

**Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur
(PZI) 2018-2047**

Hoofdstuk 1
Beleidsmatig kader

8 november 2017

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

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 energievrager. 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

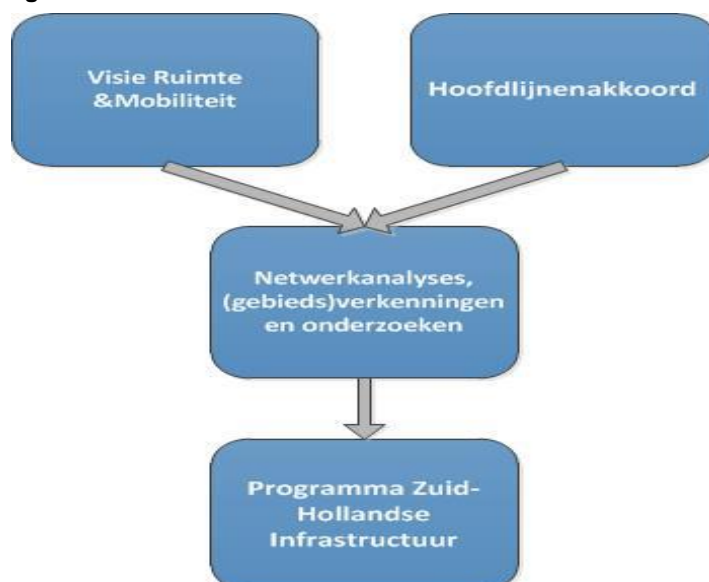
In het Programma Mobiliteit zijn de doelstellingen van de VRM uitgewerkt in 34 operationele doelen. De algemene beleidslijnen worden hierin geconcretiseerd en geprogrammeerd in het PZI door middel van zes paragrafen:

- 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

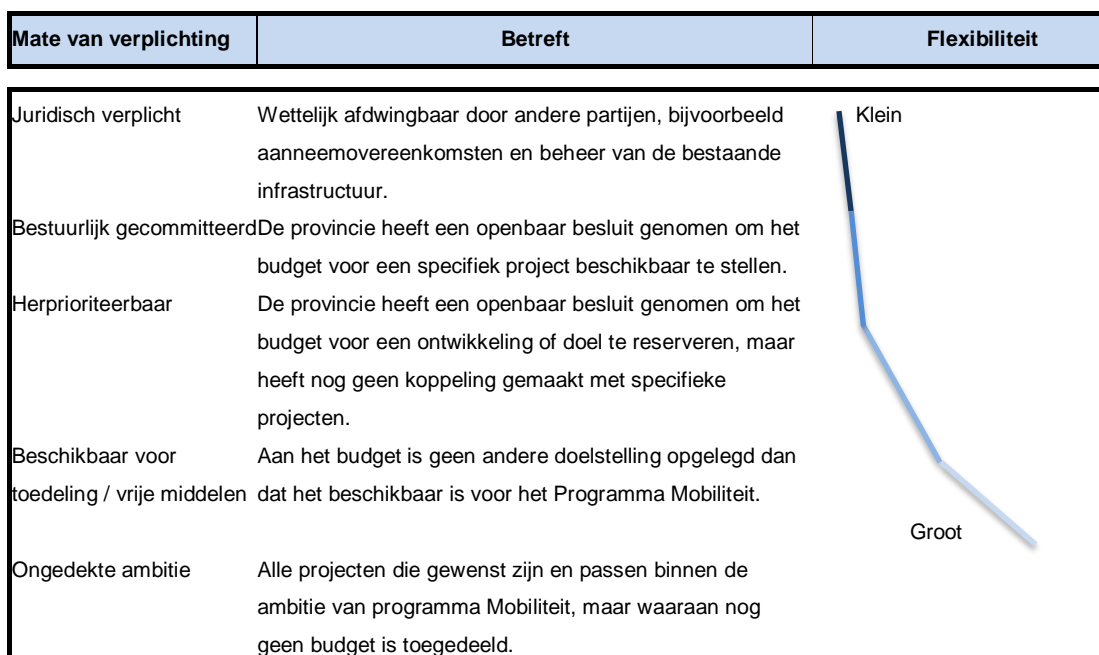
De budgetten in het PZI zijn het gevolg van afzonderlijke project- en programmabesluiten en het jaarlijkse Kaderbesluit Infrastructuur. Er is enige ruimte/flexibiliteit om budgetten bij bespreking van het PZI te heroverwegen. Jaarlijks worden bij Kaderbesluit infrastructuur strategische keuzes gemaakt 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.

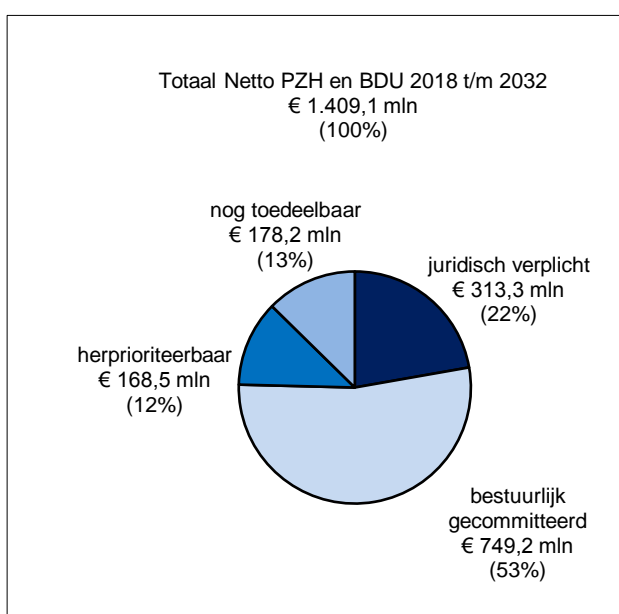
Als heroverweging aan de orde is, dan moet eerst worden voldaan aan juridische verplichtingen. Daarna kunnen in afnemende mate van verplichting en toenemende mate van flexibiliteit de mogelijkheden worden (her)overwogen. Het effect van de mate van verplichting op de flexibiliteit wordt weergegeven in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

Figuur 4: Routekaart van sturen en evalueren

