsagenda Fiets prioriteit 2 | 18,0 |
| Toekomstige aanpassingen knelpunten vaarwegen prioriteit 1 | 95,0 |
| Toekomstige aanpassingen knelpunten vaarwegen prioriteit 2 | 50,0 |
| Functionele verbeteringen vaarwegen in trajecten beheer en onderhoud 2022-2032 | 25,0 |
| Totaal ambities waarvoor nog dekking gevonden moet worden | 481,0 |

³ De kosten van de Duinpolderweg zijn geschat op € 124 miljoen. Daarvoor is € 29,0 miljoen al gereserveerd in het PZI en wordt een bijdrage van andere regionale partijen verwacht van € 43,5 miljoen.

Figuur 8: Verhouding ongedekte ambities en nog beschikbare middelen



Zoals in hoofdstuk 2 aangegeven zijn er nog middelen beschikbaar voor toedeling. Dit zijn enerzijds de structurele jaarlijkse instroom van middelen en anderzijds incidentele vrijval vanwege meevallers op projecten door bijvoorbeeld aanbestedingsvoordelen, lagere uitvoeringskosten of bijstelling van de projectambities. Het grootste deel van het investeringsbudget is t/m 2029 al toegedeeld aan projecten. Tot en met 2021 is er jaarlijks nog € 5,4 miljoen beschikbaar, in de periode 2022 t/m 2029 € 9,2 miljoen, voor 2030 en 2031 is jaarlijks nog € 37,7 miljoen beschikbaar en in 2032 € 7,4 miljoen. Na verwerking van het Kaderbesluit infrastructuur 2017 en de recente bijstellingen resteert er nog € 178,2 miljoen aan vrije middelen t/m 2032.

Tabel 15: Overzicht nog beschikbare middelen voor toedeling

| (x € 1 miljoen) | | Budget | Dekking op basis van | | | Verwacht jaar gereed |
|-----------------------|--|--------------|----------------------|--------------|------------|-------------------------|
| | | | Totaal | Netto PZH | BDU | |
| Projectnr. | Omschrijving | | | | | |
| INITIATIEFFASE | | | | | | |
| | Beschikbaar voor toedeling bij instroom in begrotingsjaren o.b.v. structurele middelen Investeringen | 136,2 | 136,2 | | | nvt |
| | Nog toe te delen incidentele vrijval investeringen | 42,0 | 42,0 | | | nvt |
| TOTAAL | | 178,2 | 178,2 | 0,0 | 0,0 | |

4. Gebiedsgerichte weergave programma

In dit hoofdstuk wordt per regio de regionale gebiedsagenda mobiliteit en de PZI-projecten weergegeven die lopen en in 2017 (financieel) worden afgerond. Programma's of budgetten die regio-overstijgend zijn worden bij meerdere regio's getoond.

De regionale gebiedsagenda mobiliteit is een nieuw begrip wat met ingang van dit jaar wordt opgenomen in het PZI. Het zijn integrale uitvoeringsprogramma's per regio waarin maatregelen uit verschillende paragrafen van de Subsidieregeling Mobiliteit (SRM) worden geïntegreerd. Zij vormen het nieuwe toetsingskader voor toekenning van de voorheen BDU-middelen aan regionale projecten. Het Bestedingsplan BDU komt in haar huidige vorm dan ook te vervallen. Om in aanmerking te komen voor een subsidie via de SRM moet een project opgenomen zijn in de regionale gebiedsagenda. Het jaarlijkse Bestedingsplan met onder andere regionale (infra)projecten (paragraaf 2) is hiermee komen te vervallen.

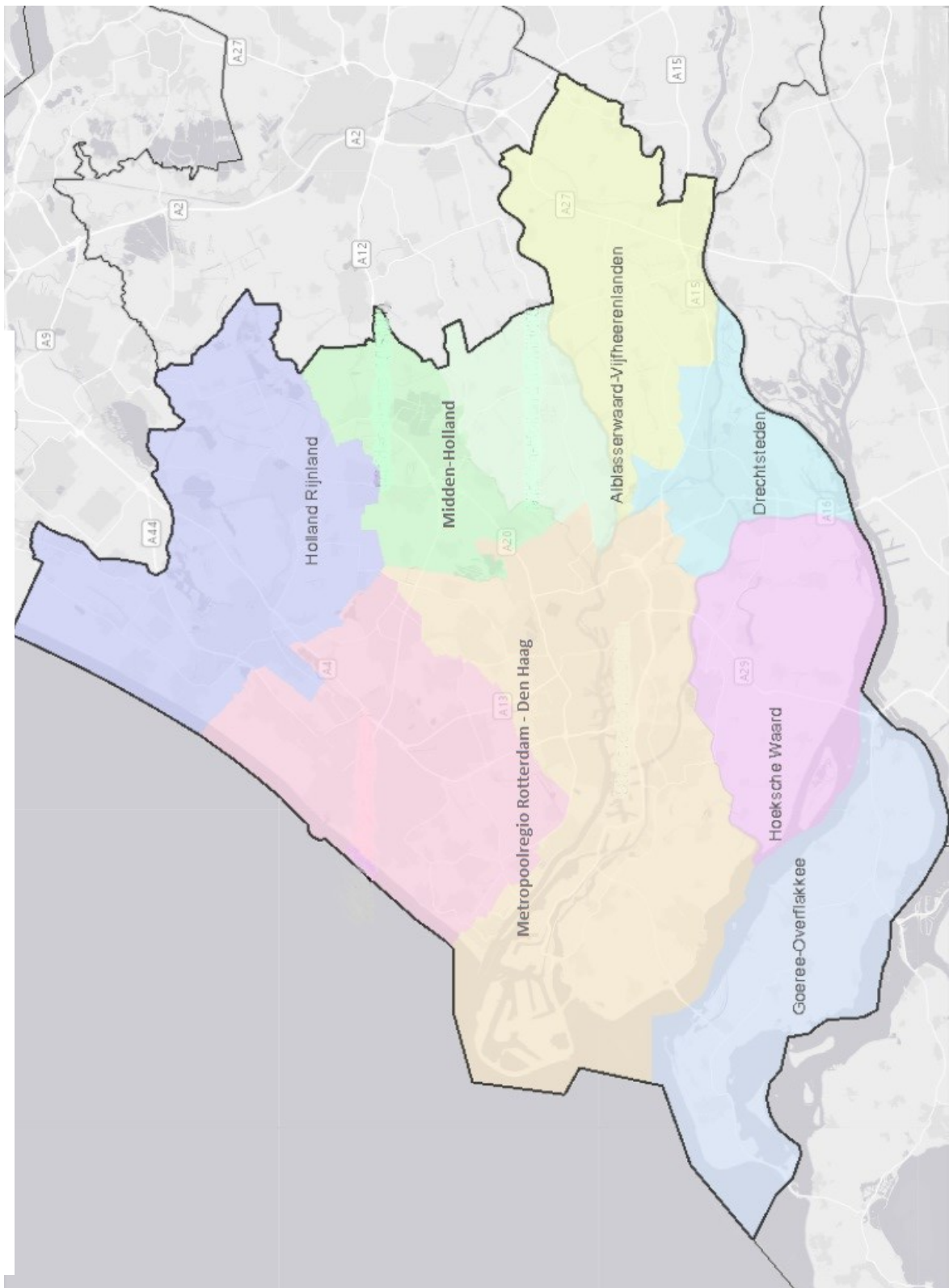
Het vertrekpunt voor deze maatregelen zijn de beleidskaders van zowel de provincie als de regiopartijen. De gebiedsagenda is dan ook een gezamenlijk product van de provincie en de regio. De agenda's worden jaarlijks geactualiseerd. De SRM is het uitvoeringsinstrument om de provinciale bijdrage aan de projecten te kunnen verstrekken aan de realiserende partij. De aanleiding om te werken met regionale gebiedsagenda's op het gebied van mobiliteit is om met de regio's een constructiever gesprek te voeren over besteding van middelen. De wens is daarbij om minder vanuit de bestaande paragrafen in de regeling te denken en meer het gesprek te voeren over een integrale gebiedsaanpak. Daar hoort een integrale afweging over de verschillende beleidsthema's binnen mobiliteit (zoals OV, regionale infra, fiets) bij. In de toekomst past daar mogelijk ook ontschotting van middelen op deze thema's bij, om zo meer flexibiliteit te bieden aan de regio's in de besteding van middelen.

Voor de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag wordt geen regionale gebiedsagenda mobiliteit opgesteld omdat deze regio eigen middelen ter beschikking heeft.

Proces komende jaren

Voor 2018 wordt een eerste stap gezet met regionale gebiedsagenda's mobiliteit waarbij wordt gestart met de regionale infrastructurele projecten uit paragraaf twee van de SRM. Deze worden per regio in een projectenlijst ondergebracht in de gebiedsagenda. De projecten worden daarbij getoetst aan de provinciale doelstellingen uit de VRM en het Programma Mobiliteit uitgewerkt in de netwerkanalyses en bijbehorende afwegingskaders. De aanvraagprocedure voor de subsidies en de verdeling van de budgetten over de regio's blijven daarbij gelijk aan dit jaar. Daarnaast is door de regio's een eerste stap gezet om de gebiedsagenda meerjarig in te vullen en weer te geven. De overige paragrafen van de SRM worden dit jaar nog niet geïntegreerd in de gebiedsagenda's. De uitwerking verschilt daarom nu nog per regio.

Het voornemen is om de regionale gebiedsagenda's mobiliteit vanaf volgend jaar een integraal en meerjarig karakter te geven door meerdere paragrafen uit de Subsidieregeling Mobiliteit toe te voegen. Daartoe wordt in de komende periode samen met de regio's gewerkt aan een integraal beleids- en afwegingskader bij de agenda's. Ook worden de mogelijkheden onderzocht om middelen binnen de SRM te ontschotten en te werken met een systeem van normbedragen voor subsidies.



4.1 Drechtsteden

In deze regio is voor de regionale gebiedsagenda, naast de opgave voor 2018, al nagedacht over een meerjarig programma op basis van de regionale ambities. In de gebiedsagenda willen zij namelijk graag de bestuurlijke ambities laten terugkomen door het opnemen van meer projecten met een regionale uitstraling.

Deze projecten zijn financieel maar ook qua effect groter dan de eerdere projecten in het kader van de SRM. Voor de volgende jaren wil men alleen regionale projecten opnemen in de gebiedsagenda waarbij het beschikbare budget meerjarig wordt ingezet. Deze projecten worden nog verder uitgewerkt voordat ze opgenomen worden in de gebiedsagenda. Er wordt gedacht aan projecten zoals:

- R-net (Opwaarderen infrastructuur);
- Lightrail (MerwedeLingelijn doortrekken richting Rotterdam);
- Verbeteringen First en Last Mile;
- Waterbus;
- Regionaal hoofdwegennet als alternatief voor Rijkswegen.

Voor 2018 is het beschikbare budget van € 1.490.765,00 volledig ingevuld. Voor de jaren 2019 en verder is er nog ruimte voor nieuwe grote projecten. Het budget per project is indicatief en kan nog wijzigen. Voor de regionale projecten is nog geen budgetverdeling opgenomen, deze wordt dit najaar verder uitgewerkt. Een aantal projecten zijn toekomstige projecten van dusdanig grote aard dat daarvoor meerjarig budget zal worden ingezet.

Tabel 16: Overzicht projecten gebiedsagenda 2018 e.v.

(x € 1.000)

| Projectnummer | Wegbeheerder | Omschrijving | Budget | Ten laste van jaar |
|---------------|---------------------------|---|----------------|--------------------|
| | | | Totaal | |
| G18022 | Zwijndrecht | Fietsstraat Jeroen Boschlaan (F16) | 340,0 | 2019 |
| | Dordrecht | Station Dordrecht | 300,0 | 2018 |
| | | Fietsroute Noorderhoofd | 150,0 | 2018 |
| | Sliedrecht | Fietspad Craijensteijn | 300,0 | 2019 |
| | Regio | Koepelbudget, nog uit te werken programma's | 700,8 | 2018 |
| | | - Utilitair fietspadennetwerk | ntb | 2018 |
| | | - OV: Lightrail/Merwedelingelijn | ntb | 2018 |
| | | - OV: R-net algemeen | ntb | 2018 |
| | | - OV: R-net Busstation Alblasterdam | ntb | 2018 |
| | | - OV: Rotonde Burg. Keijzerweg | ntb | 2018 |
| | | - OV: ontwikkeling Dordrecht Centraal | ntb | 2018 |
| | | - First & Last Mile | ntb | 2018 |
| | | - Opwaarderen Waterbus | ntb | 2018 |
| | | - Auto: Mobiliteitsmanagement | ntb | 2018 |
| | - Regionaal hoofdwegennet | ntb | 2018 | |
| TOTAAL | | | 1.709,8 | |

De PZI programma's, projecten en budgetten van waaruit investeringen plaatsvinden in deze regio zijn weergegeven in tabel 17.

Tabel 17: Overzicht PZI projecten regio Drechtsteden

| Projectnummer | Omschrijving |
|---------------|---|
| B190012 | HWN/OWN aansluiting A16/N3 (Bijdrage) |
| B190013 | HWN/OWN aansluiting A15/N3 (Bijdrage) |
| B590010 | HOV-Drechtsteden (bijdrage aan derde) |
| F003463 | Provinciale bijdrage infrastructuur aan alternatief bedrijventerrein Hoeksche Waard, zijnde Westelijke Dordtse Oevers |
| B190017 | Bijdrage A15 Papendrecht-Sliedrecht |
| B210071 | Merwedeling lijn |
| | HOV DAV (waaronder Merwerdelingelijijn) |
| | Programmatische Aanpak Goederencorridor Oost (A15) |
| | Programmatische Aanpak Rotterdam - Den Haag |
| UA Fiets 2016 | Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen' |
| Fp 2008-2011 | Uitvoeringsprogramma fiets 2008-2011 |
| Fp 2012-2016 | Uitvoeringsprogramma fiets 2012-2016 |

4.2 Alblasserwaard Vijfheerenlanden

In deze regio hebben de gezamenlijke wegbeheerders 15 projecten geïdentificeerd voor de regionale gebiedsagenda. Deze projecten komen voort uit knelpunten en doelstellingen met betrekking tot doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid. De regio focust zich hierbij vooral op verkeersveiligheid. De projecten overstijgen het beschikbare budget in 2018 voor deze regio. Om tot een eerste prioritering te komen binnen het beschikbare budget voor het jaar 2018 is gebruik gemaakt van het Regionale Verkeers- en Vervoerplan (RVVP) Alblasserwaard-Vijfheerenlanden en de Visie Ruimte en Mobiliteit van de provincie. Dit heeft 5 prioritaire projecten opgeleverd. Er is nog geen meerjarige prioritering gemaakt.

Het beschikbare budget voor 2018 is € 673.055,00 en volledig ingevuld met deze projecten. Ook wordt er vrijval van voorgaande jaren opnieuw ingezet voor projecten ter grootte van € 46.796,00. Het budget per project is indicatief en kan nog wijzigen (inclusief correctie beschikbaar budget). Voor de jaren 2019 en verder is er nog vrije ruimte voor nieuwe projecten. Vanaf volgend jaar worden projecten meerjarig geprioriteerd en afgewogen. De 10 projecten die niet zijn ingediend voor 2018 zullen daarin worden meegenomen.

Tabel 18: Overzicht projecten gebiedsagenda 2018

(x € 1.000)

| Projectnummer | Wegbeheerder | Omschrijving | Budget | Ten laste van jaar |
|---------------|-----------------------|---|--------------|--------------------|
| | | | Totaal | |
| G18018 | Leerdam | Herinrichting Koningin Emmalaan N327 | 382,7 | 2018 |
| G18019 | Molenwaard | Herinrichting kruispunt N216 Goudriaan | 175,0 | 2018 |
| G18020 | Gorinchem | Realisatie fietsroute Gorinchem Oost II en Hoog Dalem | 82,7 | 2018 |
| G18021 | Waterschap Rivierland | Verbreding regionale fietsroute Kerkweg Nieuw-Lekkerland – Alblasserdam | 32,7 | 2018 |
| TOTAAL | | | 637,1 | |
| G18018 | Leerdam | Herinrichting Koningin Emmalaan N327 (vrijval) | 46,8 | 2018 |
| TOTAAL | | | 719,9 | |

De PZI programma's, projecten en budgetten van waaruit investeringen plaatsvinden in deze regio zijn weergegeven in tabel 19.

Tabel 19: Overzicht PZI projecten regio Alblasserwaard Vijfheerenlanden

| Projectnummer | Omschrijving |
|---------------|---|
| B121400 | (On)gelijkvloerse kruising N214/216 |
| EN2140801 | Parallelweg N214B |
| EN4840801 | Reconstructie N484 |
| B210071 | Merwedeling lijn |
| | HOV DAV (waaronder Merwerdelingelij) |
| | Verbetering kruisingen weg-vaarweg o.a. vervanging Concordiabrug |
| | Programmatische Aanpak Goederencorridor Oost (A15) |
| UA Fiets 2016 | Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen' |
| Fp 2008-2011 | Uitvoeringsprogramma fiets 2008-2011 |
| Fp 2012-2016 | Uitvoeringsprogramma fiets 2012-2016 |
| EMPIDVM | Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) |
| EN0000012 | Maatregelen verkeersveiligheid trajecten 2012 ev |
| | Maatregelen verkeersveiligheid trajecten 2016 ev |
| EVW000601A | Realiseren vaarwegmanagement (DVM) |
| | Functionele verbeteringen wegen Doorstroming en Verkeersveiligheid (via trajectaanpakken) |

4.3 Goeree-Overflakkee

De gezamenlijke wegbeheerders hebben 14 projecten opgenomen in de gebiedsagenda voortkomend uit knelpunten en doelstellingen met betrekking tot doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Hiervan zijn 12 toekomstige projecten waarvan een enkele ook van dusdanig grote aard dat daarvoor meerjarig budget zal worden ingezet. Het beschikbare budget voor 2018 is € 373.501,00 en wordt volledig ingezet. De budgetten zijn, zover al ingevuld, indicatief en nog niet definitief. Er is nog geen meerjarige doorkijk en prioritering gemaakt voor de middelen voor 2019 en verder. Vanaf volgend jaar worden projecten meerjarig geprioriteerd en afgewogen.

Tabel 20: Overzicht projecten gebiedsagenda 2018

(x € 1.000)

| Projectnummer | Wegbeheerder | Omschrijving | Budget | Ten laste van jaar |
|---------------|--------------------|--|--------------|--------------------|
| | | | Totaal | |
| ntb | Goeree-Overflakkee | Verbeteren N59 tussen Schaapsweg en Hellegatsplein | ntb | 2018 |
| G18023 | | N215 Middelharnis rotonde met fietstunnel | 180,0 | 2018 |
| G18024 | | Reconstructie Breenstraat | 194,0 | 2018 |
| ntb | | Fietststraten Ouddorp | ntb | 2018 |
| ntb | | Inrichting 30 km zones | ntb | 2018 |
| ntb | | Aanpassing Langeweg / Bosweg | ntb | 2018 |
| ntb | | Fietspad noordrand Middelharnis | ntb | 2018 |
| ntb | | Fietspad aan zuidzijde van de Slikken van Flakkee | ntb | 2018 |
| ntb | | Verbinden van fietspad Van Pallandtpolder-Oostplaatsweg Middelharnis | ntb | 2018 |
| ntb | | Randweg Middelharnis / Sommelsdijk | ntb | 2018 |
| ntb | | Aanleg parallelweg tussen N59 en Bommelsedijk | ntb | 2018 |
| ntb | | Rotonde N215/N498 Oude-Tonge | ntb | 2018 |
| ntb | | Kruispunt Oosterweg-Bredeweg Ouddorp | ntb | 2018 |
| ntb | | Rotonde Doetinchemsestraatweg-Rottenburgsestraat Middelharnis | ntb | 2018 |
| TOTAAL | | | 373,0 | |

De PZI programma's, projecten en budgetten van waaruit investeringen plaatsvinden in deze regio zijn weergegeven in tabel 21.

Tabel 21: Overzicht PZI projecten regio Goeree-Overflakkee

| Projectnummer | Omschrijving |
|---------------|---|
| EN2150003 | Aansluiting N215 - Nieuwe Tonge (Middelharnis) |
| EN2150501 | N215 Melissant - Dirksland |
| B200011 | Ontwikkeling buscorridors: Goeree Overflakkee - Rotterdam |
| | Aansluitingen HWN-OWN rond N59 |
| | Functionele verbeteringen wegen Doorstroming en Verkeersveiligheid (via trajectaanpakken) |
| Fp 2012-2016 | Uitvoeringsprogramma fiets 2012-2016 |
| EN0000012 | Maatregelen verkeersveiligheid trajecten 2012 ev |

4.4 Hoeksche Waard

In deze regio hebben de gezamenlijke wegbeheerders 6 projecten opgenomen in de regionale gebiedsagenda. Deze projecten komen voort uit knelpunten en doelstellingen met betrekking tot doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Een project is een toekomstig project van dusdanig grote aard dat daarvoor meerjarig budget zal worden ingezet.

Het beschikbare budget voor deze regio is € 522.676,00 en wordt volledig ingezet. De budgetten zijn indicatief en nog niet definitief. Er is nog geen meerjarige doorkijk en prioritering gemaakt. Vanaf volgend jaar worden projecten meerjarig geprioriteerd en afgewogen.

(x € 1.000)

| Projectnummer | Wegbeheerder | Omschrijving | Budget | Ten laste van jaar |
|---------------|----------------|---|--------------|--------------------|
| | | | Totaal | |
| G18025 | Cromstrijen | Oostelijke randweg Klaaswaal | 209,0 | 2018 |
| G18026 | Oud-Beijerland | Fietsverbinding Scheermansvliet | 52,3 | 2018 |
| D18014 | | Herinrichting Nobelstraat (o.a. Duurzaam Veilig en fiets) | 44,4 | 2018 |
| D18015 | Strijen | Duurzaam Veilig herinrichting Oranjewijk | 141,1 | 2018 |
| D18016 | Binnenmaas | Duurzaam Veilig inrichten 's-Gravendeelseweg | 39,2 | 2018 |
| G18027 | Korendijk | Aanpassing kruising Julianastraat/Noorderstraat te Nieuw-Beijerland | 10,4 | 2018 |
| G18028 | | Bereikbaarheid bushalte Nieuw-Beijerland (parkeerplaatsen, fietstinstalling, looproute) | 26,1 | 2018 |
| TOTAAL | | | 522,7 | |

Tabel 22: Overzicht projecten gebiedsagenda 2018

De PZI programma's, projecten en budgetten van waaruit investeringen plaatsvinden in deze regio zijn weergegeven in tabel 23.

Tabel 23: Overzicht PZI projecten regio Goeree-Overflakkee

| Projectnummer | Omschrijving |
|---------------|---|
| B121742 | N217 Omlleiding Stougjesdijk |
| B200011 | Ontwikkeling buscorridors: Goeree Overflakkee - Rotterdam |
| Fp 2012-2016 | Uitvoeringsprogramma fiets 2012-2016 |
| UA Fiets 2016 | Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen' |
| EN0000012 | Maatregelen verkeersveiligheid trajecten 2012 ev |
| | Maatregelen verkeersveiligheid trajecten 2016 ev |
| EMPIDVM | Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) |

4.5 Holland Rijnland

De regio Holland Rijnland heeft op basis van de regionale ambities een gebiedsagenda opgesteld voor 2018. Daarin is een onderverdeling gemaakt in lokale verkeersveiligheidsprojecten van beperkte omvang (Duurzaam Veilig) en overige (grotere) infrastructurele projecten met een meer regionale uitstraling. Een groot deel van infrastructurele projecten (bijvoorbeeld Steekterburg, Spoor kruising Leidsche Schouw en HOV corridors binnenstad Leiden) zijn toekomstige projecten van dusdanig grote aard dat daarvoor meerjarig budget zal worden ingezet.

Het beschikbare budget voor 2018 is € 2.850.055,00 en is geheel ingevuld. De budgetten zijn, zover al ingevuld, indicatief en nog niet definitief. Er is nog geen meerjarige prioritering gemaakt. Vanaf volgend jaar worden projecten meerjarig geprioriteerd, afgewogen en opgenomen in de gebiedsagenda.

Tabel 24: Overzicht (infrastructurele) projecten gebiedsagenda 2018

(x € 1.000)

| Projectnummer | Wegbeheerder | Omschrijving | Budget | Ten laste van jaar |
|---------------|-----------------|--|----------------|--------------------|
| | | | Totaal | |
| G18001 | Alphen a/d Rijn | Inrichten omgeving HOV-station Hazerswoude-Koudekerk | 45,0 | 2018 |
| G18002 | | Ongelijkvloerse Spoor kruising Leidse Schouw | 200,0 | 2018 |
| G18003 | | Aanvullende maatregelen N207-zuid | 45,0 | 2018 |
| G18004 | | Bijdrage aanleg nieuwe Steekterbrug | 200,0 | 2018 |
| G18005 | | Aanleg fietspad Zierendeweg | 45,0 | 2018 |
| G18006 | | Verbetermaatregelen N209- Dorpsstraat in Hazerswoude-Dorp | 40,0 | 2018 |
| G18007 | | Kruising Hoogeveenseweg-Roemer | 40,0 | 2018 |
| G18008 | | PCT – Verlengde Bentwoudlaan | 50,0 | 2018 |
| G18009 | Katwijk | Limesroute, snelfietsroute langs N206 | 40,0 | 2018 |
| G18010 | | Fietspad Westerbaan, onderdeel snelfietsroute Katwijk-Leiden | 50,0 | 2018 |
| G18011 | | Kruising Molentuinweg/N206 | 60,0 | 2018 |
| G18012 | Leiden | Herinrichting (H)OV corridors binnenstad Leiden in fasen w.o. Breestraat (2e fase), Beestenmarkt-Turfmarkt, Hooigracht-Langegracht, Lammermarkt, Princessekade | 475,0 | 2018 |
| G18013 | | Corridor Noordwijk: verbeteren fietsroute Nachtegaallaan, Warmonderweg-Wassenaarseweg | 145,0 | 2018 |
| G18014 | | Kruising Julius Caesarbrug- Kanaalweg | 80,0 | 2018 |
| G18015 | | Fietsvoorzieningen en verbetering inrichting plein Lammenschans haltes spoor en bus | 239,5 | 2018 |
| G18016 | Nieuwkoop | Kruising Aardamseweg/Westkanaalweg | 394,5 | 2018 |
| G18017 | Oegstgeest | Snelfietsroute Leiden-Oegstgeest naar Rijnsburg/ Katwijk (2 ^e deel) | 60,0 | 2018 |
| TOTAAL | | | 2.209,0 | |

Tabel 25: Overzicht Duurzaam Veilig projecten gebiedsagenda 2018

(x € 1.000)

| Projectnummer | Wegbeheerder | Omschrijving | Budget | Ten laste van jaar |
|---------------|------------------|--|--------------|--------------------|
| | | | Totaal | |
| D18001 | Alphen a/d Rijn | Schoolomgeving Vroonhoeveplein | 95,0 | 2018 |
| D18002 | | Schoolomgeving en schoolroutes | 46,9 | 2018 |
| D18003 | Hillegom | Duurzaam Veilig inrichten Meerlaan | 27,9 | 2018 |
| D18004 | Kaag en Braassem | Duurzaam Veilig inrichten Herenweg Rijnsaterwoude | 32,1 | 2018 |
| D18005 | Katwijk | Duurzaam Veilig herinrichten Rijnstraat/Turfmarkt | 81,9 | 2018 |
| D18006 | Leiden | Houtkwartierdiverse locaties aanpassen conform Duurzaam Veilig | 159,4 | 2018 |
| D18007 | Leiderdorp | Duurzaam Veilig inrichten Schildwacht | 26,2 | 2018 |
| D18008 | Nieuwkoop | Duurzaam Veilig Langeraar | 37,8 | 2018 |
| D18009 | Oegstgeest | Duurzaam Veilig inrichten Rhijngheesterstraatweg | 26,2 | 2018 |
| D18010 | Teylingen | Herinrichting Boerhaavestraat Voorhout | 45,0 | 2018 |
| D18011 | Voorschoten | Verbetering verkeersveiligheid Raadhuislaan | 27,2 | 2018 |
| D18012 | Zoeterwoude | Herinrichting fase3 Westwout | 11,7 | 2018 |
| TOTAAL | | | 617,2 | |

De PZI programma's, projecten en budgetten van waaruit investeringen plaatsvinden in deze regio zijn weergegeven in tabel 26.

Tabel 26: Overzicht PZI projecten regio Holland Rijnland

| Projectnummer | Omschrijving |
|---------------|---|
| B100631 | N 206 Rijnlandroute |
| B120641 | N206, Verlegging Duinvallei Katwijk |
| B120643 | Provinciale bijdrage Duinpolderweg (Noordelijke Ontsluiting Greenport Bollenstreek) |
| B120760 | N207 Verbeteren doorstroming Alphen - Kruisweg |
| B120762 | N207 Verbeteren doorstroming Passage Leimuiden |
| B120764 | Brug Leidschevaart (corridor N207 Noord) |
| B144205 | Bijdrage N208 Verbeteren leefbaarheid Hillegom |
| B200010 | Ontwikkeling buscorridors: Alphen aan den Rijn - Schiphol |
| B200013 | Ontwikkeling buscorridors: Noordwijk (Duin-Bollenstreek) - Schiphol |
| B260000 | HOV-NET Zuid-Holland Noord |
| EN2090002 | Rotonde N209 Benthuisenweg-Omleidingsweg (Benthuisen) |
| EN2091301 | N209 kruispunt Gemeneweg/Katjesweg |
| EN4440802 | Maatregelen Nagelbrug N444 |
| EN2311201 | Bijdrage aan GO traject N231 a |
| | Rondweg Voorhout/inpassing sportlaan Lisse (incl. aansluiting N444 en N443) |
| | Programmatische Aanpak Rotterdam - Den Haag |
| | Functionele verbeteringen wegen Doorstroming en Verkeersveiligheid (via trajectaanpakken) |
| EMPIDVM | Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) |
| UA Fiets 2016 | Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen' |
| Fp 2008-2011 | Uitvoeringsprogramma fiets 2008-2011 |
| Fp 2012-2016 | Uitvoeringsprogramma fiets 2012-2016 |
| | Maatregelen verkeersveiligheid trajecten 2016 ev |
| EVW000011 | Functionele verbeteringen VW (bijdrage aan GO VW) |
| EVW000601A | Realiseren vaarwegmanagement (DVM) |

4.6 Midden- Holland

De regiogemeenten hebben op basis van de huidige ambities en knelpunten projecten ingediend voor de regionale gebiedsagenda. Naast projecten voor 2018 zijn er ook een drietal toekomstige projecten opgenomen.

Het beschikbare budget voor 2018 is € 1.207.032,00 en is geheel ingevuld. Daarbij wordt ook vrijval uit het voorgaande jaar opnieuw ingezet ter grootte van € 130.337,00. Anders dan bij de overige regio's is het beschikbare budget nog niet verdeeld over de projecten behalve voor de vrijval. De definitieve verdeling van de middelen over de projecten zal in het regionaal bestuurlijk overleg van 9 oktober 2017 vastgesteld worden. Er is dit jaar nog geen meerjarige prioritering gemaakt. Vanaf volgend jaar worden projecten meerjarig geprioriteerd, afgewogen en opgenomen in de gebiedsagenda.

Tabel 27: Overzicht projecten gebiedsagenda 2018

(x € 1.000)

| Projectnummer | Wegbeheerder | Omschrijving | Budget | Ten laste van jaar |
|---------------|---------------------|--|----------------|--------------------|
| | | | Totaal | |
| G18029 | Bodegraven-Reeuwijk | Aanpak knelpunt smalle wegen buiten de bebouwde kom | ntb | 2018 |
| D18017 | | Maatregelen veilig fietsen | ntb | 2018 |
| D18018 | | Aanpassen voorrangsregelingen fietsers rotondes Broekveldselaan te Bodegraven | ntb | 2018 |
| G18030 | Gouda | Snelfietspad Rotterdam-Gouda | ntb | 2018 |
| D18019 | | Verbeteren verkeersveiligheid Industriestraat-Goudkade | ntb | 2018 |
| D18020 | | Verbeteren verkeersveiligheid Sportlaan(-west) tussen Haastrechtsebrug en de Joubertstraat | ntb | 2018 |
| D18021 | Waddinxveen | Fietsers in de voorrang op rotondes | ntb | 2018 |
| G18031 | | Verlengde Beethovenlaan | ntb | 2018 |
| D18022 | Zuidplas | Bredeweg - Middelweg (N456) | ntb | 2018 |
| ntb | | Julianastraat (Moerkapelle) | ntb | 2018 |
| D18023 | | Dinkel, Hunze, Linge, Lek, Merwede, Gouwe (Nieuwerkerk a/d IJssel) | ntb | 2018 |
| ntb | | Ir. Lelystraat, Ir. Leemansstraat, Vijverzicht, Leeghwaterstraat (Nieuwerkerk a/d IJssel) | ntb | 2018 |
| G18032 | | Snelfietspad Rotterdam-Gouda | ntb | 2018 |
| TOTAAL | | | 1.207,0 | |
| D17052 | Zuidplas | Beatrixstraat (vrijval) | 79,9 | 2018 |
| D17050 | | Jonkheer v/d Welstaat (vrijval) | 50,4 | 2018 |
| TOTAAL | | | 1.337,0 | |

De PZI programma's, projecten en budgetten van waaruit investeringen plaatsvinden in deze regio zijn weergegeven in tabel 28.

Tabel 28: Overzicht PZI projecten regio Midden Holland

| Projectnummer | Omschrijving |
|----------------------|---|
| B100055 | Parallelstructuur A12 / Moordrechtboog |
| B120733 | N207 ZW Randweg Gouda |
| B120734 | N207 Reconstructie Rotterdamse brug |
| B120753 | N207-N456 Rotonde 't Weegje |
| B120756 | N207-Corridor, aanleg Bentwoudlaan en Vredenburglaan |
| B120761 | N207 Corridor bereikbaarheid Greenport Boskoop |
| B145605 | Omlegging N456 aansluiting A20 Moordrecht (Bijdrage) |
| EN2070610 | N207 Parallelweg traject Gouda-Alphen |
| EN2101202 | Rotondes Ammerstol en Wetering |
| EVW081202 | Vervangen Steekterbrug |
| EVW090603 | Tweede sluisolk Julianasluis - Gouda (incl. studiekosten) |
| EVW090603B | Julianasluis loswal |
| EVW091601 | Optimalisatie Gouwe irt A12 Coenecoop |
| | Programmatische Aanpak Rotterdam - Den Haag |
| | Functionele verbeteringen wegen Doorstroming en Verkeersveiligheid (via trajectaanpakken) |
| UA Fiets 2016 | Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen' |
| Fp 2008-2011 | Uitvoeringsprogramma fiets 2008-2011 |
| Fp 2012-2016 | Uitvoeringsprogramma fiets 2012-2016 |
| EN0000012 | Maatregelen verkeersveiligheid trajecten 2012 ev |
| | Maatregelen verkeersveiligheid trajecten 2016 ev |
| EMPIDVM | Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) |
| EVW000011 | Functionele verbeteringen VW (bijdrage aan GO VW) |
| EVW000601A | Realiseren vaarwegmanagement (DVM) |

4.7 Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Voor de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag wordt vooralsnog geen regionale gebiedsagenda opgesteld omdat deze regio een eigen BDU-uitkering kent en op dit moment niet onder de provinciale SRM valt. Voor deze regio wordt wel gewerkt aan een Programmatische Aanpak wat overeenkomsten vertoont met een gebiedsagenda.

De PZI programma's, projecten en budgetten van waaruit investeringen plaatsvinden in deze regio zijn weergegeven in tabel 29.

Tabel 29: Overzicht PZI projecten Metropoolregio Rotterdam Den Haag

| Projectnummer | Omschrijving |
|---------------|---|
| B121139 | MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211 |
| B200011 | Ontwikkeling buscorridors: Goeree Overflakkee - Rotterdam |
| B122234 | N222 Verlengde Veilingroute (3in1) |
| B122246A | N222a Verdubbeling Veilingroute N466-Lange broekweg |
| B199054A | A4 Programma IODS / Verbinding A4 - Midden Delfland (Projectmanagement PZH) |
| B590041 | Beter Benutten Goederenvervoer N213 Centrale As Westland |
| EN2110902 | Verkeersveiligheid maatregel traject N211a: Turborotonde N211/N465 (Monster) |
| EN2230001 | Aanpassingen hoofdrijbaan N223 (Westland, Midden-Delfland) |
| EVW010802A | Bijdrage St. Sebastiaansbrug |
| EVW010802B | Verv.St.Sebastiaansbrug Delft |
| EVW011001A | Bijdrage PZH aan ophoging Hoornbrug |
| | Programmatische Aanpak Rotterdam - Den Haag |
| | Programmatische Aanpak Goederencorridor Oost (A15) |
| B120933 | N209 Reconstructie knoop A13 - N209 |
| B121829 | HWN/OWN aansluiting N57/N218 |
| EVW010509 | Bochtafsnijding Delftse Schie - Overschie (incl. studiekosten) |
| | N470/N471 aanpassingen i.r.t. A13/16 |
| B490011 | Energietransitie infrastructuur |
| B590014 | Kwaliteitsnet goederenvervoer (exclusief N213 Centrale As Westland) |
| EMPIDVM | Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) |
| EVW000011 | Functionele verbeteringen VW (bijdrage aan GO VW) |
| EVW000601A | Realiseren vaarwegmanagement (DVM) |
| | Functionele verbeteringen wegen Doorstroming en Verkeersveiligheid (via trajectaanpakken) |
| | Actieplan Geluid prov. wegen 2018-2024 |
| UA Fiets 2016 | Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen' |
| Fp 2008-2011 | Uitvoeringsprogramma fiets 2008-2011 |
| Fp 2012-2016 | Uitvoeringsprogramma fiets 2012-2016 |
| EN0000012 | Maatregelen verkeersveiligheid trajecten 2012 ev |
| | Maatregelen verkeersveiligheid trajecten 2016 ev |

Bijlagen

1: Begrippenlijst

| | |
|-----------------------------|---|
| Beheer | Alle inspanningen die nodig zijn om het infrastructuurnetwerk te laten functioneren in overeenstemming met de verwachte prestaties, zoals het dagelijks beheer en onderhoud, het groot onderhoud, het levensduurverlengend onderhoud en de vervangingen. |
| Onderhoud | Uitvoering van preventieve dan wel correctieve maatregelen om een object in goede staat (op een vooraf bepaald kwaliteitsniveau) te houden of te brengen. |
| Instandhouding | Alle inspanningen die nodig zijn om de functionaliteit van het infrastructuurnetwerk gedurende de levensduur te behouden. |
| Beheerstrategie | De wijze waarop het provinciale infrastructuurnetwerk wordt beheerd binnen de kaders van het vastgestelde beleid en de wet- en regelgeving. |
| Areaal | De fysieke onroerende zaken en alle installaties, apparatuur, huurovereenkomsten, gebruiksrechten en andere voorzieningen die nodig zijn om het infrastructuurnetwerk te laten functioneren in overeenstemming met de overeengekomen prestaties. |
| Normkosten | De gemiddelde kosten die over lange periode of grote hoeveelheden richting geven aan de te verwachten kosten van planmatig onderhoud, vervangingen of het dagelijks beheer en onderhoud. De normkosten worden eens in de vier jaar geëvalueerd en geactualiseerd. De normkosten worden getoetst door een extern deskundig bureau. |
| Budgetbehoefte | Het jaarlijks gemiddelde benodigde budget voor instandhouding van de provinciale infrastructuur. De budgetbehoefte bestaat uit exploitatie- en investeringsuitgaven. |
| Beheerlasten | Door PS beschikbaar gestelde exploitatie- en investeringsmiddelen voor beheer en onderhoud. De investeringsmiddelen leiden tot kapitaallasten. |
| Kapitaallasten | De rente- en afschrijvingslasten van de investering in (een) kapitaalgoed(eren). |
| Exploitatie | De bedrijfseconomische baten en lasten van alle provinciale taken die tot uitdrukking komen in de begroting, meerjarenraming en de jaarrekening. |
| Investering | Het vastleggen van vermogen in een object, door bijvoorbeeld een uitgave voor de aanleg van nieuwe, of het vervangen of het uitvoeren van levensduur verlengend onderhoud aan bestaande infrastructuur, waarvan het nut zich over meerdere jaren uitstrekt. |
| Stelsel van baten en lasten | In het stelsel van baten en lasten worden uitgaven en inkomsten toegerekend aan de jaren waarop ze betrekking hebben. |
| Planmatig onderhoud | Het projectmatig aanpakken van groot onderhoud, vervanging en levensduur verlengend onderhoud aan provinciale infrastructuur. |

2: Projectenatlas

In hoofdstuk 1 is in het beleidsmatig kader beschreven wat de ambitie is van de provincie Zuid-Holland voor wat betreft het beheer en aanleg van provinciale infrastructuur. Het beleidsmatig kader wordt gevormd door de VRM, het Programma Mobiliteit, de diverse uitwerkingen daarvan en het hoofdlijnenakkoord 2015-2019. De Projectenatlas is een selectie van projecten uit de paragrafen voor aanleg, verbetering en beheer van de provinciale infrastructuur. Voor aanleg en verbetering met name de projecten waar aanzienlijke kosten mee gemoeid zijn en die politiek en bestuurlijk de aandacht hebben. Voor onderhoud wordt een selectie weergegeven die de diversiteit van de werkzaamheden aantoont. De selectie geeft daarmee een overzicht van de verschillende onderdelen waarmee uitvoering wordt gegeven aan de ambitie van de provincie Zuid-Holland. De bestaande regeling projecten is alleen van toepassing op de projecten voor aanleg en verbetering (projecten 1 t/m 25).

Van de volgende projecten aanleg en verbetering is in deze projectenatlas een factsheet met meer informatie opgenomen:

1. Uitvoeringsprogramma Fiets
2. HOV-net Zuid-Holland-Noord
3. Programma R-net
4. Programma P+R Voorzieningen
5. RijnlandRoute
6. N222 Verdubbeling Veilingroute N466 - Langebroekweg
7. Ontwikkeling buscorridors Noordwijk – Schiphol
8. N207 Corridor: Vredenburglaan - Bentwoudlaan
9. N207 Buscorridor: Alphen aan den Rijn - Schiphol
10. N207 Corridor: Passage Leimuiden
11. N207 Corridor: Vervangen brug Leidschevaart
12. N207 Corridor Zuid: Bereikbaar- en Leefbaarheid Greenport Boskoop
13. N210: Twee rotondes Bergambacht
14. N211: Wippolderlaan
15. N213: Centrale As Westland
16. Duinpolderweg (Noordelijke Ontsluiting Greenport)
17. Vervangen Steekterbrug
18. Vernieuwing Sint Sebastiaansbrug
19. Bochtafsnijding Delftse Schie
20. Verbreding Delftse Schie

Van de volgende projecten voor instandhouding is in deze projectenatlas een factsheet met meer informatie opgenomen:

21. Onderhoud beweegbare kunstwerken vaarwegtraject 10 (Merwedekanaal)
22. Onderhoud oevers vaarwegtraject 1 Delftse Schie, Rijn Schiekanaal/Vliet
23. Onderhoud N470, N470 geeft energie, kruispunt Ruyven, nieuwe aansluitingen Pijnacker
24. Onderhoud N211, N211 geeft energie
25. Onderhoud N468 Schipluiden
26. Onderhoud N444 Voorhout en de Nagelbrug
27. Onderhoud N207 Alphen aan den Rijn
28. Onderhoud N218 en aanleg turborotonde N218 Kleidijk-Westvoornseweg
29. Onderhoud N223 Den Hoorn
30. Onderhoud N211 Monster
31. Onderhoud N207 Waddinxveen

1. Uitvoeringsprogramma Fiets



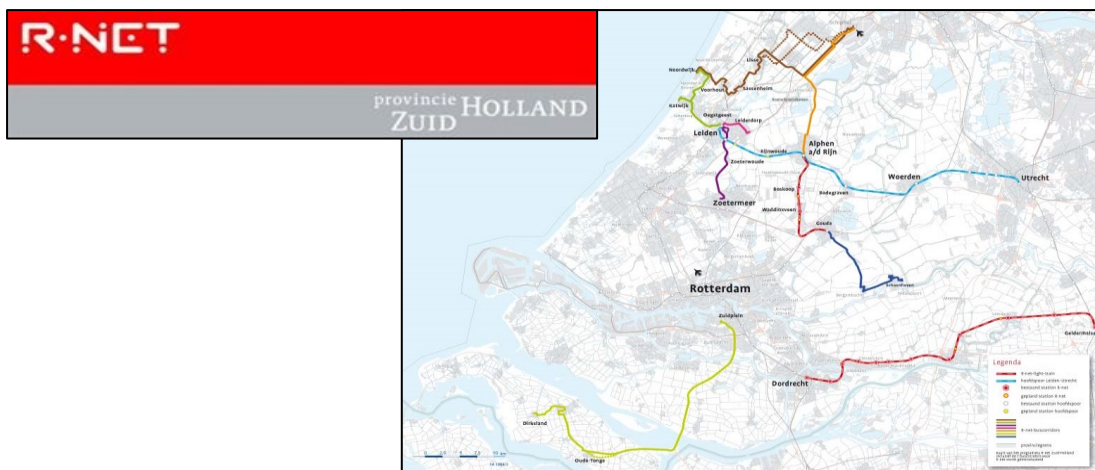
| | |
|----------------------------------|--|
| Projectnummer | B500000 - B560000 |
| Aanleiding | Eén van de hoofdpogaven uit het Hoofdlijnenakkoord 2015-2019 Zuid-Holland slimmer, schoner en sterker is de focus te verleggen van meer kilometers naar verbetering van knooppunten, kwaliteit en veiligheid van onze fietsinfrastructuur. |
| Doel | Vanuit het provinciale fietsplan 2016-2025 is het doel: <ul style="list-style-type: none"> • Vaker & verder fietsen- 25% meer mensen op de fiets tot afstanden van 15 km; • Veilig fietsen- 20% minder fietsongevallen per 100.000 gefietste kilometers; • Innovatieve fietspaden- 30% minder CO2 bij aanleg, beheer en onderhoud fietspaden. |
| Projectscope | De projectscope behelst het realiseren van : <ul style="list-style-type: none"> • woon-werkverbindingen en woon-schoolverbindingen; • stad-landverbindingen • snelfietsroutes • stallingen stations • slow lanes • oplossen knelpunten • fiets in de keten • innovatie |
| Bestuurlijk opdrachtgever | F. Vermeulen |
| Ambtelijk opdrachtgever | H. Dijkstra |
| Looptijd | Van 2016 tot 2025 |
| Externe partijen | Gemeenten, Waterschappen, Fietsersbond, Recreatieschappen, (Stads)regio's, Staatsbosbeheer, Ministerie van Infrastructuur en Milieu en Rijkswaterstaat. |

2. HOV-net Zuid-Holland-Noord



| | |
|----------------------------------|---|
| Projectnummer | B260000 |
| Aanleiding | Vanuit het coalitieakkoord 2011 zijn door de provincie verschillende alternatieven voor de RijnGouwelijn ontwikkeld. Dit heeft geleid tot het besluit van Provinciale Staten op 30 januari 2013 over het realiseren van het HOV-NET Zuid-Holland Noord. |
| Doel | Realisatie van 8 hoogwaardig OV-corridors (2 spoorcorridors en 6 buscorridors) in Zuid-Holland, als alternatief voor de RijnGouwelijn, zodat de bereikbaarheid van de regio met het openbaar vervoer verbetert. De corridors worden kwalitatief hoogwaardig gemaakt en (voor zover van toepassing) aangesloten op R-net, het kwaliteitskeurmerk van OV in de Randstad. |
| Projectscope | De projectscope behelst: <ul style="list-style-type: none"> • Frequentieverhoging op de treintrajecten Leiden-Utrecht en Alphen-Gouda inclusief aanleg van 4 nieuwe stations; • Realisatie 6 HOV-buscorridors (incl. voorzieningen ketenmobiliteit): <ul style="list-style-type: none"> - Leiden Centraal – Katwijk – Noordwijk - Noordwijk – Voorhout – Sassenheim– Schiphol - Alphen aan den Rijn – Leimuiden – Schiphol - Leiden Lammenschans – Zoetermeer - Leiden Centraal – Leiderdorp - Leiden Centraal – Leiden Lammenschans • Investering in technische innovatie en duurzaamheid. <p><i>PS: De reeds lopende HOV-corridors Noordwijk – Schiphol en Alphen – Schiphol zijn van aparte financiering voorzien.</i></p> |
| Bestuurlijk opdrachtgever | F. Vermeulen |
| Ambtelijk opdrachtgever | C. Oud (buscorridors) H. Helleman (spoorcorridors en buscorridors Alphen – Schiphol, Noordwijk – Schiphol) |
| Looptijd | Van 2001 tot 2022 |
| Externe partijen | Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Inspectie Leefomgeving en Transport, NS, ProRail, Arriva, ROCOV, gemeenten Gouda, Waddinxveen, Alphen aan den Rijn, Zoeterwoude, Leiden, Leiderdorp, Oegstgeest, Teylingen, Katwijk, Noordwijk, Lisse, Zoetermeer, Kaag en Braassem en regio's Holland Rijnland en Midden Holland. |

3. Programma R-net



| | |
|----------------------------------|---|
| Projectnummer | B264000 |
| Aanleiding | Zuid-Holland ontwikkelt zich tot één samenhangend stedelijk gebied. Het autoverkeer in oost-westrichting loopt steeds meer vast; het is noodzakelijk om de verkeersstromen in goede banen te leiden, voor de bereikbaarheid, de economie en het leefklimaat. Een van de maatregelen is de realisatie van een netwerk van hoogwaardige OV-verbindingen: R-net. |
| Doel | Realisatie van hoogwaardig openbaar vervoer in Zuid-Holland, zodat de bereikbaarheid van de regio met het openbaar vervoer verbetert. In totaal 10 corridors (bus en trein) worden kwalitatief hoogwaardig gemaakt en aangesloten op R-net, het kwaliteitskeurmerk van OV in de Randstad. Aanvullende corridors worden onderzocht. De corridors vormen gezamenlijk een nieuw OV-netwerk dat stedelijke kernen in de regio verbindt. Dit werkt structurerend op de ruimtelijke ontwikkeling. |
| Projectscope | <ul style="list-style-type: none"> Het realiseren van de R-net (product)formule op de corridors: <ul style="list-style-type: none"> Alphen ad Rijn – Gouda (spoorcorridor) Leiden CS – Katwijk – Noordwijk (HOV-buscorridor) Noordwijk – Schiphol (HOV-buscorridor) Alphen ad Rijn – Schiphol (HOV-buscorridor) Leiden Lammenschans – Zoetermeer (HOV-buscorridor) Leiden CS – Leiden Lammenschans (HOV-buscorridor) Oude Tonge – Rotterdam Zuidplein (HOV-buscorridor) MerwedeLingelijn (spoorcorridor) Leiden Centraal – Leiderdorp Gouda – Schoonhoven Onderzoek naar het realiseren van R-net op ca. 6 aanvullende corridors, o.a. in concessiegebied Drechtsteden- Alblasserwaard-Vijfheerenlanden. |
| Bestuurlijk opdrachtgever | F. Vermeulen |
| Ambtelijk opdrachtgever | C. Oud |
| Looptijd | Van 2001 tot 2028 |
| Externe partijen | Min. I&M, ILT, NS, ProRail, Arriva, Connexion, ROCOV, gemeenten Gouda, Waddinxveen, Alphen ad Rijn, Zoeterwoude, Leiden, Leiderdorp, Oegstgeest, Teylingen, Katwijk, Noordwijk, Lisse, Zoetermeer, Kaag en Braassem, Goeree-Overflakkee en regio's Holland Rijnland, Midden Holland, Drechtsteden en Albrandwaard-Vijfheerenlanden |

4. Programma P+R Voorzieningen



| | |
|----------------------------------|--|
| Projectnummer | B230100 |
| Aanleiding | De provincie heeft in 2014 eenmalig (vanuit de BDU) een bedrag van in totaal € 4 miljoen gereserveerd voor aanleg of uitbreiding van P+R-terreinen. |
| Doel | Het realiseren van P+R voorzieningen bij (bus)stations, waarmee de ketenmobiliteit wordt verbeterd en zodoende het gebruik van het openbaar vervoer wordt bevorderd. Ook worden bestaande knelpunten opgelost op plaatsen waar de capaciteit van bestaande P+R-terreinen te laag is. |
| Projectscope | Het concreet realiseren van P+R voorzieningen bij: <ul style="list-style-type: none">• Station Sassenheim• Busstation Heinenoord• Busstation Numansdorp Overige locaties worden nog onderzocht |
| Bestuurlijk opdrachtgever | F. Vermeulen |
| Ambtelijk opdrachtgever | C. Oud |
| Looptijd | Van 2014 tot 2020 |
| Externe partijen | ProRail, vervoerders (Arriva, NS en Connexxion), betrokken gemeenten, ROCOV's, regio's, ministerie van I&M, betrokken waterschappen. |

5. RijnlandRoute



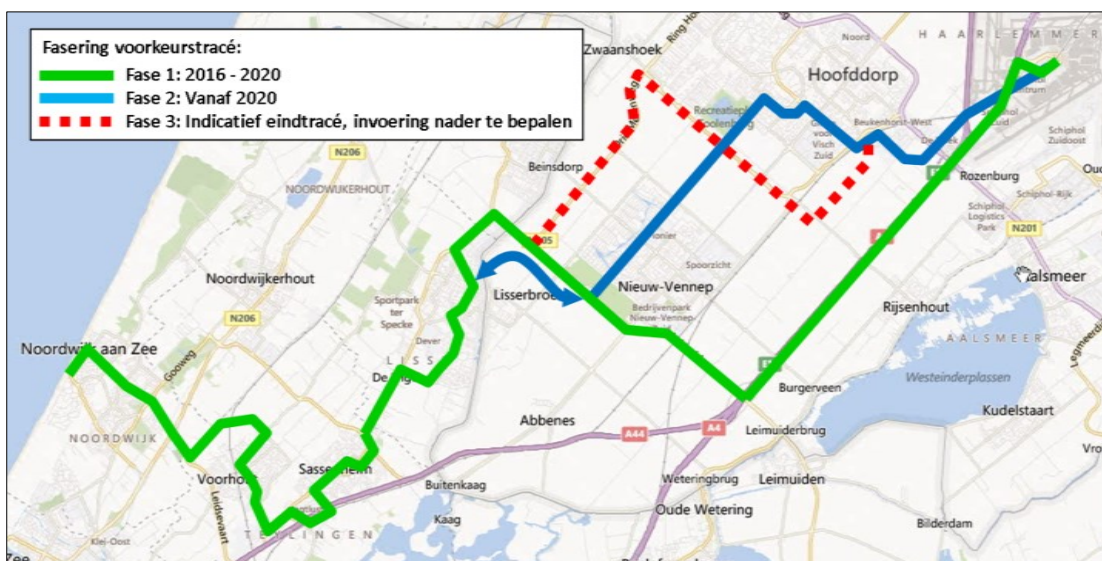
| | |
|----------------------------------|--|
| Projectnummer | B100631A |
| Aanleiding | De regio Holland Rijnland heeft last van een slechter wordende bereikbaarheid. Lange files, vooral op de provinciale wegen, hinderen de doorstroming. Dat is met name het geval op de N206 van Katwijk, dwars door Leiden naar de A4 (vise versa). |
| Doel | Het verbeteren van de leefbaarheid en de bereikbaarheid in de regio Holland Rijnland. Daarmee stimuleren we de economische en ruimtelijke ontwikkeling van de regio. |
| Projectscope | De scope van de RijnlandRoute is als volgt: <ul style="list-style-type: none"> • Verbreding Tjalmaweg (N206) naar 2x2 rijstroken tussen de aansluiting met de N441 te Katwijk en de Knoop Leiden West (onderliggend wegennet); • Verbreding A44 tussen de aan te passen Knoop Leiden West en het nieuw aan te leggen Knooppunt Maaldrift (hoofdwegennet); • Aanleg van nieuwe regionale stroomweg (snelheidsregime 80 km/uur) met 2x2 rijstroken (waaronder een boortunnel van 2.190 meter) tussen het nieuw aan te leggen Knooppunt Maaldrift op de A44 en het nieuw aan te leggen Knooppunt Vlietland op de A4 (onderliggend wegennet); • Verlengen van de parallelstructuur van de A4 tussen de aansluiting N206/Zoeterwoude-Dorp en het nieuw aan te leggen Knooppunt Vlietland (hoofdwegennet); • Verbreding Europaweg te Leiden (N206) naar 2x2 rijstroken tussen de aansluiting met de A4 en de Churchilllaan te Leiden (onderliggend wegennet). |
| Bestuurlijk opdrachtgever | F. Vermeulen |
| Ambtelijk opdrachtgever | A.Driesprong |
| Looptijd | Van 2004 (opstart verkenning) tot 2022 (ingebruikname en overdracht beheer) |
| Externe partijen | Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat, Regio Holland Rijnland, Hoogheemraadschap Rijnland, Gemeentes Katwijk, Leiden, Voorschoten, Wassenaar, Zoeterwoude, Oegstgeest en Leidschendam-Voorburg. |

6. N222 Verdubbeling Veilingroute N466 – Lange Broekweg



| | |
|----------------------------------|---|
| Projectnummer | B122246A |
| Aanleiding | De N222 Veilingroute is gelegen in Westland tussen de N466 bij Royal FloraHolland en de N211. Deze route is van groot belang voor het ontsluiten van het Westland in het algemeen en de economische activiteiten in het bijzonder. In 2012 is hiervoor de trajectstudie geactualiseerd, waarin is geconstateerd dat het nodig is om de capaciteit / doorstroming, de verkeersveiligheid en kwaliteitsniveau van onderhoud te verbeteren. |
| Doel | Een betere bereikbaarheid van de Greenport Westland, waaronder Royal FloraHolland. |
| Projectscope | <ul style="list-style-type: none"> • Verdubbeling van het aantal rijstroken van 2x1 naar 2x2 • Herinrichten van het kruispunt N222/N466 tot 4-takskruispunt, inclusief terrein FloraHolland • Opheffen aansluiting Zandheullaan en reconstrueren tot fietspad • Rotonde Jupiter ombouwen tot 4-taks turborotonde, inclusief fietstunnel en herinrichten terrein FloraHolland • Aanleggen aansluiting N222/Langebroekweg (Verlengde Veilingroute, scope overgegaan vanuit Wegenproject Westland) • Diverse onderhoudsmaatregelen |
| Bestuurlijk opdrachtgever | F. Vermeulen |
| Ambtelijk opdrachtgever | J. Haubrich |
| Looptijd | Van 2015 tot begin 2019 |
| Externe partijen | Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Royal FloraHolland, gemeente Westland, Hoogheemraadschap van Delfland. |

7. Ontwikkeling buscorridors Noordwijk – Schiphol



| | |
|----------------------------------|--|
| Projectnummer | B200013 |
| Aanleiding | De HOV-corridor Noordwijk-Schiphol is een van de prioritaire buscorridors uit de Nota operationalisering OV 2020 waarvoor het rijk cofinanciering beschikbaar heeft gesteld. Deze corridor maakt inmiddels deel uit van de buscorridors uit het HOV- net Zuid-Holland Noord. |
| Doel | Realisatie van een hoogwaardig OV-corridor ten behoeve van een betrouwbare en snelle busverbinding tussen Noordwijk en Schiphol. |
| Projectscope | Het uitwerken van het voorkeustracé en (laten) uitvoeren van een pakket van maatregelen ter verbetering van de doorstroming, goede en betrouwbare aansluitingen, aantrekkelijke haltes (met o.a. dynamische reizigersinformatie) en faciliteiten voor ketenmobiliteit (fiets, auto) op zowel gemeentelijk als provinciaal wegennet. Het project bestaat uit 3 fasen: Fase 1: realisatie maatregelen Zuid-Hollands grondgebied Fase 2: realisatie oeververbinding Fase 3: realisatie maatregelen Noord-Hollands grondgebied |
| Bestuurlijk opdrachtgever | F. Vermeulen |
| Ambtelijk opdrachtgever | H. Helleman |
| Looptijd | Van 2013 tot 2020 |
| Externe partijen | Gemeenten Noordwijk, Teylingen, Lisse en Haarlemmermeer, Holland Rijnland, Stadsregio Amsterdam en provincie Noord-Holland |

8. N207 Corridor: Vredenburglaan - Bentwoudlaan



| | |
|----------------------------------|---|
| Projectnummer | B120756 |
| Aanleiding | De verbetering van de wegen(structuur) in de N207 corridor is goed voor de economie, werkgelegenheid en leefbaarheid in deze regio. In het Integraal Ruimtelijk Programma Zuidplaspolder is een nieuwe hoofdstructuur vastgelegd. In dat kader worden de Vredenburglaan en de Bentwoudlaan gerealiseerd. Deze wegen zijn tevens onderdeel van het totale maatregelenpakket in de N207 Corridor. |
| Doel | De nieuwe infrastructuur heeft als doel: <ul style="list-style-type: none"> • een goede ontsluiting van de gebiedsontwikkeling zoals vastgelegd in het voormalig Integraal Ruimtelijk Programma Zuidplaspolder (o.a. de Glasparel) • verbeteren van de robuustheid van het provinciaal wegennet door aansluiting op de Moordrechtboog en parallelstructuur A12 • het ontlasten van de N207 • verbeteren van de verbinding richting Greenport Boskoop • ontlasten van de kern van Waddinxveen van doorgaand verkeer |
| Projectscope | De projectscope bestaat uit: <ul style="list-style-type: none"> • Het gefaseerd realiseren van de Vredenburglaan en Bentwoudlaan als gebiedsontsluitingsweg. Deze verbinding sluit aan de zuidzijde aan op de recent aangelegde Moordrechtboog en aan de noordzijde op de Verlengde Beethovenlaan. Bij ontwerp wordt rekening gehouden met een mogelijke doortrekking van de Bentwoudlaan richting de Hoogeveenseweg in de toekomst; • De realisatie van een 4^e aantakking op de rotonde Bredeweg-Glasparel+ voor de nieuwe ontsluiting van het eerste, logistieke deel van de Glasparel+. |
| Bestuurlijk opdrachtgever | F. Vermeulen |
| Ambtelijk opdrachtgever | M. Melger |
| Looptijd | Van 2015 – 2020 |
| Externe partijen | Gemeente Waddinxveen en Amvest/DGW (projectontwikkelaar) |

9. N207 Buscorridor: Alphen aan den Rijn – Schiphol



| | |
|----------------------------------|--|
| Projectnummer | B200010 |
| Aanleiding | De regio rondom de N207 moet beter bereikbaar worden ook op het gebied van OV. Dagelijks staan hier lange files. Na de uitvoering van de Corridorstudie N207, hebben de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Kaag en Braassem, Alphen aan den Rijn, Rijnwoude, Boskoop en Waddinxveen in 2008 de intentieverklaring Corridor N207 getekend, voor een betere bereikbaarheid van de regio. Deze buscorridor maakt inmiddels deel uit van de buscorridors uit het HOV-net Zuid-Holland Noord. |
| Doel | Het doel van dit project is om de doorstroming van het openbaar vervoer in deze regio te optimaliseren. |
| Projectscope | De scope van dit project bestaat uit een aantal onderdelen: <ul style="list-style-type: none"> • Verbreding van het wegvak Kruisweg-Rijnsaterwoude en wegvak vanaf brug over Leidschevaart tot circa 200 meter ten noorden van de Drechtbrug naar 2 keer 1 rijstrook en aanliggende busstrook in de vorm van de aanleg van een nieuwe rijbaan en busstrook aan de oostzijde van de bestaande weg; • De aanleg van een parallelle voorziening van de N207 en de aanleg van een busstrook ten noorden van de Drechtbrug over een lengte van ca. 200 meter; • Het vervangen en verbreden van de Drechtbrug. Daarbij wordt het wegprofiel gewijzigd naar 2 keer 1 rijstrook met aan weerszijden aanliggende busstroken; • In opdracht van Dienst Beheer Infrastructuur het uitvoeren van noodzakelijk grootschalig onderhoud en het inpassen van het wegontwerp conform de Landschapsvisie N207 Noord. |
| Bestuurlijk opdrachtgever | F. Vermeulen |
| Ambtelijk opdrachtgever | H. Helleman |
| Looptijd | Van 2010 t/m 1 ^e kwartaal 2018 |
| Externe partijen | Gemeente Kaag en Braassem Hoogheemraadschap van Rijnland |

10. N207 Corridor: Passage Leimuiden



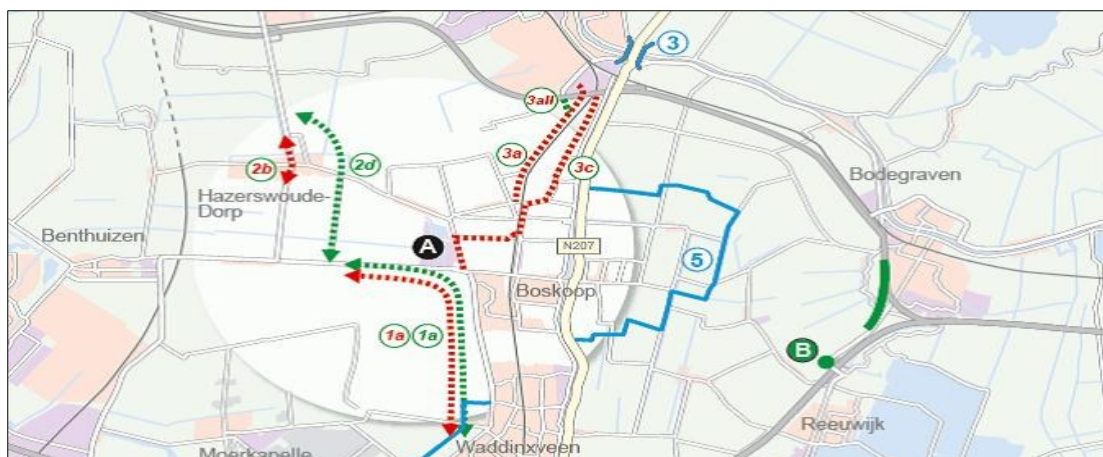
| | |
|----------------------------------|---|
| Projectnummer | B120762 |
| Aanleiding | De Passage Leimuiden maakt deel uit van de maatregelen in het kader van de Corridorstudie N207, om de doorstroming van het verkeer tussen de A4 en Alphen aan den Rijn te verbeteren. |
| Doel | Door het ongelijkvloers maken van de kruising bij Leimuiden, stroomt het verkeer beter door. Nevendoelstelling is het maken van een goede ontsluiting van het te ontwikkelen bedrijventerrein Drechthoek II op de N207. |
| Projectscope | Met de gemeente Kaag en Braassem is een herbezinningstraject te starten om mogelijke alternatieve oplossingen voor het knelpunt in Leimuiden te bepalen, nu de ontwikkeling van Drechthoek II onzeker is en het draagvlak bij de gemeenteraad beperkt is. Uitkomst van dit traject wordt zomer 2017 verwacht. |
| Bestuurlijk opdrachtgever | F. Vermeulen |
| Ambtelijk opdrachtgever | H. Helleman |
| Looptijd | Van 2010 t/m 2019 |
| Externe partijen | Gemeente Kaag en Braassem |

11. N207: Corridor vervangen brug over de Leidschevaart



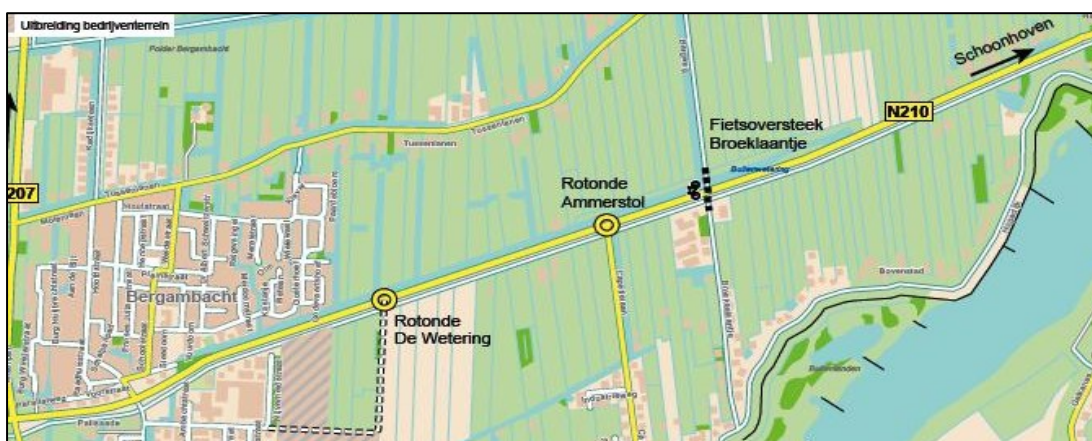
| | |
|----------------------------------|---|
| Projectnummer | B120764 |
| Aanleiding | Afspraken in het kader van de Corridorstudie N207. |
| Doel | Een betere doorstroming van het verkeer op de N207 tussen Alphen aan den Rijn en de Kruisweg (N446) zonder concessies te doen aan de zelfstandige prioriteit van het openbaar vervoer. |
| Projectscope | De projectscope bestaat uit de vervanging van de brug over de Leidschevaart. Daarbij wordt de brug verbreed en het wegprofiel gewijzigd naar een 2 keer 1 rijstrook met aanliggende busstroken en een parallelweg aan de westzijde. |
| Bestuurlijk opdrachtgever | F. Vermeulen |
| Ambtelijk opdrachtgever | H. Helleman |
| Looptijd | Van 2010 t/m 1 ^e kwartaal 2018 |
| Externe partijen | Gemeente Kaag en Braassem |

12. Corridor N207 Zuid: Bereikbaarheid en Leefbaarheid Greenport Boskoop



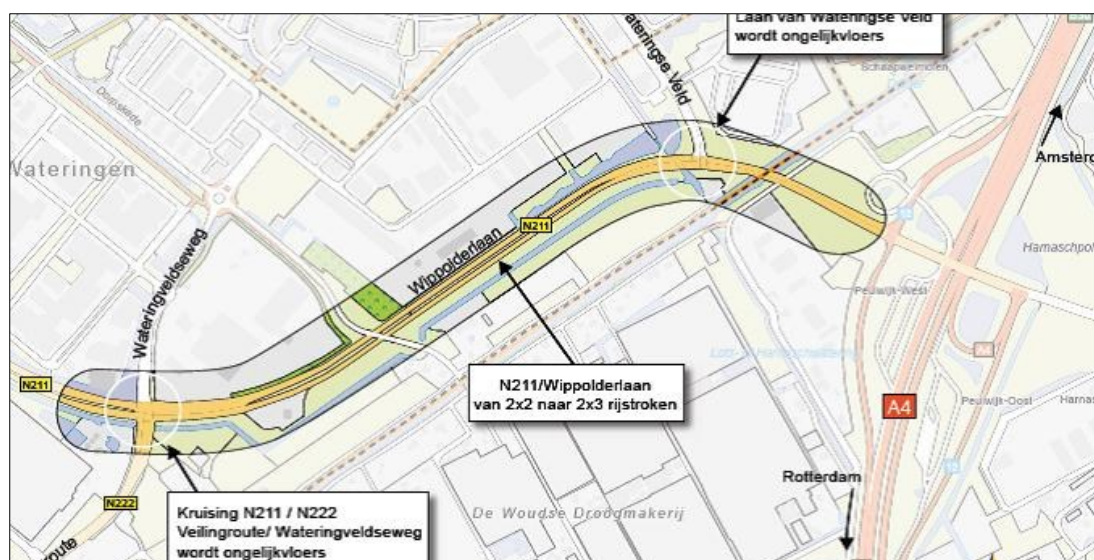
| | |
|----------------------------------|--|
| Projectnummer | B120761 |
| Aanleiding | De provincie wil met investeringen in de infrastructuur zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid in de Corridor N207 Zuid verbeteren. En daarmee ook de ontwikkeling van Greenport Boskoop stimuleren. Nadat in 2013 de quick scan was afgerond met als resultaat een overzicht van mogelijke oplossingsrichtingen, is in 2014 de planstudie Verbeteren Bereikbaarheid en Leefbaarheid Greenport Boskoop/N207 Corridor Zuid opgestart. |
| Doel | Doel van de Planstudie N207 Zuid is dat de provincie, Alphen aan den Rijn en Waddinxveen breed gedragen uitvoeringsbesluit over het voorkeursalternatief nemen. Fase 1 is medio 2016 afgerond met een voorkeursbesluit. Fase 2 is van start gegaan, waarin de voorkeursoplossing (verlengde Bentwoudlaan, maatregelen Hazerswoude – Dorp) verder wordt uitgewerkt t.b.v. het uiteindelijk te nemen uitvoerings- en ruimtelijk besluit. |
| Projectscope | De scope van fase 2 van de planstudie bestaat uit: <ul style="list-style-type: none"> • Het verder uitwerken van de voorkeursvariant Verlengde Bentwoudlaan tot een voorstel voor het provinciale uitvoeringsbesluit; • Het verder uitwerken van maatregelen ter verbetering van de doorstroming en leefbaarheid voor Hazerswoude Dorp; • Het in gezamenlijkheid met gemeenten en overige belanghebbenden opstellen van een inpassingsplan voor de Verlengde Bentwoudlaan en het gebied daaromheen. |
| Bestuurlijk opdrachtgever | F. Vermeulen |
| Ambtelijk opdrachtgever | M. Melger |
| Looptijd | Planstudie Fase 2: medio 2016 tot medio 2017 |
| Externe partijen | De gemeenten Alphen aan den Rijn en Waddinxveen. |

13. N210: twee rotondes Bergambacht



| | |
|----------------------------------|---|
| Projectnummer | EN1201202 |
| Aanleiding | De realisatie van de rotonde Ammerstol en de rotonde De Wetering komt voort uit een bestuurlijke afspraak tussen Bergambacht (nu gemeente Krimpenerwaard) en de provincie. De N210 loopt van Krimpen aan den IJssel naar Schoonhoven en is de belangrijkste verkeersader door de Krimpenerwaard. |
| Doel | <p>Rotonde Ammerstol</p> <p>De T-splitsing N210/Capellelaan is vervangen door de rotonde Ammerstol. De rotonde Ammerstol is in november 2013 in gebruik genomen. Er moet op verschillende delen nog asfalt worden aangebracht.</p> <p>Rotonde De Wetering</p> <p>Rotonde De Wetering wordt aangelegd om bedrijventerrein De Wetering beter bereikbaar te maken. De rotonde ligt direct bij de drinkwaterleiding van Oasen en deels op de plaats waar nu de hoofdwatgang loopt. Daarom is er goede afstemming nodig met de verschillende betrokken partijen.</p> |
| Projectscope | De scope van de aanleg van de rotondes bestaat uit een aantal onderdelen: <ul style="list-style-type: none"> • Aanleg rotonde Ammerstol; • Aanleg rotonde De wetering, afstemming in verband met hoofdwatgang; • Samenwerking overheden: de provincie is verantwoordelijk is voor aanleg, beheer en onderhoud van beide rotondes, de gemeente Krimpenerwaard voor de bouwkosten. |
| Bestuurlijk opdrachtgever | F. Vermeulen |
| Ambtelijk opdrachtgever | J.J.A. Hendriks |
| Looptijd | Van 2012 tot 2019 |
| Externe partijen | Gemeente Bergambacht |

14. N211 Wippolderlaan



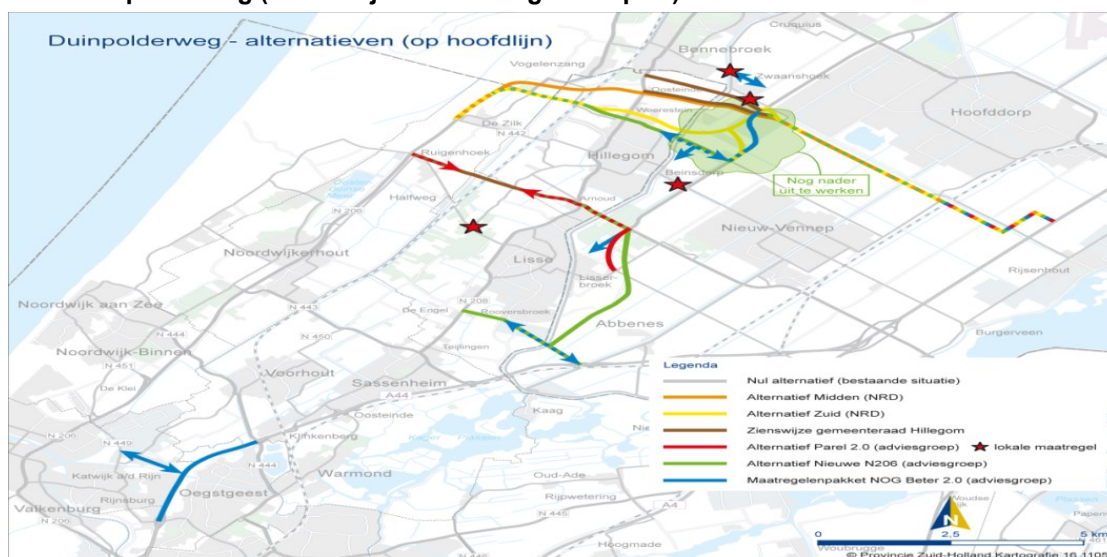
| | |
|----------------------------------|--|
| Projectnummer | B121139 |
| Aanleiding | <p>De N211 Wippolderlaan is één van de drukste provinciale wegen. In de toekomst wordt nog meer verkeersdrukte verwacht. Dit heeft een negatief effect op de doorstroming op de A4, de bereikbaarheid van Greenport Westland en de leefbaarheid van de omgeving.</p> <p>In de MIRT verkenning Haaglanden zijn in breder verband de knelpunten geanalyseerd en zijn oplossingen geïnterpreteerd. De afspraken met de bestuurlijke partners zijn in 2012 in een bestuursakkoord vastgelegd. De provincie realiseert de benodigde aanpassingen aan de N211 Wippolderlaan (en draagt maximaal € 14 miljoen, incl. btw bij aan de ongelijkvloerse kruising N211 – Erasmusweg, project van de MRDH).</p> |
| Doel | De N211 heeft 2 keer 2 rijstroken en gelijkvloerse kruisingen. Dit is niet voldoende voor het grote verkeersaanbod. De extra rijstroken en ongelijkvloerse kruisingen moeten zorgen voor een betere verwerking van het (toekomstige) verkeer. |
| Projectscope | <ul style="list-style-type: none"> • Het verbreden van dit deel van de N211 tot 2 keer 3 rijstroken; • Ongelijkvloers maken van kruispunt N211/N222 (Veilingroute/Wateringveldseweg); • Ongelijkvloers maken kruispunt N211/Laan van Wateringse Veld. |
| Bestuurlijk opdrachtgever | F. Vermeulen |
| Ambtelijk opdrachtgever | J. Haubrich |
| Looptijd | Van 2013 tot 2022 |
| Externe partijen | De gemeenten Westland, Midden Delfland en Den Haag, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Rijkswaterstaat |

15. N213 Centrale As Westland



| | |
|----------------------------------|---|
| Projectnummer | B590041 |
| Aanleiding | In het kader van het Programma Beter Benutten zijn afspraken gemaakt over de verdubbeling van de Centrale As (N213) tussen de Middelbroekweg en de Dijkweg in het Westland. De problemen hebben met name betrekking op de doorstroming van het (vracht)verkeer. |
| Doel | Langs deze as zijn de agro-logistieke terreinen van Greenport Westland geconcentreerd. Het kruispunt N213 Burgemeester Elsenweg-Dijkweg leidt tot het meeste oponthoud. Bovendien is de ontsluiting van openbaar vervoer in het Westland niet optimaal. Bij calamiteiten zijn er op de as N213-N211 geen uitwijkmogelijkheden, waardoor grote vertragingen kunnen ontstaan. Met de verdubbeling van de N213 tussen de Middelbroekweg en Dijkweg wordt een deel van de congestie opgelost. |
| Projectscope | <ul style="list-style-type: none"> • Het verbreden van de N213 naar 2 keer 2 rijstroken vanaf de Middelbroekweg tot de Dijkweg, inclusief aanpassing van het kruispunt op de Dijkweg; • Planmatig onderhoud tussen de Middelbroekweg en N211 bij Poeldijk. |
| Bestuurlijk opdrachtgever | F. Vermeulen |
| Ambtelijk opdrachtgever | J. Haubrich |
| Looptijd | Van 2012 tot eind 2019 |
| Externe partijen | Gemeente Westland, MRDH, Ministerie van IenM, Royal Flora Holland |

16. Duinpolderweg (Noordelijke ontsluiting Greenport)



| | |
|---------------------------|--|
| Projectnummer | B120643 |
| Aanleiding | In de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek (2006) hebben de provincies Noord- en Zuid-Holland, in samenwerking met regiopartijen, de ontwikkeling (o.a. woningbouwopgaven, ontwikkeling Greenport, waterberging) van de grensstreekregio in beeld gebracht. Om een goede invulling te geven aan de mobiliteitsopgave hebben beide provincies een “Bereikbaarheidsstudie grensstreek” opgesteld. De analyses van deze studie hebben uiteindelijk geleid tot een integraal pakket aan infrastructurele en (H)OV maatregelen die zijn vastgelegd in een samenwerkingsagenda, waaronder de Duinpolderweg. |
| Doel | De doelstellingen van het project zijn: <ul style="list-style-type: none"> • Het faciliteren van de ruimtelijk-economische activiteiten en ontwikkelingen door het verbeteren van de bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer. • Verminderen van de verkeershinder in de leefomgeving. |
| Projectscope | De projectscope behelst het, gezamenlijk met de provincie Noord-Holland, uitvoeren van een planstudie naar de verschillende oplossingsrichtingen, waaronder opstellen ontwerpen van de verschillende alternatieven, uitvoeren van verkeersberekeningen, opstellen van een milieueffectenonderzoek, een landbouw effectonderzoek, een economisch effectonderzoek en MKBA, om uiteindelijk te komen tot een voorkeursvariant. |
| Bestuurlijk opdrachtgever | F. Vermeulen |
| Ambtelijk opdrachtgever | H. Helleman |
| Looptijd | De Plan-mer fase tot medio 2018 |
| Externe partijen | Provincie Noord Holland (trekker), Vervoersregio Amsterdam, Holland Rijnland, gemeenten Noordwijkerhout, Hillegom, Haarlemmermeer, Bennebroek, Heemstede, Ministerie IenM, Rijkswaterstaat, georganiseerd bedrijfsleven Bollenstreek, Kennemerland, Adviesgroep Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer/DPW. |

17. Vervangen Steekterbrug



| | |
|----------------------------------|---|
| Projectnummer | EVW 081202 |
| Aanleiding | De Steekterbrug is de provinciale brug over de Oude Rijn in de gemeente Alphen aan den Rijn. De op afstand bediende brug is onderdeel van de N207, een belangrijke verkeersader in noord-zuid richting in het gebied. Per dag passeren ongeveer 33 duizend voertuigen de brug. |
| Doel | De Steekterbrug is aan het einde van zijn technische levensduur. Om er voor te zorgen dat de brug voldoet aan de daarvoor geldende richtlijnen is het nodig om de brug in zijn geheel te vervangen. De nieuwe brug moet ook geschikt gemaakt worden voor een toekomstige centrumring van de gemeente Alphen aan den Rijn. |
| Projectscope | <ul style="list-style-type: none"> • Het realiseren van een nieuwe brug die voldoet aan de technische en functionele eisen van deze tijd; • Met ruimte voor een toekomstige centrumring van de gemeente Alphen aan den Rijn; • Waar nodig / efficiënt meenemen van groot onderhoud aan weg en vaarweg. |
| Bestuurlijk opdrachtgever | F. Vermeulen |
| Ambtelijk opdrachtgever | J. Haubrich |
| Looptijd | Van 2012 tot 2021 |
| Externe partijen | Gemeente Alphen aan den Rijn, Hoogheemraadschap van Rijnland |

18. Vernieuwing Sint Sebastiaansbrug



| | |
|----------------------------------|---|
| Projectnummer | EVW010802A |
| Aanleiding | De Sint Sebastiaansbrug is een basculebrug uit 1963 over het Rijn-Schiekanaal en verbindt de oude binnenstad van Delft met de TU-wijk. De nieuwe tramlijn 19 gaat over de brug rijden, wat een extra belasting betekent. Hierdoor moet de brug worden vervangen omdat het draagvermogen niet voldoende is. |
| Doel | De huidige Sint Sebastiaansbrug wordt in zijn geheel vervangen. De nieuwe brug behoudt een doorvaarhoogte van 4,5 meter en binnen de bestaande breedte wordt ruimte gemaakt voor de doortrekking van de tramlijn 19. November 2015 hebben betrokken partijen (PZH, Delft en MRDH) hiertoe een intentieovereenkomst gesloten. Start realisatie is voorzien in 2018. |
| Projectscope | De scope van de brug bestaat uit een aantal onderdelen: <ul style="list-style-type: none"> • Het kruisen van het Rijn-Schiekanaal met een nieuwe brug; • De aanpassing van de verkeersfunctie tussen het Mijnbouwplein en de Zuidwal; • Nieuw elektronische besturingsinstallaties voor op afstand bedienen van de brug; • Geschikt maken van de brug voor meer verkeer en tramlijn 19. |
| Bestuurlijk opdrachtgever | F. Vermeulen |
| Ambtelijk opdrachtgever | A. Driesprong / M. Melger |
| Looptijd | Van 2010 tot 2021 |
| Externe partijen | Gemeente Delft, Metropoolregio Rotterdam Den Haag |

19. Bochtafsnijding Delftse Schie



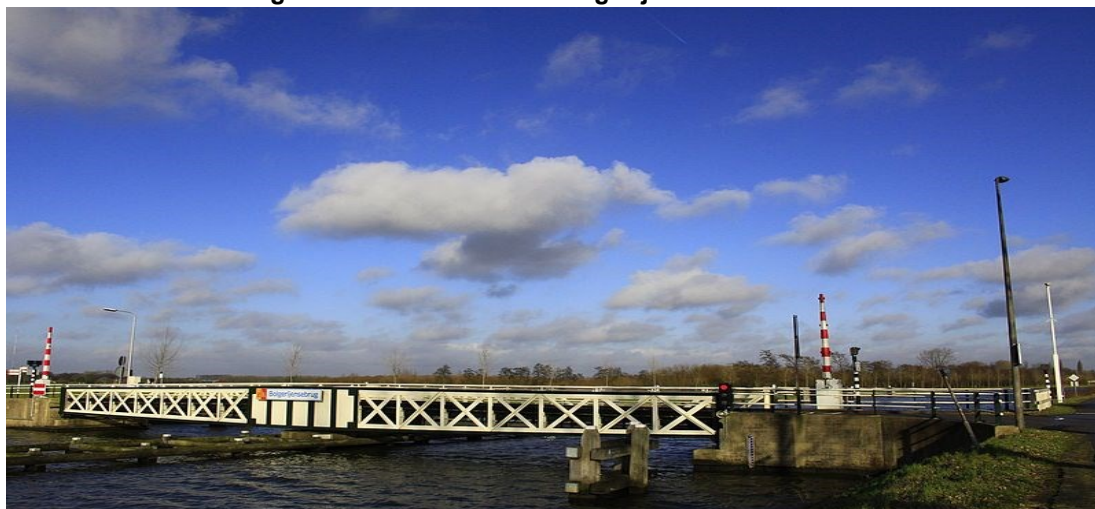
| | |
|----------------------------------|--|
| Projectnummer | EVW010509 |
| Aanleiding | In de vaarweg Delftse Schie zitten twee haakse bochten nabij Overschie. Deze vormen een knelpunt voor de beroeps- en recreatievaart. Schepen kunnen elkaar in de bocht niet passeren en er is geen uitloop bij eventuele calamiteiten. Bovendien ontstaat geluidshinder en erosie aan de oevers. |
| Doel | De provincie legt een nieuwe vaarweg aan, waardoor de schepen niet meer de twee haakse bochten hoeven te nemen: de Bochtafsnijding Delftse Schie. Hierdoor ontstaat meer veiligheid voor de scheepvaart, kunnen zij sneller bij de plek van bestemming komen en verbetert de leefomgeving van de omwonenden in Overschie. Er is namelijk een afname van emissies, geluid en lichthinder. Daarnaast zullen er minder conflicten zijn tussen schepen, omdat zij elkaar ruim van te voren zien aankomen. |
| Projectscope | De scope van de bochtafsnijding bestaat uit een aantal onderdelen: <ul style="list-style-type: none"> • Nieuwe vaarweg (inclusief wachtplaats) graven en bestaande en nieuwe vaarwegen inrichten volgens de "Richtlijnen vaarweg 2005"; • Om nautische redenen vervangen van 3 oeverdelen in de bestaande vaarweg • 1500 meter natuurvriendelijke oever (KRW opgave); • Blauw-groene inrichting plangebied; • Kade / waterkering; • (Vaste) oeververbinding. |
| Bestuurlijk opdrachtgever | R. Janssen |
| Ambtelijk opdrachtgever | J.J.A. Hendriks |
| Looptijd | Van 2009 tot 2018 |
| Externe partijen | Gemeenten Rotterdam en Schiedam en Hoogheemradschap van Delfland. |

20. Verbreding Delftse Schie



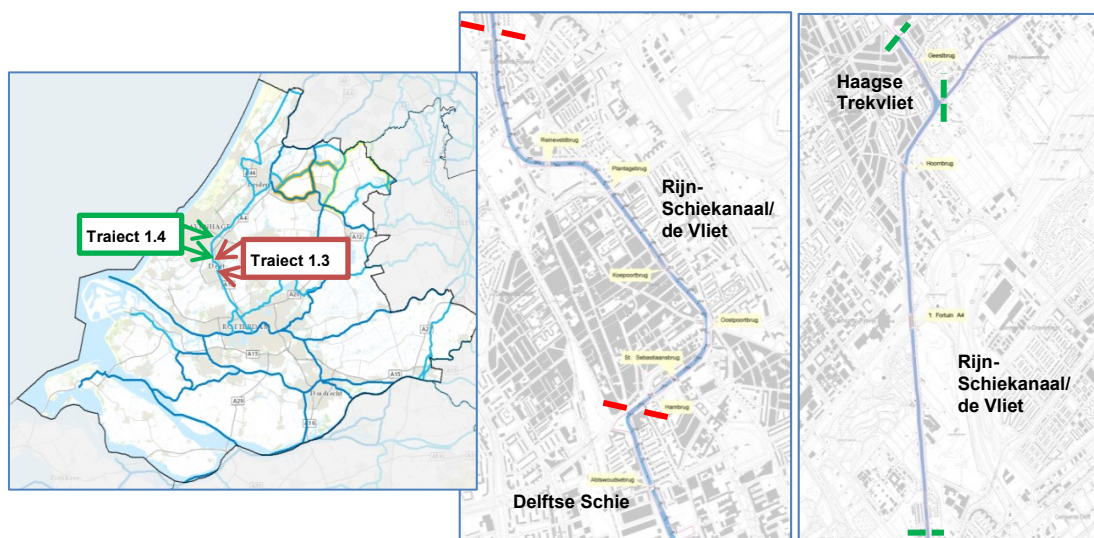
| | |
|----------------------------------|--|
| Projectnummer | EVW011202 |
| Aanleiding | De vaarweg de Delftse Schie is ter hoogte van de tankwal bij het bedrijventerrein Schieoevers-Zuid in Delft slechts 20 tot 25 meter breed. Het is voor de scheepvaart lastig om hier snel en veilig doorheen te varen. |
| Doel | De provincie verbreedt het te krappe gedeelte van de Delftse Schie over een lengte van circa 700 meter, tussen de Energieweg en Marconiweg. Deze wordt uiteindelijk 34.6 meter breed. De westelijke oever wordt daarom ongeveer 10 meter verplaatst. Binnen het projectgebied ligt een tankwal uit de Tweede Wereldoorlog. Deze komt op een andere locatie te liggen. Het is mogelijk dat er tijdens de werkzaamheden rekening gehouden moet worden met niet gesprongen explosieven. |
| Projectscope | De scope van de verbreding bestaat uit een aantal onderdelen: <ul style="list-style-type: none"> • Het verplaatsen van de westelijke oever (zijde bedrijventerrein Schieoevers-Zuid) met circa 10 meter; • Het verleggen van het fietspad met enkele meters; • Het verplaatsen van de tankwal; • Het dempen van de sloot; • Het kappen van tien populieren, voor de gekapte bomen worden nieuwe bomen gepland. |
| Bestuurlijk opdrachtgever | R. Janssen |
| Ambtelijk opdrachtgever | J.J.A. Hendriks |
| Looptijd | Van 2012 tot 2020 |
| Externe partijen | Gemeente Delft, Hoogheemraadschap van Delfland |

21. Onderhoud beweegbare kunstwerken vaarwegtraject 10 Merwedekanaal



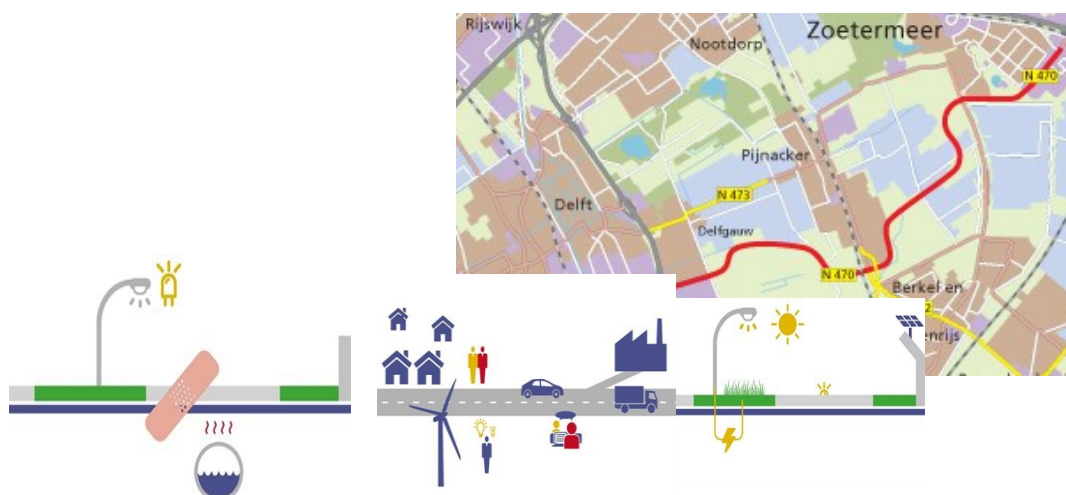
| | |
|----------------------------------|---|
| Projectnummer | EVW101501 |
| Aanleiding | In het kader van beheer en onderhoud wordt de provinciale infrastructuur structureel, integraal en trajectmatig onderhouden |
| Doel | Planmatig onderhoud aan de beweegbare kunstwerken over het Merwedekanaal (traject 10) om de levensduur te verlengen. Vorbereiding is gestart in 2014, uitvoering is in 2016 t/m 2019 |
| Projectscope | De projectscope behelst het onderhoud aan elektrotechnische installaties, werktuigbouwkundige onderdelen en de civieltechnische constructies |
| Bestuurlijk opdrachtgever | F. Vermeulen |
| Ambtelijk opdrachtgever | L. de Roode – van den Besselaar |
| Looptijd | Van 2015 (trajectstudie) tot en met 2019 (uitvoering) |
| Externe partijen | Gemeenten, Waterschappen, Recreatieschappen |

22. Onderhoud oevers vaarwegtraject 1 Delftse Schie, Rijn Schiekanaal / Vliet



| | |
|----------------------------------|--|
| Projectnummer | EVW011302 en EVW011303 |
| Aanleiding | In het kader van beheer en onderhoud wordt de provinciale infrastructuur structureel, integraal en trajectmatig onderhouden. |
| Doel | In dit geval gaat het om het vervangen van de oevers van de Delftse Schie en het Rijn Schiekanaal / de Vliet. De Delftse Schie loopt tot voor het centrum van Delft waarna deze overgaat in het Rijn-Schiekanaal/ de Vliet (traject 1.3 en 1.4). De Vliet loopt langs Rijswijk richting Voorburg en eindigt in de Binckhorst, een bedrijventerrein van de gemeente Den Haag. |
| Projectscope | De projectscope omvat de vervanging van +/- 8 km oeverconstructie, o.m. in centrum Delft en tussen Delft en Den Haag en Binckhorst. |
| Bestuurlijk opdrachtgever | R. Janssen |
| Ambtelijk opdrachtgever | B. Wielinga |
| Looptijd | Van 2014 (trajectstudie) tot en met 2021 (uitvoering start in 2018). |
| Externe partijen | Gemeenten, Waterschap, Recreatieschappen |

23. N470 geeft energie, kruispunt Ruyven, nieuwe aansluitingen Pijnacker



| | |
|----------------------------------|--|
| Projectnummer | EN4701501 |
| Aanleiding | In het kader van beheer en onderhoud wordt de provinciale infrastructuur structureel, integraal en trajectmatig onderhouden. |
| Doel | In dit geval gaat het planmatig onderhoud aan de N470 van Delft tot Zoetermeer. Doel naast reguliere werkzaamheden planmatig onderhoud is het onderzoeken van energietransitie en –besparing bij wegeprojecten. Dit traject vormt een proeftuin voor pilots energietransitie. |
| Projectscope | De projectscope omvat: <ul style="list-style-type: none"> • Over 16,4 km deklaag vervangen • Onderhoud aan kunstwerken in de route • Reconstructie kruispunt Ruyven • Nieuwe aansluitingen Pijnacker • Aansluiting A4 inpassen • Aanpassen capaciteit Kruithuisplein • Pilots in het kader van energietransitie |
| Bestuurlijk opdrachtgever | F. Vermeulen |
| Ambtelijk opdrachtgever | M. Milosevic |
| Looptijd | Van 2012 (trajectstudie) tot en met 2019 |
| Externe partijen | Gemeenten, Waterschappen, OV concessiehouder, Rijkswaterstaat. |

24. Onderhoud N211, N211 geeft energie



| | |
|----------------------------------|--|
| Projectnummer | En21111201 |
| Aanleiding | In het kader van beheer en onderhoud wordt de provinciale infrastructuur structureel, integraal en trajectmatig onderhouden. |
| Doel | Dit traject betreft de N211 vanaf Den Haag langs Poeldijk. Het doel van dit project is enerzijds de groot onderhoud scope uit de trajectstudie te realiseren en anderzijds doelen van het overkoepelende project 'De weg van Energietransitie' te halen. |
| Projectscope | Maatregelen onder meer: <ul style="list-style-type: none"> • Nieuw wegprofiel, asfalteren fietspad • Aanbrengen duurzaam veilige belijning • Draagkrachtige bermen aanleggen • Realiseren extra fietsrekken bij bushalte Dr. Weitjenslaan • Verwijderen bushaltes • Pilots in het kader van energietransitie |
| Bestuurlijk opdrachtgever | F. Vermeulen |
| Ambtelijk opdrachtgever | M. Milosevic |
| Looptijd | Vorbereiding: 2015-2016 Uitvoering: 2018 |
| Externe partijen | Gemeente Westland, Hoogheemraadschap van Delfland (HHD), Veolia |

25. Onderhoud N468 Schipluiden



| | |
|----------------------------------|---|
| Projectnummer | EN4681201 |
| Aanleiding | In het kader van beheer en onderhoud wordt de provinciale infrastructuur structureel, integraal en trajectmatig onderhouden. |
| Doel | Het doel van dit project is de groot onderhoud scope uit de trajectstudies te realiseren. Tevens moet de verbetering van de stabiliteit uitgevoerd worden. |
| Projectscope | Maatregelen zijn onder meer: <ul style="list-style-type: none"> • Verhogen van het wegdek over 136 meter. • Verbeteren van de waterkering bij hmp14.1. • Verbeteren van de stabiliteit van de dijk. • Maatregelen voor overdracht van de weg. • Vervangen van de kabels en leidingen onder en langs de N468. |
| Bestuurlijk opdrachtgever | F. Vermeulen |
| Ambtelijk opdrachtgever | M. Milosevic |
| Looptijd (uitvoer) | 2018 tot 2019 |
| Externe partijen | Gemeenten Delft, Midden-Delfland, Maassluis en Westland, Veolia, Hoogheemraadschap Delfland, Rijkswaterstaat. |

26. Onderhoud N444 Voorhout en de Nagelbrug



| | |
|----------------------------------|---|
| Projectnummer | EN4440802 |
| Aanleiding | In het kader van beheer en onderhoud wordt de provinciale infrastructuur structureel, integraal en trajectmatig onderhouden. |
| Doel | In dit geval gaat het om planmatig onderhoud gecombineerd met functionele verbeteringen ter bevordering van de doorstroming en verkeersveiligheid op de N444 (traject b) bij Voorhout met daarin de Nagelbrug over de Leidschevaart. |
| Projectscope | De projectscope omvat: <ul style="list-style-type: none"> • Over 3,7 km deklaag vervangen • Wegprofiel aanpassen volgens Duurzaam Veilig (bredere middenberm en vrij liggend fietspad) • Vermindering aantal aansluitingen (d.m.v. bundeling) • Vervangen oude Nagelbrug door 2 nieuwe kunstwerken en een nieuwe rotonde boven het water • Nieuwe aanbestedingsvorm Best Value Procurement |
| Bestuurlijk opdrachtgever | F. Vermeulen |
| Ambtelijk opdrachtgever | M. Milosevic |
| Looptijd | Van 2012 (trajectstudie) tot en met 2018 (uitvoering start in 2016). |
| Externe partijen | Gemeenten, Waterschappen, Holland-Rijnland, Concessiehouder OV. |

27. Onderhoud N207 Alphen aan den Rijn



| | |
|----------------------------------|---|
| Projectnummer | EN2071302 |
| Aanleiding | In het kader van beheer en onderhoud wordt de provinciale infrastructuur structureel, integraal en trajectmatig onderhouden. |
| Doel | Het doel van dit project is om planmatig onderhoud uit te voeren en daarbij functionele verbeteringen mee te nemen om de veiligheid en doorstroming te verbeteren op traject N207 Eten oosten en noorden van Alphen aan de Rijn vanaf de Steekterbrug tot de Eiserhowerlaan |
| Projectscope | De projectscope omvat: <ul style="list-style-type: none"> • Verbeteren obstakelvrije zone • Kunstwerken conserveren • Rotonde ombouwen naar gestrekte knierotonde • Deklaag vervangen parallelweg • Openbare verlichting vervangen |
| Bestuurlijk opdrachtgever | F. Vermeulen |
| Ambtelijk opdrachtgever | P. Eilander |
| Looptijd | Van 2015 (trajectstudie) tot en met 2019 (uitvoering start in 2018). |
| Externe partijen | Gemeenten, Waterschap, Concessiehouder OV |

28. Onderhoud N218 en aanleg turborotonde N218 Kleidijk-Westvoornseweg



| | |
|----------------------------------|---|
| Projectnummer | EN2181301 en EN2181001 |
| Aanleiding | In het kader van beheer en onderhoud wordt de provinciale infrastructuur structureel, integraal en trajectmatig onderhouden. |
| Doel | Het doel van dit project is om planmatig onderhoud uit te voeren aan een deel van de N218 tussen de N15 en Brielle. Tevens wordt in dit traject een turborotonde aangelegd op de kruising N218- N496 Kleidijk-Westvoornseweg. |
| Projectscope | De projectscopes omvatten onder meer: <ul style="list-style-type: none"> • Vervangen deklaag N218 over ruim 10 km => 2017 • Aanleg turborotonde N218-N496 => 2020 |
| Bestuurlijk opdrachtgever | F. Vermeulen |
| Ambtelijk opdrachtgever | P. Eilander |
| Looptijd | Uitvoering 2020 |
| Externe partijen | Gemeenten, Waterschap, Concessiehouder OV |

29. N223 Den Hoorn



| | |
|----------------------------------|--|
| Projectnummer | EN2231103 |
| Aanleiding | In het kader van beheer en onderhoud wordt de provinciale infrastructuur structureel, integraal en trajectmatig onderhouden. |
| Doel | Planmatig onderhoud in combinatie met functionele verbeteringen voor doorstroming, verkeersveiligheid en omgevingskwaliteit op de N223 bij Den Hoorn |
| Projectscope | De projectscope omvat: <ul style="list-style-type: none">• Realiseren turborotonde• parallelweg• verbreding hoofdrijbaan• nieuwe verlichting• nieuwe verharding. |
| Bestuurlijk opdrachtgever | F. Vermeulen |
| Ambtelijk opdrachtgever | M. Milosevic. |
| Looptijd | Tot en met 2019 |
| Externe partijen | Gemeente Midden-Delftland |

30. N211 Monster



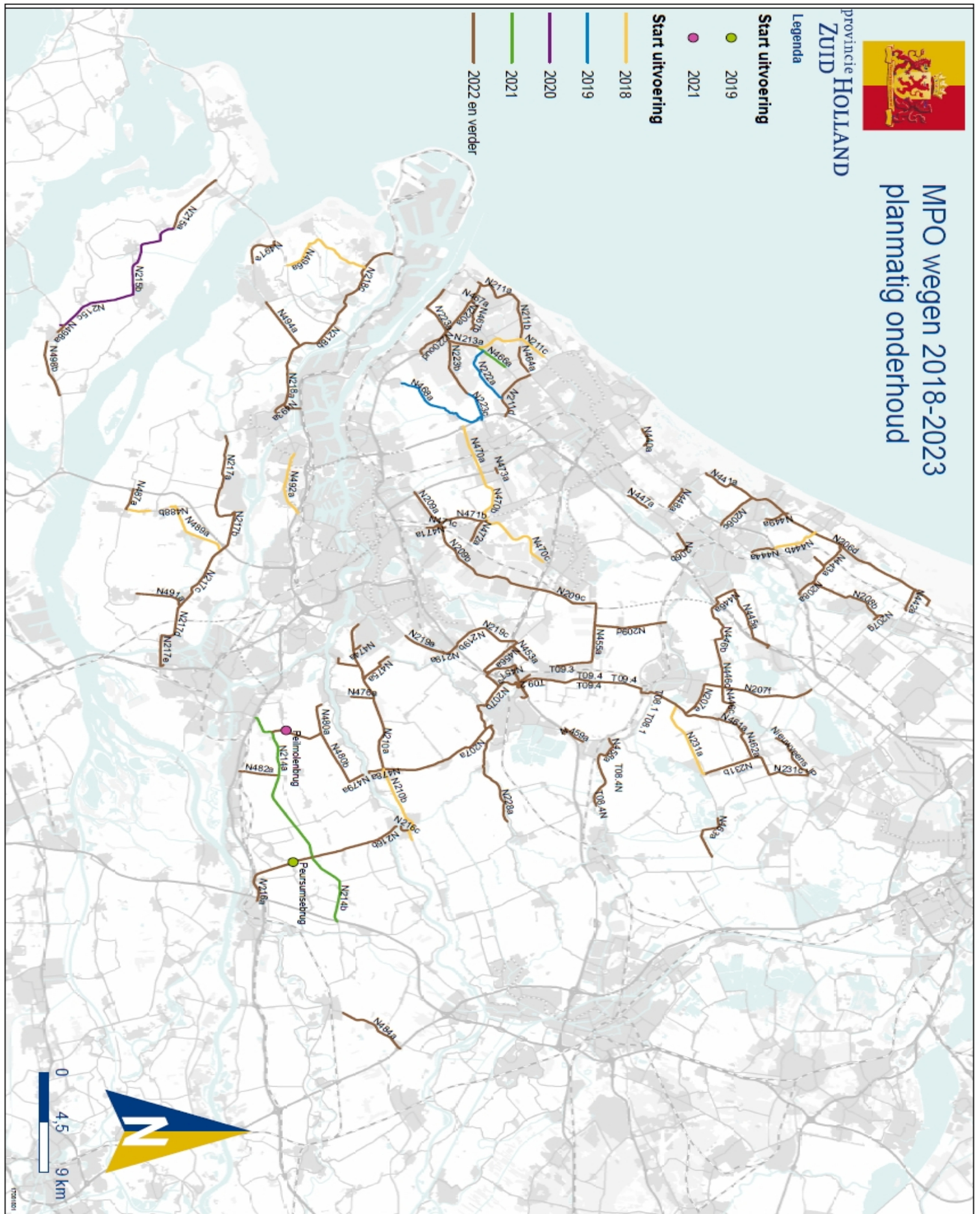
| | |
|----------------------------------|---|
| Projectnummer | EN2110902 |
| Aanleiding | In het kader van beheer en onderhoud wordt de provinciale infrastructuur structureel, integraal en trajectmatig onderhouden. |
| Doel | Planmatig onderhoud in combinatie met functionele verbeteringen voor doorstroming, verkeersveiligheid. In dit geval op de N211 bij Monster. |
| Projectscope | De projectscope omvat: <ul style="list-style-type: none">• Realiseren turborotonde.• Verbeteren fietsoversteek |
| Bestuurlijk opdrachtgever | F. Vermeulen |
| Ambtelijk opdrachtgever | M. Milosevic. |
| Looptijd | Tot en met 2018 |
| Externe partijen | Gemeente Westland |

31. N207 Waddinxveen



| | |
|----------------------------------|--|
| Projectnummer | EN2071602 |
| Aanleiding | In het kader van beheer en onderhoud wordt de provinciale infrastructuur structureel, integraal en trajectmatig onderhouden. |
| Doel | Planmatig onderhoud in combinatie met functionele verbeteringen voor doorstroming, verkeersveiligheid en omgevingskwaliteit op de N223 bij Den Hoorn |
| Projectscope | De projectscope omvat: <ul style="list-style-type: none">• Onderhoud aan het wegmeubilair• verbetering van de aansluiting op de Hefbrug-Waddinxveen |
| Bestuurlijk opdrachtgever | F. Vermeulen |
| Ambtelijk opdrachtgever | P. Eilander |
| Looptijd | Tot en met 2018 |
| Externe partijen | Hoogheemraadschap Rijnland, Gemeente Waddinxveen |

3: overzichten planmatig onderhoud (vaar)wegen





| Projectnaam | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|-------------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| Dienst Beheer Infrastructuur | | | | | | |
| GO Programmering | | | | | | |
| N206A | | | | | | |
| N206B | | | | | | |
| N206C | | | | | | |
| N206D | | | | | | |
| N207A | | | | | | |
| N207B | | | | | | |
| N207C | | | | | | |
| N207D | | | | | | |
| N207E | | | | | | |
| N207F | | | | | | |
| N207G | | | | | | |
| N208A | | | | | | |
| N208B | | | | | | |
| N209A | | | | | | |
| N209B | | | | | | |
| N209C | | | | | | |
| N209D | | | | | | |
| N210A | | | | | | |
| N210B | | | | | | |
| N210C | | | | | | |
| N211A | | | | | | |
| N211B | | | | | | |
| N211C | | | | | | |
| N211D | | | | | | |
| N213A | | | | | | |
| N213B | | | | | | |
| N214A | | | | | | |
| N214B | | | | | | |
| N215A | | | | | | |
| N215B | | | | | | |
| N215C | | | | | | |
| N216A Peursumsebrug | | | | | | |
| N216A | | | | | | |
| N216B | | | | | | |
| N216C | | | | | | |
| N217A | | | | | | |
| N217B | | | | | | |
| N217C | | | | | | |
| N217D | | | | | | |
| N217E | | | | | | |
| N218A | | | | | | |
| N218B | | | | | | |
| N218C | | | | | | |
| N219A | | | | | | |
| N219B | | | | | | |
| N219C | | | | | | |
| N220A | | | | | | |
| N222A | | | | | | |
| N223A | | | | | | |
| N223B | | | | | | |
| N223C | | | | | | |
| N223D | | | | | | |
| N228A | | | | | | |
| N231A | | | | | | |
| N231B | | | | | | |
| N231C | | | | | | |
| N440A | | | | | | |
| N441A | | | | | | |
| N442A | | | | | | |
| N443A | | | | | | |
| N444A | | | | | | |
| N444B | | | | | | |
| N445A | | | | | | |
| N446A | | | | | | |
| N446B | | | | | | |
| N446C | | | | | | |

Ontwikkelen scenario's (initiatief & definitie)
 Voorbereiden uitvoering
 DCM - contract

Opstellen globaal/definitief ontwerp
 Uitvoeren bestek (realisatie)



| Projectnaam | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|--------------------------|------|------|------|------|------|------|
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| N447A | | | | | | |
| N447B | | | | | | |
| N448A | | | | | | |
| N449A | | | | | | |
| N450A | | | | | | |
| N452A | | | | | | |
| N453A | | | | | | |
| N454A | | | | | | |
| N455A | | | | | | |
| N455B | | | | | | |
| N456A | | | | | | |
| N456B | | | | | | |
| N457A Moordrechtboog | | | | | | |
| N458A | | | | | | |
| N459A | | | | | | |
| N460A | | | | | | |
| N461A | | | | | | |
| N462A | | | | | | |
| N463A | | | | | | |
| N464A | | | | | | |
| N466A | | | | | | |
| N467A | | | | | | |
| N467B | | | | | | |
| N468A | | | | | | |
| N470A | | | | | | |
| N470B | | | | | | |
| N470C | | | | | | |
| N471A | | | | | | |
| N471B | | | | | | |
| N471C | | | | | | |
| N472A | | | | | | |
| N473A | | | | | | |
| N474A | | | | | | |
| N475A | | | | | | |
| N476A | | | | | | |
| N477A | | | | | | |
| N478A | | | | | | |
| N479A | | | | | | |
| N480A | | | | | | |
| N480B | | | | | | |
| N481A | | | | | | |
| N481A Peilmolenbrug | | | | | | |
| N482A | | | | | | |
| N484A | | | | | | |
| N487A | | | | | | |
| N488A | | | | | | |
| N488B | | | | | | |
| N489A | | | | | | |
| N491A | | | | | | |
| N492A | | | | | | |
| N493A | | | | | | |
| N494A | | | | | | |
| N496A | | | | | | |
| N497A | | | | | | |
| N498A | | | | | | |
| N498B | | | | | | |
| Fietspaden F1 F2 en F370 | | | | | | |

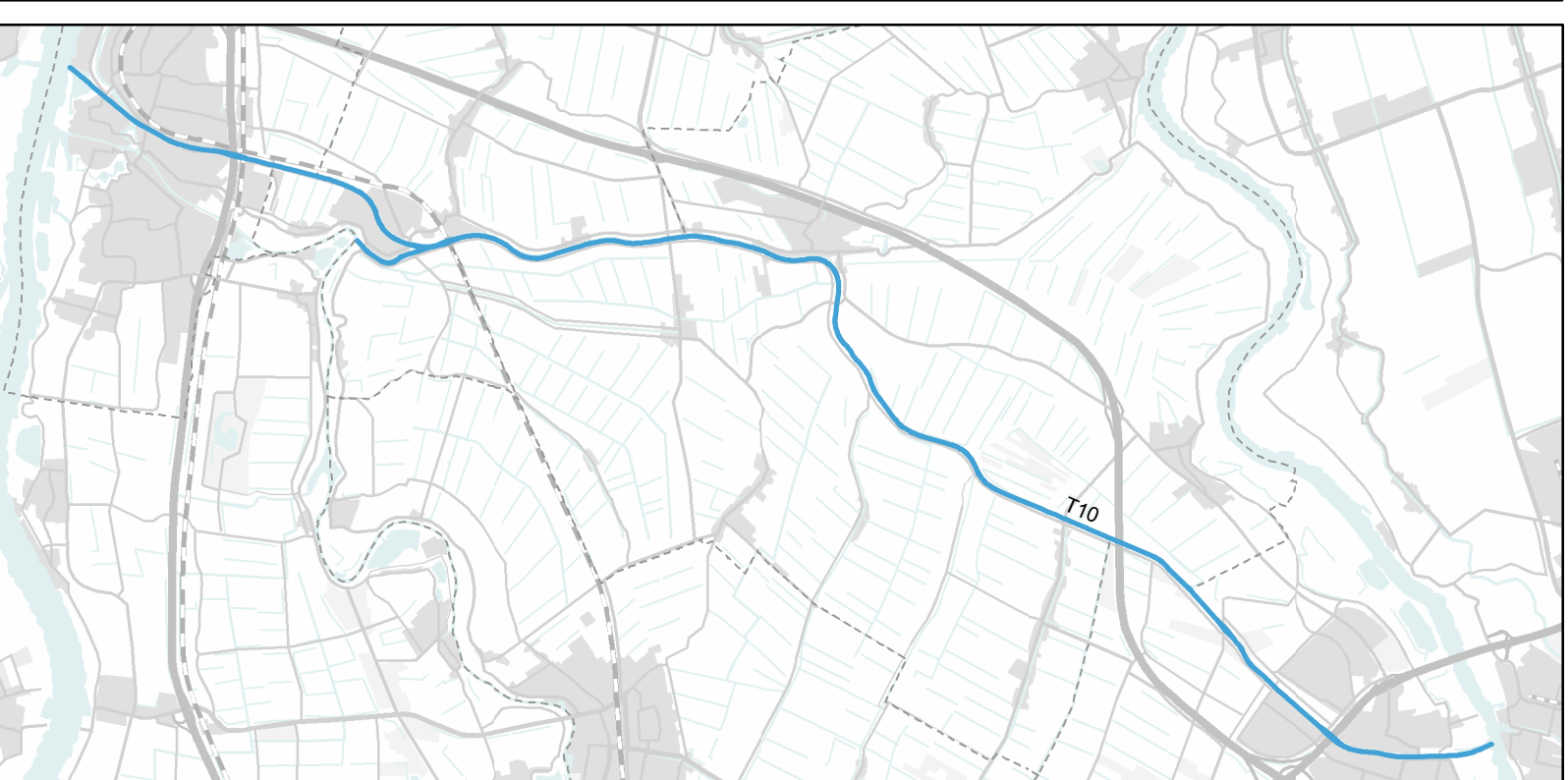
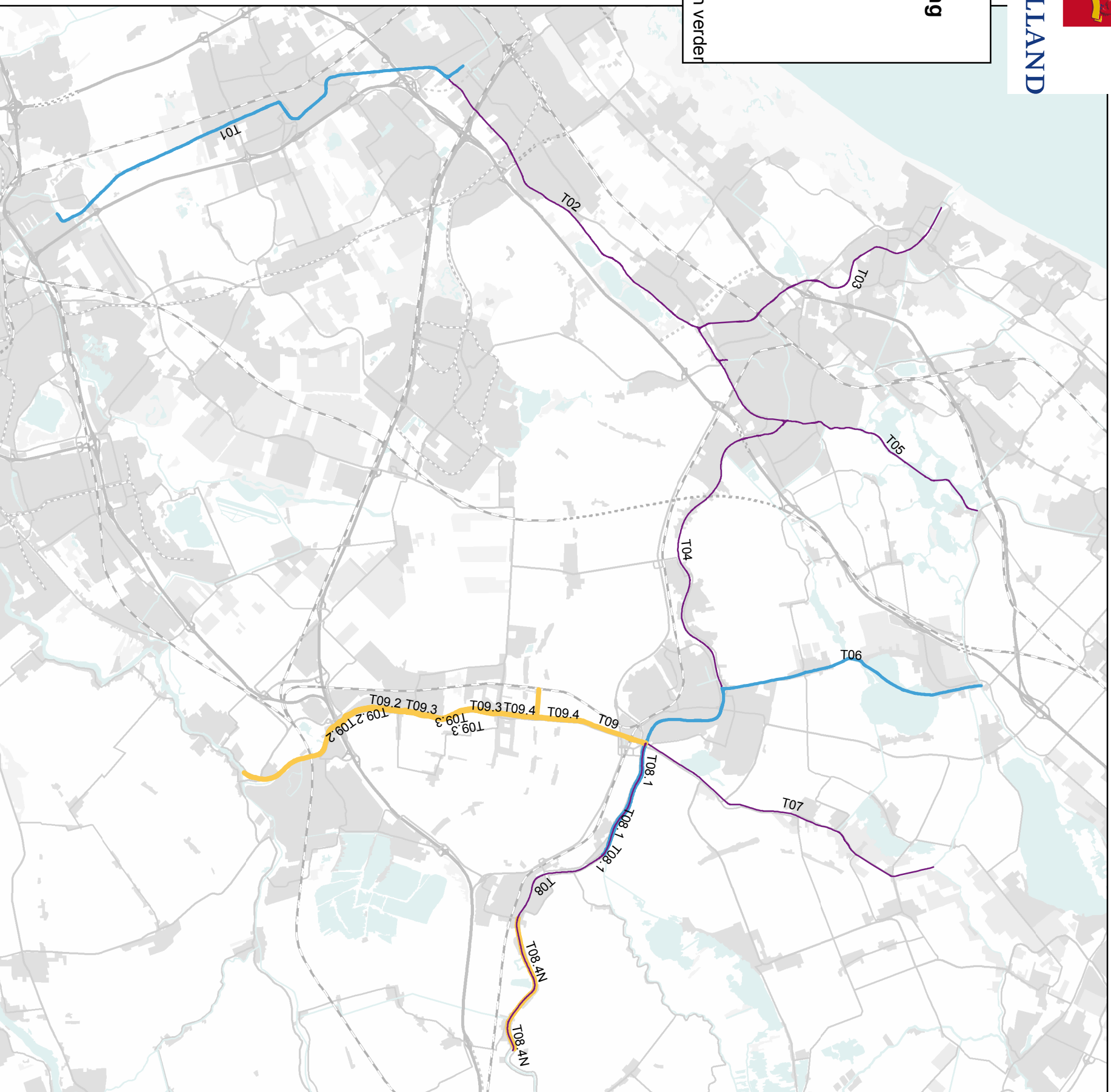
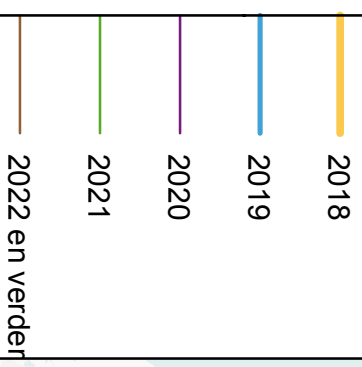
MPO vaarwegen 2018-2023 (plannmatig onderhoud)



Provincie **HOLLAND**
ZUID

Legenda

Start uitvoering





| Naam | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|------|------|------|------|------|------|
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| District Stedelijk Gebied | | | | | | |
| Traject 1 | | | | | | |
| Oevers | | | | | | |
| Oevers planmatig onderhoud | | | | | | |
| T01.O19 | | | | | | |
| T01.O24 | | | | | | |
| Oevervak T01.3 | | | | | | |
| Oevervak T01.4 | | | | | | |
| Traject 2 | | | | | | |
| Beweegbare Kunstwerken | | | | | | |
| Kunstwerken planmatig onderhoud | | | | | | |
| Nieuwe Tolbrug | | | | | | |
| Oude Tolbrug | | | | | | |
| Oevers | | | | | | |
| Oevers planmatig onderhoud | | | | | | |
| T02.O20 | | | | | | |
| T02.O25 | | | | | | |
| Traject 3 | | | | | | |
| Beweegbare Kunstwerken | | | | | | |
| Kunstwerken planmatig onderhoud | | | | | | |
| Kunstwerken planmatig onderhoud | | | | | | |
| Hoogkammerbrug | | | | | | |
| Hoflandbrug | | | | | | |
| Waddingerbrug | | | | | | |
| Busbrug | | | | | | |
| Torenvlietbrug | | | | | | |
| Nieuwe Roversbrug | | | | | | |
| Oevers | | | | | | |
| Oevers planmatig onderhoud | | | | | | |
| T03.O20 | | | | | | |
| T03.O25 | | | | | | |
| Traject 4 | | | | | | |
| Beweegbare Kunstwerken | | | | | | |
| Kunstwerken planmatig onderhoud | | | | | | |
| Kunstwerken planmatig onderhoud | | | | | | |
| Trekvlletbrug | | | | | | |
| Lammebrug | | | | | | |
| Kanaalbrug | | | | | | |
| Wilhelmibrug | | | | | | |
| Julius Caesarbrug | | | | | | |
| Leiderdorpsebrug | | | | | | |
| Koudekerksebrug | | | | | | |
| Oevers | | | | | | |
| Oevers planmatig onderhoud | | | | | | |
| T04.O20 | | | | | | |
| T04.O25 | | | | | | |
| Traject 5 | | | | | | |
| Beweegbare Kunstwerken | | | | | | |
| Kunstwerken planmatig onderhoud | | | | | | |
| Spanjaardsbrug | | | | | | |
| Zijlbrug | | | | | | |
| Doesmolenbrug | | | | | | |
| Oevers | | | | | | |
| Oevers planmatig onderhoud | | | | | | |
| T05.O20 (VERVALT?) | | | | | | |
| T05.O25 | | | | | | |
| District Landelijk Gebied | | | | | | |
| Traject 6 | | | | | | |
| Beweegbare Kunstwerken | | | | | | |
| Kunstwerken planmatig onderhoud | | | | | | |
| Kunstwerken planmatig onderhoud | | | | | | |
| Oevers | | | | | | |
| Oevers planmatig onderhoud | | | | | | |
| T06.O21 | | | | | | |
| T06.O24 | | | | | | |
| Oevervak T06.2 | | | | | | |
| Oevervak T06.2 | | | | | | |
| Oevervak T06.3 | | | | | | |
| Oevervak T06.3 | | | | | | |
| Oevervak T06.5 | | | | | | |
| Oevervak T06.5 | | | | | | |
| Traject 7 | | | | | | |
| Beweegbare Kunstwerken | | | | | | |
| Kunstwerken planmatig onderhoud | | | | | | |
| Kunstwerken planmatig onderhoud | | | | | | |
| Zegerbrug | | | | | | |
| Aardammerbrug | | | | | | |

Ontwikkelen Scenario's
 Voorbereiding
 Uitvoering Onderhoud: Faseringsjaar
 DCM-contract
 Ontwerp
 Uitvoering Onderhoud: Planjaar



| Naam | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|------|------|------|------|------|------|
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| Papenburg | | | | | | |
| Kattenbrug | | | | | | |
| Hoekse Aarbrug | | | | | | |
| Oevers | | | | | | |
| Oevers planmatig onderhoud | | | | | | |
| T07.O22 | | | | | | |
| T07.O25 | | | | | | |
| Oevervak T07.3 | | | | | | |
| Oevervak T07.3 | | | | | | |
| Traject 8 | | | | | | |
| Beweegbare Kunstwerken | | | | | | |
| Kunstwerken planmatig onderhoud | | | | | | |
| Zwammerdamsbrug | | | | | | |
| Burg Crolesbrug | | | | | | |
| Steekterbrug | | | | | | |
| Broekverderbrug | | | | | | |
| Ziendebrug | | | | | | |
| Tolbrug Leimuiden | | | | | | |
| Oevers | | | | | | |
| Oevers planmatig onderhoud | | | | | | |
| T08.O22 | | | | | | |
| T08.O25 | | | | | | |
| Oevervak T08.1 | | | | | | |
| Oevervak T08.1 | | | | | | |
| Oevervak T08.4N | | | | | | |
| Oevervak T08.4N | | | | | | |
| Traject 9 | | | | | | |
| Beweegbare Kunstwerken | | | | | | |
| Kunstwerken planmatig onderhoud | | | | | | |
| Kunstwerken planmatig onderhoud | | | | | | |
| Hefbrug Boskoop | | | | | | |
| Hefbrug Gouwsluis | | | | | | |
| Hefbrug Waddinxveen | | | | | | |
| Brug Parallelstructuur A12 | | | | | | |
| Coenecoopbrug | | | | | | |
| Julianasluis | | | | | | |
| Julianasluis brug binnenhoofd (Noordbrug) | | | | | | |
| Julianasluis brug buitenhoofd (Zuidbrug) | | | | | | |
| Julianasluis Tweede kolk met bruggen | | | | | | |
| Otwegweteringbrug | | | | | | |
| Rijneveldbrug | | | | | | |
| Spoorbrug Alphen | | | | | | |
| Spoorbrug Gouwe enkelsponig | | | | | | |
| Spoorbrug Gouwe dubbelsponig | | | | | | |
| Oevers | | | | | | |
| Oevers planmatig onderhoud | | | | | | |
| T09.O20 | | | | | | |
| Oevervak T09.2 | | | | | | |
| Oevervak T09.2 | | | | | | |
| Oevervak T09.3 | | | | | | |
| Oevervak T09.3 | | | | | | |
| Oevervak T09.3W | | | | | | |
| Oevervak T09.4 | | | | | | |
| Oevervak T09.4 | | | | | | |
| Oevervak T09.5 | | | | | | |
| Oevervak T09.5 | | | | | | |
| Traject 10 | | | | | | |
| Beweegbare Kunstwerken | | | | | | |
| Kunstwerken planmatig onderhoud Deel 1 | | | | | | |
| Bolgenjensebrug | | | | | | |
| Conoordbrug | | | | | | |
| Zwaanskuikenbrug | | | | | | |
| Haarbrug | | | | | | |
| Bazelbrug | | | | | | |
| Rijksstraatwegbrug | | | | | | |
| Scholdteurensbrug | | | | | | |
| Meerkerksebrug | | | | | | |
| Kunstwerken planmatig onderhoud Deel 2 | | | | | | |
| Kunstwerken planmatig onderhoud Deel 2 | | | | | | |
| Grote Merwedsluis | | | | | | |
| Grote Merwedsluis Hoge brug | | | | | | |
| Grote Merwedsluis Korte brug | | | | | | |
| Kerkhofsluis | | | | | | |
| Arkelsedamsluis | | | | | | |
| Grote Sluis Vianen | | | | | | |
| Grote Sluis Vianen Juliana brug | | | | | | |
| Grote Sluis Vianen Hoge brug | | | | | | |
| Oevers | | | | | | |
| Oevers planmatig onderhoud | | | | | | |

Ontwikkelen Scenario's
 Voorbereiding
 Uitvoering Onderhoud: Faseringsjaar
 Ontwerp
 Uitvoering Onderhoud: Planjaar
 DCM-contract



| Naam | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|------|------|------|------|------|------|
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
| T10.019 | | | | | | |
| T10.025 | | | | | | |
| District overstijgend | | | | | | |
| Nautische Voorzieningen | | | | | | |
| Nautische Voorzieningen planmatig onderhoud | | | | | | |
| Nautische Voorzieningen planmatig onderhoud | | | | | | |
| Nautisch Profiel | | | | | | |
| Sanering waterbodems NAF-terrein | | | | | | |
| Sanering waterbodems NAF-terrein | | | | | | |
| Nautisch Profiel planmatig onderhoud | | | | | | |
| Nautisch Profiel planmatig onderhoud | | | | | | |
| Overige Beweegbare Bruggen | | | | | | |
| DCM onderhoud | | | | | | |
| Losse bruggen N463a | | | | | | |
| Kollenbrug (DCM v/m 2022) | | | | | | |
| Losse bruggen N218a | | | | | | |
| Hartelbrug | | | | | | |
| Zoetwaterkanaalbrug | | | | | | |

4: lange termijn opgave beheer en onderhoud infrastructuur en budgetbehoefte

(Versie 22 september 2017)

Programma onderhoud 2018-2047

| | | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | |
|---|--|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| EXPLOITATIE | TOTALE BEHOEFTE EXPLOITATIEMIDDELEN BEHEER EN ONDERHOUD (1) | 68,0 | 68,5 | 68,9 | 70,0 | 69,9 | 77,5 | 77,6 | 78,0 | 77,4 | 77,6 | 77,6 | 77,6 | 76,3 | 76,3 | 76,3 | |
| | 1a Normkosten areaal in beheer op 1 januari 2016, prijspeil 1-1-2016 | 66,52 | 66,52 | 66,52 | 66,83 | 66,52 | 67,76 | 66,73 | 67,15 | 66,52 | 66,94 | 66,52 | 66,52 | 66,52 | 66,52 | 66,52 | 66,52 |
| | 1a1 Normkosten bestaand areaal t/m 1-1-2016 - prijspeil 1-1-2017 | 64,40 | 64,40 | 64,40 | 64,40 | 64,40 | 64,40 | 64,40 | 64,40 | 64,40 | 64,40 | 64,40 | 64,40 | 64,40 | 64,40 | 64,40 | 64,40 |
| | 1a2 Effect BBV - Toerekenen van directe kosten vanuit concern aan deelproducten | 0,12 | 0,12 | 0,12 | 0,12 | 0,12 | 0,12 | 0,12 | 0,12 | 0,12 | 0,12 | 0,12 | 0,12 | 0,12 | 0,12 | 0,12 | 0,12 |
| | 1a3 In beheer genomen areaal 2016 en 2017 | 1,64 | 1,64 | 1,64 | 1,95 | 1,64 | 2,87 | 1,85 | 2,26 | 1,64 | 2,05 | 1,64 | 1,64 | 1,64 | 1,64 | 1,64 | 1,64 |
| | 1a4 Overgedragen areaal 2016 en 2017 - (Kaderbesluit infra - E3, E5) | -0,36 | -0,36 | -0,36 | -0,36 | -0,36 | -0,36 | -0,36 | -0,36 | -0,36 | -0,36 | -0,36 | -0,36 | -0,36 | -0,36 | -0,36 | -0,36 |
| | 1a5 Indexering exploitatieuitgaven prijspeil 1-1-2016 naar 1-1-2018 | 0,72 | 0,72 | 0,72 | 0,73 | 0,72 | 0,74 | 0,73 | 0,73 | 0,73 | 0,72 | 0,73 | 0,72 | 0,72 | 0,72 | 0,72 | 0,72 |
| | 1b Over te dragen areaal 2018 en verder | 0,00 | -0,05 | -0,60 | -0,60 | -0,60 | -0,60 | -0,60 | -0,60 | -0,60 | -0,60 | -0,60 | -0,60 | -0,60 | -0,60 | -0,60 | -0,60 |
| | 1b1 Overdracht N449 - (Kaderbesluit infra - E3) | 0,00 | -0,05 | -0,05 | -0,05 | -0,05 | -0,05 | -0,05 | -0,05 | -0,05 | -0,05 | -0,05 | -0,05 | -0,05 | -0,05 | -0,05 | -0,05 |
| | 1b2 Overdracht N209 - (Kaderbesluit infra - E4) | 0,00 | 0,00 | -0,55 | -0,55 | -0,55 | -0,55 | -0,55 | -0,55 | -0,55 | -0,55 | -0,55 | -0,55 | -0,55 | -0,55 | -0,55 | -0,55 |
| | 1b3 Indexering exploitatieuitgaven prijspeil 1-1-2016 naar 1-1-2018 | 0,00 | 0,00 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 |
| | 1c Ontwikkeling areaal 2017 en verder (projecten in uitvoeringsfase) - prijspeil 1-1-2015 | 2,11 | 2,60 | 3,36 | 3,96 | 3,96 | 9,69 | 10,85 | 10,85 | 10,85 | 10,85 | 10,85 | 10,98 | 10,98 | 9,72 | 9,72 | 9,72 |
| | 1c1 Rijnlandroute | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 5,67 | 5,67 | 5,67 | 5,67 | 5,67 | 5,67 | 5,67 | 5,67 | 5,67 | 5,67 | 5,67 |
| | 1c2 HOV-net (nog op te leveren) | 0,07 | 0,07 | 0,32 | 0,32 | 0,32 | 0,32 | 0,32 | 0,32 | 0,32 | 0,32 | 0,32 | 0,32 | 0,32 | 0,32 | 0,32 | 0,32 |
| | 1c3 Bochtafsnijding Delftse Schie | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| | 1c4 N215 - Melissant | 0,00 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,08 |
| | 1c5 Diverse kleine projecten voor functionele verbetering / verkeersveiligheidsmaatregelen | 1,62 | 1,62 | 1,62 | 1,62 | 1,62 | 1,62 | 1,62 | 1,62 | 1,62 | 1,62 | 1,62 | 1,75 | 1,75 | 1,75 | 1,75 | 1,75 |
| | 1c5-a Bijstelling beheerlasten (kaderbesluit infra - E1, E6) | 0,20 | 0,30 | 0,30 | 0,30 | 0,30 | 0,30 | 1,45 | 1,45 | 1,45 | 1,45 | 1,45 | 1,45 | 1,45 | 0,20 | 0,20 | 0,20 |
| | 1c6 N211 - Wippolderlaan | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 |
| | 1c7 N222 - Verdubbeling rijstroken | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 |
| | 1c8 N207 - Vredeburghlaan | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 |
| | 1c9 N207 - Bentw oudlaan fase 1 | 0,00 | 0,00 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 |
| | 1c10 N207 - Bereikbaarheid Greenport Boskoop (Bentw oudlaan 2e fase) | 0,00 | 0,00 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 |
| | 1c11 N207 - Steekterbrug | 0,00 | 0,30 | 0,30 | 0,30 | 0,30 | 0,30 | 0,30 | 0,30 | 0,30 | 0,30 | 0,30 | 0,30 | 0,30 | 0,30 | 0,30 | 0,30 |
| | 1c12 Indexering exploitatieuitgaven prijspeil 1-1-2015 naar 1-1-2018 | 0,02 | 0,03 | 0,03 | 0,04 | 0,04 | 0,10 | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 0,10 | 0,10 | 0,10 |
| | 1d Ontwikkeling areaal 2017 en verder (projecten in voorbereidingsfase) | 0,09 | 0,20 | 0,33 | 0,58 | 0,74 | 0,74 | 0,74 | 0,74 | 0,74 | 0,74 | 0,74 | 0,74 | 0,74 | 0,74 | 0,74 | 0,74 |
| | 1d1 Diverse projecten in voorbereidingsfase | 0,19 | 0,30 | 0,43 | 0,68 | 0,84 | 0,84 | 0,84 | 0,84 | 0,84 | 0,84 | 0,84 | 0,84 | 0,84 | 0,84 | 0,84 | 0,84 |
| | 1d2 Bijstelling beheerslasten in verband met voorstschrijden inzicht | -0,10 | -0,10 | -0,10 | -0,10 | -0,10 | -0,10 | -0,10 | -0,10 | -0,10 | -0,10 | -0,10 | -0,10 | -0,10 | -0,10 | -0,10 | -0,10 |
| | 1d3 Indexering exploitatieuitgaven prijspeil 1-1-2015 naar 1-1-2018 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 |
| | 1e Ontwikkeling areaal 2017 en verder (projecten in initiatiefase) | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 |
| | 1e1 Diverse projecten in initiatiefase | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 |
| | 1f Hoofdlijnenakkoord 2015-2019 | -0,74 | -0,75 | -0,75 | -0,76 | -0,76 | -0,83 | -0,83 | -0,84 | -0,84 | -0,83 | -0,84 | -0,83 | -0,83 | -0,82 | -0,82 | -0,82 |
| | 1f1 Niet indexeren materiële budgetten | -0,74 | -0,75 | -0,75 | -0,76 | -0,76 | -0,83 | -0,83 | -0,84 | -0,84 | -0,83 | -0,84 | -0,83 | -0,83 | -0,82 | -0,82 | -0,82 |
| | TOTAAL BESCHIKBAAR EXPLOITATIEMIDDELEN IN MJB 2017-2020, incl. KADERNOTA / KADERBESLUIT (2) | | 69,3 | 77,8 | 69,0 | 69,8 | 68,2 | 75,7 | 75,6 | 75,9 | 75,4 | 75,7 | 78,9 | 78,9 | 77,7 | 77,7 | 77,7 |
| | 2a MJB 2017-2020 | 67,43 | 70,44 | 69,67 | 70,42 | 68,87 | 76,32 | 75,12 | 75,42 | 74,92 | 75,22 | 78,42 | 78,42 | 78,42 | 78,42 | 78,42 | 78,42 |
| | 2a1 exploitatieuitgaven | 67,43 | 70,44 | 69,67 | 70,42 | 68,87 | 76,32 | 75,12 | 75,42 | 74,92 | 75,22 | 78,42 | 78,42 | 78,42 | 78,42 | 78,42 | 78,42 |
| | 2b Kaderbesluit infrastructuur 2017 - besluit tabel 2 | 1,84 | 7,39 | -0,66 | -0,66 | -0,66 | -0,66 | 0,49 | 0,49 | 0,49 | 0,49 | 0,49 | 0,49 | 0,49 | -0,76 | -0,76 | -0,76 |
| | 2b1 Actieplan geluid prov. Wegen 2018-2024 | 0,00 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 1,25 | 1,25 | 1,25 | 1,25 | 1,25 | 1,25 | 1,25 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| | 2b2 Energietransitie infrastructuur | 2,00 | 2,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| | 2b3 Overdracht areaal | -0,36 | -0,41 | -0,96 | -0,96 | -0,96 | -0,96 | -0,96 | -0,96 | -0,96 | -0,96 | -0,96 | -0,96 | -0,96 | -0,96 | -0,96 | -0,96 |
| | 2b4 Actualisatie beheerlasten | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 |
| | 2b5 Overdracht N209 in kader van A16 Rotterdam | 0,00 | 5,50 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| | VERSCHIL (1) - (2) -> opgave Kadernota 2018-2021 / Kaderbesluit infrastructuur 2017 | | 1,3- | 9,3- | 0,2- | 0,3 | 1,6 | 1,8 | 2,0 | 2,1 | 2,0 | 2,1 | 1,4- | 1,4- | 1,4- | 1,4- | 1,4- |
| TOTALE EXPLOITATIE-UITGAVEN PROGRAMMA (3) | | 51,3 | 62,8 | 63,0 | 69,8 | 73,6 | 66,4 | 89,6 | 83,5 | 74,1 | 69,0 | 82,1 | 72,0 | 73,1 | 72,9 | 72,9 | |
| 3a Programma bestaand areaal (incl. in 2016 opgeleverd areaal) | 50,38 | 61,68 | 61,47 | 67,95 | 71,70 | 61,93 | 83,96 | 77,84 | 68,42 | 63,33 | 63,33 | 63,33 | 63,33 | 63,33 | 63,33 | 63,33 | |
| 3a1 Dagelijks beheer en onderhoud | 24,90 | 24,70 | 24,07 | 24,86 | 24,93 | 24,93 | 24,93 | 24,93 | 24,93 | 24,93 | 24,93 | 24,93 | 24,93 | 24,93 | 24,93 | 24,93 | |
| 3a2 Planmatig onderhoud, inclusief doorkijk 2032 | 25,49 | 36,98 | 37,40 | 43,10 | 46,77 | 37,00 | 59,03 | 52,91 | 43,49 | 38,40 | 38,40 | 38,40 | 38,40 | 38,40 | 38,40 | 38,40 | |
| - projecten gestart | 25,49 | 32,98 | 36,60 | 46,88 | 48,59 | 37,6 | 4,20 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | |
| - projecten nog te starten | 0,00 | 4,00 | 0,80 | 26,92 | 38,88 | 33,24 | 54,83 | 52,91 | 43,49 | 32,8 | pm | pm | pm | pm | pm | pm | |
| 3b Programma in beheer te nemen areaal vanaf 2017 (projecten met uitvoeringsbesluit - voorbereidingsbesluit of initiatiefase (2 - 3 - 4)) | 0,87 | 1,17 | 1,52 | 1,86 | 1,92 | 4,49 | 5,64 | 5,64 | 5,64 | 5,64 | 18,79 | 8,63 | 9,74 | 9,55 | 5,35 | | |
| 3b1 Dagelijks beheer en onderhoud | 0,87 | 1,07 | 1,42 | 1,76 | 1,82 | 4,39 | 4,39 | 4,39 | 4,39 | 4,39 | 4,44 | 4,44 | 4,44 | 4,44 | 4,44 | | |
| 3b2 Planmatig onderhoud | 0,00 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 1,25 | 1,25 | 1,25 | 1,25 | 14,34 | 4,19 | 5,29 | 5,11 | 0,91 | | |
| ONTWIKKELING CUMULATIEVE STAND EGALISATIERESERVE ONDERHOUD (2) - (3) | | 36,3 | 51,3 | 57,3 | 57,3 | 51,9 | 61,1 | 47,1 | 39,5 | 40,9 | 47,6 | 44,4 | 51,4 | 56,0 | 60,7 | 65,5 | |
| TOTALE BEHOEFTE INVESTERINGSMIDDELEN (KREDIETEN) BEHEER EN ONDERHOUD OBV NORMKOSTEN STRUCTUREEL (4) | | 70,2 | 70,4 | 28,4 | 46,4 | 5,9 | 16,6 | 30,1 | 30,1 | 30,1 | 30,1 | 30,1 | 30,1 | 30,1 | 30,1 | 30,1 | |
| 4a Investeringsritme dat leidt tot kapitaallasten investeringen vanaf 2018 | 70,58 | 70,77 | 28,55 | 46,62 | 5,91 | 16,72 | 30,27 | 30,27 | 30,27 | 30,27 | 30,27 | 30,27 | 30,27 | 30,27 | 30,27 | 30,27 | |
| 4a1 MJB 2017-2020 | 90,76 | 22,91 | 23,96 | 82,51 | 1,47 | 1,15 | 1,45 | 1,45 | 1,45 | 1,45 | 1,45 | 1,45 | 1,45 | 1,45 | 1,45 | 1,45 | |
| 4a2 Bijstelling lopend projecten | -20,53 | 45,61 | 1,40 | -39,57 | 0,61 | 0,00 | 7,04 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | |
| 4a3 Projecten nog te starten | 0,00 | 1,90 | 3,05 | 3,45 | 3,80 | 15,49 | 21,63 | 28,67 | 28,67 | 28,67 | 28,67 | 28,67 | 28,67 | 28,67 | 28,67 | 28,67 | |
| 4a4 Indexering exploitatieuitgaven prijspeil 1-1-2016 naar 1-1-2017 (IBO=0,5%) | 0,35 | 0,35 | 0,14 | 0,23 | 0,03 | 0,08 | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 0,15 | |
| 4b Hoofdlijnenakkoord 2015-2019 | -0,35 | -0,35 | -0,14 | -0,23 | -0,03 | -0,08 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | |
| 4b1 Niet indexeren materiële budgetten | -0,35 | -0,35 | -0,14 | -0,23 | -0,03 | -0,08 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | |
| TOTAAL BESCHIKBARE INVESTERINGSMIDDELEN IN MJB 2017-2020, incl. KADERNOTA / KADERBESLUIT (5) | | 70,2 | 70,4 | 28,4 | 46,4 | 5,9 | 16,6 | 30,1 | 30,1 | 30,1 | | | | | | | |

Programma onderhoud 2018-2047

| | | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 | 2043 | 2044 | 2045 | 2046 | 2047 |
|--|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| TOTALE BEHOEFTE EXPLOITATIEMIDDELEN BEHEER EN ONDERHOUD (1) | | 76,3 | 76,3 | 76,3 | 76,3 | 76,3 | 76,3 | 76,3 | 76,3 | 76,3 | 76,3 | 76,3 | 76,3 | 76,3 | 76,3 | 76,3 |
| 1a | Normkosten areaal in beheer op 1 januari 2016, prijspeil 1-1-2016 | 66,52 | 66,52 | 66,52 | 66,52 | 66,52 | 66,52 | 66,52 | 66,52 | 66,52 | 66,52 | 66,52 | 66,52 | 66,52 | 66,52 | 66,52 |
| 1a1 | Normkosten bestaand areaal t/m 1-1-2016 - prijspeil 1-1-2017 | 64,40 | 64,40 | 64,40 | 64,40 | 64,40 | 64,40 | 64,40 | 64,40 | 64,40 | 64,40 | 64,40 | 64,40 | 64,40 | 64,40 | 64,40 |
| 1a2 | Effect BBV - Toerekenen van directe kosten vanuit concern aan deelproducten | 0,12 | 0,12 | 0,12 | 0,12 | 0,12 | 0,12 | 0,12 | 0,12 | 0,12 | 0,12 | 0,12 | 0,12 | 0,12 | 0,12 | 0,12 |
| 1a3 | In beheer genomen areaal 2016 en 2017 | 1,64 | 1,64 | 1,64 | 1,64 | 1,64 | 1,64 | 1,64 | 1,64 | 1,64 | 1,64 | 1,64 | 1,64 | 1,64 | 1,64 | 1,64 |
| 1a4 | Overgedragen areaal 2016 en 2017 - (Kaderbesluit infra - E3, E5) | -0,36 | -0,36 | -0,36 | -0,36 | -0,36 | -0,36 | -0,36 | -0,36 | -0,36 | -0,36 | -0,36 | -0,36 | -0,36 | -0,36 | -0,36 |
| 1a5 | Indexering exploitatieuitgaven prijspeil 1-1-2016 naar 1-1-2018 | 0,72 | 0,72 | 0,72 | 0,72 | 0,72 | 0,72 | 0,72 | 0,72 | 0,72 | 0,72 | 0,72 | 0,72 | 0,72 | 0,72 | 0,72 |
| 1b | Over te dragen areaal 2018 en verder | -0,60 | -0,60 | -0,60 | -0,60 | -0,60 | -0,60 | -0,60 | -0,60 | -0,60 | -0,60 | -0,60 | -0,60 | -0,60 | -0,60 | -0,60 |
| 1b1 | Overdracht N449 - (Kaderbesluit infra - E3) | -0,05 | -0,05 | -0,05 | -0,05 | -0,05 | -0,05 | -0,05 | -0,05 | -0,05 | -0,05 | -0,05 | -0,05 | -0,05 | -0,05 | -0,05 |
| 1b2 | Overdracht N209 - (Kaderbesluit infra - E4) | -0,55 | -0,55 | -0,55 | -0,55 | -0,55 | -0,55 | -0,55 | -0,55 | -0,55 | -0,55 | -0,55 | -0,55 | -0,55 | -0,55 | -0,55 |
| 1b3 | Indexering exploitatieuitgaven prijspeil 1-1-2016 naar 1-1-2018 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 | -0,01 |
| 1c | Ontwikkeling areaal 2017 en verder (projecten in uitvoeringsfase) - prijspeil 1-1-2015 | 9,72 | 9,72 | 9,72 | 9,72 | 9,72 | 9,72 | 9,72 | 9,72 | 9,72 | 9,72 | 9,72 | 9,72 | 9,72 | 9,72 | 9,72 |
| 1c1 | Rijnlandroute | 5,67 | 5,67 | 5,67 | 5,67 | 5,67 | 5,67 | 5,67 | 5,67 | 5,67 | 5,67 | 5,67 | 5,67 | 5,67 | 5,67 | 5,67 |
| 1c2 | HOV-net (nog op te leveren) | 0,32 | 0,32 | 0,32 | 0,32 | 0,32 | 0,32 | 0,32 | 0,32 | 0,32 | 0,32 | 0,32 | 0,32 | 0,32 | 0,32 | 0,32 |
| 1c3 | Bochtafsnijding Delftse Schie | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 1c4 | N215 - Melissant | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,08 | 0,08 |
| 1c5 | Diverse kleine projecten voor functionele verbetering / verkeersveiligheidsmaatregelen | 1,75 | 1,75 | 1,75 | 1,75 | 1,75 | 1,75 | 1,75 | 1,75 | 1,75 | 1,75 | 1,75 | 1,75 | 1,75 | 1,75 | 1,75 |
| 1c5-a | Bijstelling beheerlasten (kaderbesluit infra - E1, E6) | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 |
| 1c6 | N211 - Wippolderlaan | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 |
| 1c7 | N222 - Verdubbeling rijstroken | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 |
| 1c8 | N207 - Vredeburghlaan | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 | 0,20 |
| 1c9 | N207 - Bentw oudlaan fase 1 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 |
| 1c10 | N207 - Bereikbaarheid Greenport Boskoop (Bentw oudlaan 2e fase) | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 | 0,40 |
| 1c11 | N207 - Steekterbrug | 0,30 | 0,30 | 0,30 | 0,30 | 0,30 | 0,30 | 0,30 | 0,30 | 0,30 | 0,30 | 0,30 | 0,30 | 0,30 | 0,30 | 0,30 |
| 1c12 | Indexering exploitatieuitgaven prijspeil 1-1-2015 naar 1-1-2018 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,10 |
| 1d | Ontwikkeling areaal 2017 en verder (projecten in voorbereidingsfase) | 0,74 | 0,74 | 0,74 | 0,74 | 0,74 | 0,74 | 0,74 | 0,74 | 0,74 | 0,74 | 0,74 | 0,74 | 0,74 | 0,74 | 0,74 |
| 1d1 | Diverse projecten in voorbereidingsfase | 0,84 | 0,84 | 0,84 | 0,84 | 0,84 | 0,84 | 0,84 | 0,84 | 0,84 | 0,84 | 0,84 | 0,84 | 0,84 | 0,84 | 0,84 |
| 1d2 | Bijstelling beheerslasten in verband met voorstschrijven inzicht | -0,10 | -0,10 | -0,10 | -0,10 | -0,10 | -0,10 | -0,10 | -0,10 | -0,10 | -0,10 | -0,10 | -0,10 | -0,10 | -0,10 | -0,10 |
| 1d3 | Indexering exploitatieuitgaven prijspeil 1-1-2015 naar 1-1-2018 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 |
| 1e | Ontwikkeling areaal 2017 en verder (projecten in initiatiefase) | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 |
| 1e1 | Diverse projecten in initiatiefase | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0,75 |
| 1f | Hoofdlijnenakkoord 2015-2019 | -0,82 | -0,82 | -0,82 | -0,82 | -0,82 | -0,82 | -0,82 | -0,82 | -0,82 | -0,82 | -0,82 | -0,82 | -0,82 | -0,82 | -0,82 |
| 1f1 | Niet indexeren materiële budgetten | -0,82 | -0,82 | -0,82 | -0,82 | -0,82 | -0,82 | -0,82 | -0,82 | -0,82 | -0,82 | -0,82 | -0,82 | -0,82 | -0,82 | -0,82 |

EXPLOITATIE

| | | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 | 2043 | 2044 | 2045 | 2046 | 2047 |
|--|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| TOTAAL BESCHIKBAAR EXPLOITATIEMIDDELEN IN MJB 2017-2020, incl. KADERNOTA / KADERBESLUIT (2) | | PM | PM | PM | PM | PM | PM | PM | PM | PM | PM | PM | PM | PM | PM | PM |
| 2a | MJB 2017-2020 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2a1 | exploitatieuitgaven | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2b | Kaderbesluit infrastructuur 2017 - besluit tabel 2 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2b1 | Actieplan geluid prov. Wegen 2018-2024 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2b2 | Energietransitie infrastructuur | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2b3 | Overdracht areaal | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2b4 | Actualisatie beheerlasten | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2b5 | Overdracht N209 in kader van A16 Rotterdam | | | | | | | | | | | | | | | |

VERSCHIL (1) - (2) -> opgave Kadernota 2018-2021 / Kaderbesluit infrastructuur 2017

| | | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 | 2043 | 2044 | 2045 | 2046 | 2047 |
|--|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| TOTALE EXPLOITATIE-UITGAVEN PROGRAMMA (3) | | 72,9 | 72,9 | 72,9 | 72,9 | 72,9 | 72,9 | 72,9 | 72,9 | 72,9 | 72,9 | 72,9 | 72,9 | 72,9 | 72,9 | 72,9 |
| 3a | Programma bestaand areaal (incl. in 2016 opgeleverd areaal) | 63,33 | 63,33 | 63,33 | 63,33 | 63,33 | 63,33 | 63,33 | 63,33 | 63,33 | 63,33 | 63,33 | 63,33 | 63,33 | 63,33 | 63,33 |
| 3a1 | Dagelijks beheer en onderhoud | 24,93 | 24,93 | 24,93 | 24,93 | 24,93 | 24,93 | 24,93 | 24,93 | 24,93 | 24,93 | 24,93 | 24,93 | 24,93 | 24,93 | 24,93 |
| 3a2 | Planmatig onderhoud, inclusief doorkijk 2032 | 38,40 | 38,40 | 38,40 | 38,40 | 38,40 | 38,40 | 38,40 | 38,40 | 38,40 | 38,40 | 38,40 | 38,40 | 38,40 | 38,40 | 38,40 |
| | - projecten gestart | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| | - projecten nog te starten | pm | pm | pm | pm | pm | pm | pm | pm | pm | pm | pm | pm | pm | pm | pm |
| 3b | Programma in beheer te nemen areaal vanaf 2017 (projecten met uitvoeringsbesluit - voorbereidingsbesluit of initiatiefase (2 - 3 - 4)) | 42,98 | 4,44 | 4,44 | 4,44 | 4,44 | 18,30 | 7,38 | 9,74 | 9,55 | 5,35 | 42,98 | 4,44 | 4,44 | 4,44 | 4,44 |
| 3b1 | Dagelijks beheer en onderhoud | 4,44 | 4,44 | 4,44 | 4,44 | 4,44 | 4,44 | 4,44 | 4,44 | 4,44 | 4,44 | 4,44 | 4,44 | 4,44 | 4,44 | 4,44 |
| 3b2 | Planmatig onderhoud | 38,53 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 13,85 | 2,94 | 5,29 | 5,11 | 0,91 | 38,53 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |

ONTWIKKELING CUMULATIEVE STAND EGALISATIERESERVE ONDERHOUD (2) - (3)

| | | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 | 2043 | 2044 | 2045 | 2046 | 2047 |
|--|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| TOTALE BEHOEFTE INVESTERINGSMIDDELEN (KREDIETEN) BEHEER EN ONDERHOUD OBV NORMKOSTEN STRUCTUREEL (4) | | 30,1 | 30,1 | 30,1 | 30,1 | 30,1 | 30,1 | 30,1 | 30,1 | 30,1 | 30,1 | 30,1 | 30,1 | 30,1 | 30,1 | 30,1 |
| 4a | Investeringsritme dat leidt tot kapitaallasten investeringen vanaf 2018 | 30,27 | 30,27 | 30,27 | 30,27 | 30,27 | 30,27 | 30,27 | 30,27 | 30,27 | 30,27 | 30,27 | 30,27 | 30,27 | 30,27 | 30,27 |
| 4a1 | MJB 2017-2020 | 1,45 | 1,45 | 1,45 | 1,45 | 1,45 | 1,45 | 1,45 | 1,45 | 1,45 | 1,45 | 1,45 | 1,45 | 1,45 | 1,45 | 1,45 |
| 4a2 | Bijstelling lopend projecten | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 4a3 | Projecten nog te starten | 28,67 | 28,67 | 28,67 | 28,67 | 28,67 | 28,67 | 28,67 | 28,67 | 28,67 | 28,67 | 28,67 | 28,67 | 28,67 | 28,67 | 28,67 |
| 4a4 | Indexering exploitatieuitgaven prijspeil 1-1-2016 naar 1-1-2017 (IBO=0,5%) | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 0,15 |
| 4b | Hoofdlijnenakkoord 2015-2019 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 |
| 4b1 | Niet indexeren materiële budgetten | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 | -0,15 |

INVESTERINGEN

| | | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 | 2043 | 2044 | 2045 | 2046 | 2047 |
|---|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| TOTAAL BESCHIKBARE INVESTERINGSMIDDELEN IN MJB 2017-2020, incl. KADERNOTA / KADERBESLUIT (5) | | PM | PM | PM | PM | PM | PM | PM | PM | PM | PM | PM | PM | PM | PM | PM |
| 5a | Investeringsmiddelen waarvoor krediet is verleend | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5a1 | MJB 2017-2020 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5a2 | Bijstelling programmakredieten | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5a3 | Aangevraagde kredieten MJB 2018-2021 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5b | Investeringsmiddelen waarvoor kapitaallasten zijn berekend, maar nog geen kredietverleend | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5b1 | MJB 2017-2020 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5b2 | Verleende kredieten MJB 2018-2021 | | | | | | | | | | | | | | | |

ONTWIKKELING CUMULATIEF SALDO INVESTERINGSMIDDELEN (4) - (5)