

Voortgangrapportage Infrastructuurprojecten 2020



provincie **HOLLAND**
ZUID

Vastgesteld door Gedeputeerde Staten

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doel en doelgroep	3
1.3	Beleidskader en plaats binnen de planning en control-cyclus	3
1.4	Relatie met het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI)	4
1.5	Inhoud	4
1.6	Spelregels bij de afwijkingen per project	4
1.7	Wijzigingen ten opzichte van de vorige voortgangsrapportage	6
2	Voortgang algemeen	7
2.1	Algemene ontwikkelingen	7
2.2	Totaaloverzicht afwijkingen	8
2.3	Meerjarenontwikkeling afwijkingen per paragraaf	8
3	Voortgang per paragraaf	10
3.1	Inleiding	10
3.2	Paragraaf Wegen	10
3.3	Paragraaf Openbaar Vervoer	13
3.4	Paragraaf Fiets	16
3.5	Paragraaf Verkeersveiligheid	20
3.6	Paragraaf Vaarwegen	23

Bijlagen

- Bijlage 1 - Detailoverzichten paragraaf Wegen VGR Infra 2020
- Bijlage 2 - Detailoverzichten paragraaf OV VGR Infra 2020
- Bijlage 3 - Detailoverzichten paragraaf Fiets VGR Infra 2020
- Bijlage 4 - Detailoverzichten paragraaf Verkeersveiligheid VGR Infra 2020
- Bijlage 5 - Detailoverzichten paragraaf Vaarwegen VGR Infra 2020

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 26 maart 2008 hebben Provinciale Staten de Regeling Projecten Zuid-Holland vastgesteld. In de Regeling Projecten Zuid-Holland wordt verzocht om een jaarlijkse voortgangsrapportage, voor alle projecten waarbij de netto provinciale bijdrage € 1 miljoen euro of meer bedraagt. Volgens de Regeling Projecten Zuid-Holland dient per project in ieder geval de volgende informatie te zijn opgenomen:

- a. een tijdsbalk met daarop weergegeven:
 - de actuele planning van de onderscheiden fasen van het project;
 - de planning van de onderscheiden fasen van het project in de vorige voortgangsrapportage.
- b. het actuele projectbudget afgezet tegen het projectbudget in de vorige voortgangsrapportage.
- c. een toelichting op de mutaties in de tijdsplanning en het projectbudget.
- d. een toelichting op eventuele scopewijzigingen van het project.
- e. een beschrijving van de risico's en daarvoor benoemde beheersmaatregelen.

In deze Voortgangsrapportage Infrastructuurprojecten is bovenstaande informatie met betrekking tot het jaar 2020 opgenomen, voor alle projecten uit het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur die voldoen aan de voorwaarde van minimaal een provinciale bijdrage van € 1 miljoen netto.

1.2 Doel en doelgroep

De voortgangsrapportage is bedoeld om inzicht te geven in de ontwikkeling van de infrastructuurprojecten uit het onderdeel 'Aanleg van nieuwe infrastructuur en verbetering van bestaande infrastructuur' van het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur ([PZI](#)) van de provincie over het afgelopen jaar. Primair dient de voortgangsrapportage ter informatie voor Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten, en ter verantwoording over de door Provinciale Staten vastgestelde middelen voor de grote infrastructurele projecten.

De voortgangsrapportage geldt niet als besluitvormingsdocument over de aanpassing van budgetten voor de diverse projecten. Deze besluitvorming vindt plaats bij de jaarlijkse begrotingsbehandeling en Kaderbesluit bereikbaarheid en bij eventuele tussentijdse projectbesluiten. Daarnaast geeft de voortgangsrapportage ook geen verantwoording over de hoogte van de uitgaven in het afgelopen jaar. De verantwoording hiervoor loopt via de Jaarrekening 2020, die gelijktijdig met deze voortgangsrapportage wordt aangeboden.

1.3 Beleidskader en plaats binnen de planning en control-cyclus

De voortgangsrapportage is gebaseerd op de in paragraaf 1.1 omschreven Regeling Projecten Zuid-Holland en loopt gelijk op met de provinciale planning en control-cyclus, welke vanuit de algemene financiële verantwoording van de provincie wordt gegenereerd. Voor het opstellen van de voortgangsrapportage wordt gebruik gemaakt van dezelfde financiële gegevens van de boekhoudkundige administratie.

De afwijkingen in uitgaven die in enig jaar optreden ten opzichte van de jaarbegroting worden gemeld en verantwoord via de planning en control-cyclus. De momenten waarop de Voorjaarsnota en Najaarsnota worden behandeld dienen om de kasritmes voor het lopende jaar naar aanleiding van de actuele ontwikkelingen bij te stellen. Verantwoording over afwijkingen in kasritmes over enig jaar vindt plaats in de planning en control-cyclus, en niet in deze voortgangsrapportage.

1.4 Relatie met het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI)

De voortgangsrapportage heeft een sterke relatie met het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI). Het PZI geeft inzicht in het budget dat in de begroting (2020-2023) is opgenomen voor aanleg van nieuwe infrastructuur en verbetering en beheer van bestaande infrastructuur, en het budget dat daarvoor is gereserveerd voor de periode daarna. Vanwege de relatie met het PZI is de projectinformatie in de voortgangsrapportage overeenkomstig met de vijf paragrafen uit hoofdstuk 3, financiële weergave programma, van het PZI gestructureerd. Deze paragrafen zijn: Wegen, Openbaar Vervoer, Fiets, Verkeersveiligheid en Vaarwegen.

1.5 Inhoud

De voortgangsrapportage geeft, naast een beschrijving van de algemene ontwikkelingen, per paragraaf van het onderdeel 'Aanleg van nieuwe infrastructuur en verbetering van bestaande infrastructuur' uit het PZI informatie over de eindprognose van de projecten ten aanzien van de openstelling of ingebruikname, en van het totale projectbudget. De voortgang van de projecten wordt vergeleken met de planning en projectbudgetten uit het PZI 2020-2039. De informatie is per paragraaf weergegeven in tabelvorm en geeft, op dezelfde wijze als in de voortgangsrapportage over 2019, de stand van zaken weer per 31 december 2020.

De gedetailleerde overzichten per project zijn als bijlage toegevoegd. In deze overzichten is onder meer het bedrag van de netto provinciale bijdrage aan het project vermeld. Daarnaast geven de overzichten inzicht in de planning, eventuele scopewijzigingen en de belangrijkste risico's en beheersmaatregelen. Ook is een toelichting opgenomen indien er mutaties hebben plaatsgevonden op de planning en/of het budget.

In deze voortgangsrapportage wordt niet over het onderdeel 'Beheer van bestaande infrastructuur' uit het PZI gerapporteerd. Middels de paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen en het PZI wordt de planning van het beheer in de begroting aangekondigd. Rapportage over de voortgang van het beheer vindt plaats in de Jaarrekening. Daarnaast wordt in deze voortgangsrapportage niet over projecten gerapporteerd die niet aan de voorwaarde van € 1 miljoen of meer netto provinciale bijdrage voldoen. Ook wordt er niet separaat gerapporteerd over projectbudgetten in de initiatieffase waarvan de planning nog niet is uitgewerkt en niet over projectbudgetten zonder zelfstandige planning. Dit laatste betreft bijvoorbeeld bijdragen aan projecten van derden en programma's met meerdere deelprojecten die verschillend zijn in locatie en karakter. Voorbeelden hiervan zijn pilots energietransitie en functionele verbeteringen wegen en vaarwegen.

1.6 Spelregels bij de afwijkingen per project

In hoofdstuk 3 van deze voortgangsrapportage zijn, per paragraaf uit het PZI, de tabellen opgenomen die de ontwikkeling per project op planning en projectbudget weergeven. In deze tabellen is gebruik gemaakt van een kleurcodering. Ten aanzien van de gebruikte kleurcodering geldt de onderstaande definitie. De details van de afwijkingen in planning en projectbudget zijn terug te vinden in de overzichten per project.

Afwijkingen op planning (zie voorbeeldtabel):

- zijn groen gemarkeerd indien er geen afwijking is of de afwijking is positief.
- zijn oranje gemarkeerd indien de afwijking (hoofdzakelijk) is veroorzaakt door externe factoren, bijvoorbeeld vertraging in externe besluitvorming of uitloop in procedures door ingediende bezwaren. Het betreft factoren waarop de provincie zelf geen invloed heeft;
- zijn rood gemarkeerd indien de afwijking niet in hoofdzaak aan externe factoren te wijten is, maar te herleiden is tot interne keuzes en uitloop op onderdelen waarbij de provincie Zuid-Holland zelf verantwoordelijk is voor de sturing. Bijvoorbeeld de keuze voor extra zorgvuldigheid bij het doorlopen van een nieuwe RO-procedure, maar ook vertraging in grondverwerving of langere doorlooptijd engineering.

Projectnr.	Omschrijving	Planning	Budget
B100000	N009 Rondweg Niemandsland (fictief project)	Sneller	
B200000	N099 Corridor – Ergenshuizen (fictief project)		
B300000	N999 Provinciale bijdrage ontsluiting Nooitgedacht (fictief project)		

(voorbeeldtabel afwijkingen op planning)

Naast de inhoudelijke definitie van de kleurcodering geldt verder dat deze wordt toegepast bij afwijkingen in betekenende mate. Daarbij is onderstaande definitie aangehouden:

- indien bij een programma van diverse verschillende projecten slechts een enkel project uitloopt, wordt toch de kleurcodering groen toegepast. Het programma heeft immers in betekenende mate aan de doelstelling voldaan;
- indien bij een afzonderlijk project de oplevering/openstelling slechts met enkele maanden is uitgelopen, wordt toch de kleurcodering groen toegepast. De afwijking is in dat geval niet in betekenende mate.

Afwijkingen op projectbudget (zie voorbeeldtabel):

- zijn groen gemarkeerd indien er geen afwijking is of de afwijking is positief;
- zijn groen gemarkeerd indien de afwijkingen worden veroorzaakt door reguliere indexering en/of instroom van budgetten uit de meerjaren doorkijk;
- zijn groen gemarkeerd indien het extra budget hoofdzakelijk wordt veroorzaakt door het toevoegen van extra scope aan het project. In dit geval is in de tabel de term ‘Scopewijz.’ toegevoegd;
- zijn rood gemarkeerd in alle andere gevallen. Indien er sprake is van een budgetafwijking van betekenende mate, is in de tabel tevens het percentage van de afwijking opgenomen. Het betreft daarbij het percentage van de afwijking op de netto bijdrage van de provincie Zuid-Holland.

Projectnr.	Omschrijving	Planning	Budget
B100000	N009 Rondweg Niemandsland (fictief project)		-25%
B200000	N099 Corridor – Ergenshuizen (fictief project)		+30%
B300000	N999 Provinciale bijdrage ontsluiting Nooitgedacht (fictief project)		+ 25% (Scopewijz.)

(voorbeeldtabel afwijkingen op budget)

Naast de inhoudelijke definitie van de kleurcodering geldt verder dat deze wordt toegepast bij afwijkingen in betekenende mate. Daarbij is onderstaande definitie aangehouden:

- indien bij een project met een provinciale bijdrage van € 10 miljoen of meer, het project tot 5% (met een max. van € 1.000.000,-) duurder is uitgevallen, wordt toch de kleurcodering groen toegepast. De afwijking is in dat geval niet in betekenende mate geweest.
- indien bij een project met een provinciale bijdrage van minder dan € 10 miljoen, het project tot 10% (met een max. van € 500.000,-) duurder is uitgevallen, wordt toch de kleurcodering groen toegepast. De afwijking is in dat geval niet in betekenende mate geweest.

1.7 Wijzigingen ten opzichte van de vorige voortgangsrapportage

Niet van toepassing



2 Voortgang algemeen

Algemene ontwikkelingen

In 2020 is bij de meeste projecten goede voortgang geboekt conform de geldende projectplanningen en binnen de afgesproken projectbudgetten. Inherent aan het dynamische en risicovolle proces van de infrastructuurontwikkeling, is er op een aantal projecten echter toch vertraging (24%) opgetreden en/of zijn er afwijkingen ontstaan in de projectbudgetten (5%) en de bijbehorende provinciale budgetten.

De coronacrisis had in 2020 een klein effect op de voorbereiding en uitvoering van infrastructurele projecten. De (voorbereidende) werkzaamheden zijn doorgedaan met inachtneming van de (extra) coronamaatregelen om de veiligheid te waarborgen. Samenwerking en participatie met belanghebbenden heeft digitaal plaatsgevonden. Doordat er minder werd gereisd, was er minder overlast door werkzaamheden.

Daarnaast heeft de stikstofproblematiek nog niet geleid tot concrete vertragingen op projecten. Bij een aantal projecten zijn wel extra kosten gemaakt als gevolg van extra onderzoek naar stikstofdepositie.

Ondanks de corona- en stikstofcrisis is de marktsituatie niet veel veranderd ten opzichte van voorgaande jaren omdat de uitvoering van projecten vooralsnog gewoon doorgaat. Dat was ook merkbaar bij de aanbestedingen in 2020. Het aantal inschrijvers per project is afgenomen waardoor er selectiever is ingeschreven. Voordeel is doorgaans dat er een betere match is tussen project en aannemer. Toch zijn de inschrijvingen scherp gebleven en zijn er regelmatig meerwerkclaims. De projecten die op de actuele marktsituatie anticiperen met moderne contractvormen, goed risicomanagement en adequaat contractmanagement leveren doorgaans ook professioneel tegenspel en blijven de resultaten doorgaans binnen het projectbudget. Opgemerkt wordt dat dit aan de voorkant veel werkt vergt om een passend en gedegen contract op de markt te zetten. Dit loont bij de bovengemiddelde projecten qua omvang, complexiteit en met kansen voor duurzaamheid, CO2 reductie en innovatieve kansen in de projecten.

Verder worden er binnen het programma tussentijds steeds (bestuurlijke) afwegingen en keuzes gemaakt welke projecten wel of niet de voorkeur krijgen. Hierbij wordt rekening gehouden met nut en noodzaak, regionale bijdragen etc. Het goed afwegen hiervan leidt soms wel tot langere doorlooptijden van de betreffende projecten.

2.1 Totaaloverzicht afwijkingen

De afwijkingen in planningen en projectbudgetten laten over alle paragrafen heen een redelijk stabiel beeld zien. Het algemene overzicht van dit beeld is opgenomen in de onderstaande tabel. In de overzichten per paragraaf in hoofdstuk 3, is in de kleurcodering onderscheid gemaakt of een afwijking in- of extern is beïnvloed.

VGR Infra 2020	% binnen planning	% binnen budget
Paragraaf Wegen	90% (9 van de 10)	100% (10 van de 10)
Paragraaf Openbaar Vervoer	89% (8 van de 9)	100% (9 van de 9)
Paragraaf Fiets	72% (18 van de 25)	100% (25 van de 25)
Paragraaf Verkeersveiligheid	57%* (4 van de 7)	57% (4 van de 7)
Paragraaf Vaarwegen	75%* (3 van de 4)	100% (4 van de 4)
Totaal	76% (42 van de 55)	95% (52 van de 55)

In 2020 is 76% van alle projecten binnen de afgesproken planning gebleven en is 95% van de projecten niet over het beschikbare projectbudget gegaan. De afwijkingen op de planning en het projectbudget zijn verschillend van aard. Voor de verdere details van de afwijkingen en of deze intern of extern zijn beïnvloed, wordt verwezen naar de behandeling per paragraaf in het volgende hoofdstuk en de details per project in de overzichten.

2.2 Meerjarenontwikkeling afwijkingen per paragraaf

Door de tijd heen laten de percentages per paragraaf fluctuaties zien. Vanaf 2012 zijn in de begroting streefwaarden opgenomen voor het aantal projecten dat binnen de planning en het budget dient te blijven. Per paragraaf gold dat 70% van de projecten binnen de planning diende te blijven en 85% van de projecten binnen het beschikbaar gestelde projectbudget. Vanaf 2013 gold het percentage van 75% voor de planning en het percentage voor het projectbudget is 85% gebleven. Met ingang van de eerste begrotingswijziging 2020 zijn alleen de wettelijk voorgeschreven begrotingsindicatoren opgenomen. Deze indicatoren zijn voor alle provincies gelijk, waardoor onderlinge vergelijking mogelijk wordt. De bovengenoemde streefwaarden als begrotingsindicator zijn daarmee komen te vervallen.

Een jaarlijkse beschouwing biedt onvoldoende basis om conclusies te trekken over de hoogte van de percentages die als indicator in de begroting zijn opgenomen, en of een eventuele uitsplitsing per paragraaf van toepassing zou kunnen zijn. Om die reden worden de trends over meerdere jaren in beschouwing genomen. Om die beschouwing te kunnen maken blijven de voorheen gehanteerde streefwaarden in gebruik.

In de tabel op de volgende pagina zijn voor de jaren 2016 tot en met 2020 de percentages weergegeven van de projecten die binnen de planning en binnen het beschikbare projectbudget zijn gebleven. Daarnaast is de kleurcodering rood toegepast indien het percentage onder de begrotingsindicator uitkwam, en de kleurcodering groen indien het percentage minimaal gelijk was aan de begrotingsindicator.

	%’s binnen planning (streefwaarde minimaal 75%)					%’s binnen budget (streefwaarde minimaal 85%)				
	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
Paragraaf Wegen	94%	86%	93%	100%	90%	100%	90%	100%	90%	100%
Paragraaf Openbaar Vervoer	89%	100%	100%	100%	89%	100%	100%	100%	100%	100%
Paragraaf Fiets	96%	79%	63%	94%	72%	91%	100%	100%	100%	100%
Paragraaf Verkeersveiligheid	92%	100%	100%	100%	57%	100%	89%	89%	100%	57%
Paragraaf Vaarwegen	100%	100%	80%	100%	75%	100%	100%	100%	100%	100%
Gemiddeld per jaar	94%	90%	84%	98%	76%	98%	95%	98%	98%	95%

3 Voortgang per paragraaf

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de voortgang van de projecten uit het [\(PZI\)](#), met een provinciale bijdrage van € 1 miljoen of meer. Per paragraaf is een algemene beschouwing opgenomen. In tabelvorm is de voortgang per project voor wat betreft planning en projectbudget weergegeven, gevolgd door een toelichting op de gesignaleerde afwijkingen.

De gedetailleerde overzichten per project zijn als bijlage toegevoegd. Hierin wordt ingegaan op mutaties in tijdsplanning en projectbudget, scopewijzigingen en de toprisco's en de beheersmaatregelen.

3.2 Paragraaf Wegen

3.2.1 Inleiding

In deze paragraaf wordt de stand van zaken weergegeven van de projecten die zijn opgenomen in de paragraaf Wegen van het PZI. 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 verbetering van de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid. De projecten voorzien in een (substantiële) verbetering of uitbreiding van overwegend infrastructuur die in beheer is van de provincie. Ook is er budget opgenomen voor investeringen in Dynamisch Verkeersmanagement. 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 ingezet op energietransitie om de CO₂ ambities voor beheer en onderhoud en in nieuwbouwprojecten te behalen. Voor de totstandkoming en realisatie van deze projecten is de provincie in de eerste plaats verantwoordelijk, maar de projecten worden vaak samen met andere (publieke) partijen uitgevoerd en er is meestal sprake van medefinanciering.

3.2.2 Voortgang algemeen

- In het project [Rijnlandroute](#) vorderen de werkzaamheden volgens planning. Er is verder gewerkt aan N434 (dit project is voor circa 75% gereed), de Tjalmaweg en de [oplevering van de 2^e tunnelbuis](#);
- In het Westland is de verbreding van de [N213 Centrale As Westland](#) de Middel Broekweg en de Dijkweg opgeleverd, de onderhoudswerkzaamheden worden in 2021 afgerond.
- In navolging van het tweede Uitvoeringbesluit uit december 2018 is in juli 2020 het definitief ontwerp voor de [N211 \(Wippolderlaan\)](#) vastgesteld en is een keuze gemaakt voor de te volgen ruimtelijke procedure. Daarnaast is verder gewerkt aan de [N215 Melissant Dirksland](#).
- Verder is gewerkt aan de verkenning [Beter Bereikbaar Gouwe](#) met participatie vanuit de omgeving. Ook is in 2020 verder gewerkt aan de voorbereiding van provinciale projecten, zoals de [kruising N214/N216](#), en de [N59 Energy Highway](#).
- Ook zijn er besluiten genomen om budget te reserveren voor toekomstige projecten (Kaderbesluit bereikbaarheid 2021). Voorbeelden hiervan zijn de Algeracorridor (korte en lang), actieplan geluid en functionele verbeteringen aan provinciale wegen.

Tabel

De onderstaande tabel geeft de voortgang per project op planning en projectbudget weer. Afwijkingen op planning en/of projectbudget zijn gemarkeerd in rood, oranje of groen. Voor een gedetailleerde toelichting op de tabel wordt verwezen naar hoofdstuk 2. Zie bijlage 1 voor de detailoverzichten per project.

Nr.	Projectnr.	Omschrijving	Planning	Budget
Initiatiefase				
1	B120641	N206, Verlegging Duinvallei Katwijk ²	2023	
2		N470/N471 aanpassingen i.r.t. A13/16 ¹	2029	
3		Geluidsmaatregelen SWUNG II ¹	2034	
4		Programmatische Aanpak Rotterdam - Den Haag ²	2032	
5		Programmatische Aanpak Goederencorridor Oost (A15) ²	2032	
6		Aanpak A12 corridor ¹	2033	
7		Verbetering kruisingen weg-vaarweg o.a. vervanging Concordiabrug ¹	2027	
8		Programma goederenvervoer ¹	2025	
Vorbereidingsfase				
9	B120643	Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek (Duinpolderweg)	2026	
10	B120756	N207 Corridor: Bentwoudlaan en Vredenburglaan	2022-2025	
11	B121139	MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211	2024-2025	
12	B121400	Gelijkvloerse kruising N214/216	2023	
13	B195900	N59 Energy Highway	2024	
14		Functionele verbeteringen wegen Doorstroming en Verkeersveiligheid (via trajectaanpakken) ²	2019-2028	
Uitvoeringsfase				
15	B100650	N206 RLR Reservering weerstandsvermogen ²	2025	
16	B120761	N207 Zuid	2023	
17	B120762	N207 Verbeteren doorstroming Passage Leimuiden	2025	
18	B120935	Geluidsschermen Lansingerland (Actieplan Geluid prov. Wegen 2018-2024) ²	2019	
19	B122246A	N222a Verdubbeling Veilingroute N466-Lange broekweg	2021	
20	B190012	HWN/OWN aansluiting A16/N3 (Bijdrage) ²	2021	
21	B190013	HWN/OWN aansluiting A15/N3 (Bijdrage) ²	2021	
22	B490011	Energietransitie infrastructuur ²	2020-2025	
23	B590041	Beter Benutten Goederenvervoer N213 Centrale As Westland	2020-2023	
24	EMPIDVM	Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) ²	2020-2023	
25	EN2311201	Bijdrage aan GO traject N231 a ²	2022	
26	F003463	Provinciale bijdrage infrastructuur aan alternatief bedrijventerrein Hoeksche Waard, zijnde Westelijke Dordtse Oevers ²	2021	
27		Rondweg Voorhout/inpassing sportlaan Lisse (incl. aansluiting N444 en N443)	2020	
<p>1. De planning voor deze projecten in de initiatiefase is nog niet uitgewerkt.</p> <p>2. Dit betreft een budget, reservering of bijdrage zonder zelfstandige planning, en telt niet mee bij het bepalen van de percentages projecten binnen planning en budget.</p>				

Ten aanzien van de afwijkingen op de planning zijn de specifieke oorzaken:

- Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek (Duinpolderweg): A.g.v het besluit van de provincie Noord-Holland is het project Duinpolderweg stopgezet. Zuid-Hollandse partners hebben een voorstel gedaan om alternatieve oplossingen voor de korte en lange termijn te ontwikkelen. In 2021 zal hier invulling aan worden gegeven, resulterend in een voorstel aan de staten. De verdere planning is afhankelijk van het maatregelenpakket en de besluitvorming hierover.

- MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211: Als gevolg van het tweede uitvoeringsbesluit d.d. 19 december 2018 dient in de voorbereidingsfase de planologische procedure opnieuw te worden doorlopen. Mede omdat het project al beschikt over Wet natuurbescherming-vergunning in het kader van stikstof, is gekozen voor een Wabo-procedure. De ontwerpstukken voor de Wabo-procedure worden in februari 2021 door de gemeenten als bevoegd gezag ter inzage gelegd.
- N207 Verbeteren doorstroming Passage Leimuiden: De start van de realisatie van de ViaductPlus variant is nog steeds onzeker vanwege de onzekerheid met betrekking tot de ontwikkeling bedrijventerrein Drechthoek II. In 2020 is gestart met de realisatie van korte termijn (no regret) maatregelen om doorstroming te verbeteren (fase 1).

Ten aanzien van de afwijkingen op het projectbudget zijn de specifieke oorzaken:

- MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211: Op 19 december 2018 heeft PS met een nieuw uitvoeringsbesluit N211 Wippolderlaan ingestemd tot realisatie van de Wippoldervariant. Deze bestaat uit de verdiepte ligging van de N211 ter plaatse van de aansluiting N222 / Veilingroute - Wateringveldse weg, een ongelijkvloers verhoogde aansluiting Laan van Wateringse Veld en het opheffen van de verzorgingsplaats. Hiervoor geldt een investeringskrediet van € 71,24 mln. van de Provincie. Aanvullend is bij afdoening van amendement 654 (Participatie uitwerking Wippolderlaan) € 2,6 mln. beschikbaar gesteld bij het Kaderbesluit Bereikbaarheid 2021. De gemeenten Westland en Midden-Delfland dragen in totaal € 7,7 mln. bij.
- Rondweg Voorhout/inpassing Sportlaan Lisse (incl. aansluiting N444 en N443): Betreft het onderdeel 'Inpassing Sportlaan'. Voor de maatregelen Inpassing Sportlaan Lisse is 1,3 mln. overgeheveld naar projectnummer B200013 (HOV-corridor Noordwijk - Schiphol), waar deze maatregelen onderdeel vanuit maken, ter afhandeling van de financiële afspraken met de gemeente Lisse. De rest van de subsidie betreft de jaren 2021-2023. De activering wordt in het nieuwe PZI doorgeschoven naar 2023.

3.3 Paragraaf Openbaar Vervoer

3.3.1 Inleiding

In deze paragraaf wordt de stand van zaken weergegeven van de projecten die zijn opgenomen in de paragraaf Openbaar Vervoer van het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur. De paragraaf Openbaar Vervoer bevat projecten voor nieuwe en verbeterde infrastructuur, die bijdragen aan hoogwaardig en samenhangend openbaar vervoer. In principe is het R-net een kwaliteitsconcept van een frequente (ten minste 6x per uur per richting in de spits, 4x per uur per richting in de daluren en 2x per uur per richting 's avonds en op zondag), betrouwbare, snelle en comfortabele reis daarbij het uitgangspunt. Voorbeelden zijn de ontwikkeling van diverse spoor- en buscorridors. De exploitatie van het openbaar vervoer (OV-concessies) is hierin niet opgenomen.

Voor de totstandkoming en het realiseren van deze projecten is de provincie in de eerste plaats verantwoordelijk. Hoewel de provincie verantwoordelijk is voor deze projecten, worden de projecten samen met, en in geval van subsidieprogramma's door, andere partijen uitgevoerd en is er bijna altijd sprake van medefinanciering.

Kaart HOV/R-netlijnen van de provincie Zuid-Holland



Voortgang

In 2020 zijn onder andere de volgende belangrijke mijlpalen bereikt:

- De [Treindienst Alphen aan den Rijn – Gouda](#) is als R-netlijn gestart met ingang van december 2016. Op deze lijn rijden nu R-nettreinen. In 2017 was al de frequentie verhoogd van twee naar vier treinen per uur en was station Boskoop Snijdelwijk geopend. In februari 2018 is station Waddinxveen Triangel geopend. Daarmee zijn alle stations geopend en rijdt de trein nu de beoogde frequentie. In 2019 zijn de perrons op hoogte gebracht zodat een gelijkvloerse instap mogelijk is. Ook zijn de perrons van nieuw

meubilair voorzien. Ook zijn de stationspleinen en de omgeving van de stations Alphen aan den Rijn, Boskoop, Waddinxveen en Waddinxveen-Noord zijn aantrekkelijker gemaakt. Het project is inmiddels voltooid.

- In 2020 zijn de werkzaamheden voortgezet voor de realisatie van de viersporigheid tussen Delft Campus en Rijswijk. Ook zijn voor de viersporigheid tussen Rotterdam en Schiedam verdere voorbereidingen getroffen. Deze aanpassing moet mogelijk maken dat de betrouwbaarheid en flexibiliteit in lijnvoering wordt vergroot en het intercitystation Schiedam behouden kan blijven.
- In 2020 zijn de werkzaamheden voortgezet voor de realisatie van de viersporigheid tussen Delft Campus en Rijswijk. Deze viersporigheid Schiedam is integraal onderdeel van de Schaalsprong Metropolaan OV en Verstedelijking waarover in BO MIRT november 2020 afspraken zijn gemaakt, nodig om de verstedelijking langs de spoorlijn mogelijk te maken. De viersporigheid tussen Rotterdam en Schiedam is zorgt voor het behoud van Schiedam als intercitystation, ook bij een frequentie van 6 sprinters en 8 IC, zoals voorzien in Programma Hoogfrequent Spoor.
- Voor de spoorlijn Leiden – Utrecht is in het BO MIRT 2020 afgesproken de uitbreiding van 4 keer per uur een trein in de spits naar buiten de spits verder uit te werken, en de inpassing van een nieuw station Hazerswoude-Rijndijk te verkennen. Het Rijk heeft voor de inpassing een plafondbedrag van €80 miljoen genoemd. Ongewijzigd is streven om in het [BO MIRT](#) van het najaar van 2022 definitieve afspraken te maken over het langetermijnperspectief van de spoorcorridor Leiden-Utrecht, aangezien het de verwachting is dat de resultaten van het landelijk programma baanstabiliteit dan beschikbaar zijn.
- Voor de R-netlijn [Gouda – Schoonhoven](#) is in 2020 de vernieuwing van busstation Gouda uitgevoerd. Hiermee is het busstation op R-netniveau terecht gekomen, waardoor wachtgelegenheid, uitstraling, toegankelijkheid en reisinformatie aanzienlijk zijn verbeterd. Ook zijn op de singels van Gouda de verkeersregelinstallaties beter afgesteld, waardoor de R-netlijn sneller en betrouwbaarder kan rijden. Hiermee is de corridor voltooid.
- Voor HOV-corridor [Noordwijk-Schiphol](#) is in 2020 gewerkt aan realiseren van diverse HOV-haltes met ketenvoorzieningen.
- In 2020 is voor het [DMG-gebied](#) gewerkt aan restpunten van de eerste fase van de businfrastructuur. Voor de tweede fase zijn voorbereidingen getroffen, waardoor in 2021 haltes en doorstromingsmaatregelen kunnen worden gerealiseerd.
- In 2020 is verder onderzoek gedaan naar de corridor [Rotterdam – Oud-Beijerland](#). Ombouw van de corridor tot R-net is vanwege de onzekerheid rond OV en corona nog niet besloten.

Tabel

De onderstaande tabel geeft de voortgang per project op planning en projectbudget weer. Afwijkingen op planning en/of projectbudget zijn gemarkeerd in rood, oranje of groen. Voor een gedetailleerde toelichting op de tabel wordt verwezen naar hoofdstuk 2. Zie bijlage 2 voor de detailoverzichten per project.

Nr.	Projectnr.	Omschrijving	Planning	Budget
Initiatiefase				
1	B20001	Ontwikkeling buscorridors: Algemeen ¹	2028	
2		Beschikbaar voor OV (waaronder spoorinfrastructuur) ¹	2030	
3		Bijdrage aan Light rail regio Rotterdam – Den Haag	2028	
Vorbereidingsfase				
4	B210100	Bijdrage verlenging Hoekse lijn	2022	
5	B210110	Bijdrage viersporigheid Schiedam en Bijdrage Keerspooren Rotterdam in het kader van IC Dordrecht - Brabant	2025	
Uitvoeringsfase				
6	B200010	Ontwikkeling buscorridors: Alphen aan den Rijn – Schiphol ²	2020	
7	B200011	Ontwikkeling buscorridors: Goeree Overflakkee - Rotterdam ²	2020	
8	B200013	Ontwikkeling buscorridors: Noordwijk (Duin-Bollenstreek) - Schiphol	2021-2023	
9	B210071	Merwedelinge lijn	2023	
10	B210100	Bijdrage verlenging Hoekse lijn	2022	
11	B230100	Programma P+R Voorzieningen ¹	2022-2025	
12	B260000	HOV-NET Zuid-Holland Noord	2022-2025	
13	B263300A	HOV HWGO (waaronder Rotterdam – Oud Beijerland)	2021	
14	B263500	HOV DMG (waaronder Merwedelingelijn) ²	2022	
15	B265000	HOV-Net Zuid-Holland Risicoreservering ¹	2023	
16	B590010	HOV-Drechtsteden (bijdrage aan derde)	2026	
1. Dit betreft een budget, reservering of bijdrage zonder zelfstandige planning, en telt niet mee bij het bepalen van de percentages projecten binnen planning en budget 2. Van deze projecten is de uitvoering voor 2019 afgerond. De financiële afrekening van deze projecten loopt nog, bijvoorbeeld i.v.m. afhandeling van (schade)claims of uitspraken in beroepszaken. Van deze projecten is geen detailoverzicht opgenomen. Indien zich tijdens de financiële afrekening budgetafwijkingen in betekende mate voordoen, zal hier inhoudelijk over gerapporteerd worden in dit hoofdrapport.				

Ten aanzien van de afwijkingen op de planning zijn de specifieke oorzaken:

- HOV Drechtsteden: De laatste nog openstaande subsidie is lager vastgesteld dan beschikt. Voor het resterende budget moet nog worden bepaald waar dit aan kan worden uitgegeven.
- HOV HWGO (waaronder Rotterdam - Oud Beijerland): Het ontwerp van het project heeft vertraging opgelopen mede als gevolg van gesprekken met gemeente en vervoerder en als gevolg van Corona.

Ten aanzien van de afwijkingen op het projectbudget zijn de specifieke oorzaken:

- HOV-Net Zuid-Holland Noord: De diverse bijstellingen aan zowel de lasten- en batenkant met 5,2 miljoen. Deze wijziging heeft geen invloed op de netto bijdrage van de PZH.

3.4 Paragraaf Fiets

3.4.1 Inleiding

Het Fietsplan 2016-2025 is vastgesteld met de bijbehorende Uitvoeringsagenda "Samen verder fietsen". Doelstellingen van het Fietsplan zijn dat mensen vaker en verder fietsen, dat fietsen veiliger wordt en dat nieuwe fietspaden innovatief en energieneutraal worden gerealiseerd. Deze doelen hebben niet alleen betrekking op provinciale infrastructuur, maar streven we ook na door samenwerking met en ondersteuning van andere overheden en organisaties.

In de Uitvoeringsagenda is uitgewerkt welke opgaven er zijn om de drie speerpunten van het beleid, optimaliseren van het fietsrouten netwerk, fiets in de keten en innovatieve en CO2 neutrale fietspaden te realiseren. De voortgang op hoofdlijnen is onderstaande tabel opgenomen. Daarna volgt de voortgang van de fietsprojecten. Voor een overzicht van de opgaven zie bijlage 1.

Voortgang Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'

Speerpunt	Voortgang
Optimaliseren Fietsrouten netwerk	
Fiets in de keten	
Innovatieve, energieneutrale fietspaden	

In de afgelopen jaren zijn er al veel projecten gerealiseerd die bijdragen aan het speerpunt 'Optimaliseren Fietsrouten netwerk'. Toch lukt dat niet altijd in de vooraf gemaakte planning. De redenen daarvoor zijn uiteenlopend. Veel projecten worden door derden uitgevoerd. Vanuit het programma bieden wij zoveel mogelijk ondersteuning waar dat mogelijk is.

De voortgang bij uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen bij stations, het onderdeel "Fiets in de keten", is positief beïnvloed door het verkrijgen van Rijksfinanciering voor de stallingen bij stations. In 2020 zijn veel stallingen verder ontworpen en voorbereid voor realisatie.

Ten aanzien van het derde speerpunt zijn in de afgelopen jaren uiteenlopende pilots uitgevoerd. Begin 2019 zijn Provinciale Staten geïnformeerd over de uitkomsten daarvan. Implementatie van deze vernieuwingen en onderzoek zetten we voort, samen met andere wegbeheerders.

Op de link <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/fietsverkeer/> staat actuele informatie over de fietsprojecten van programma Fiets.

Voortgang uitvoering moties en amendementen

Amendement A517 Investeren in fiets

Als uitvoering van deze motie wordt gewerkt aan de ontwerpen van twee tunnels op drukke fietsroutes die provinciale wegen op turbotondes kruisen. Het nader onderzoek hiernaar betreft twee fietstunnels in Lisse en de Lier. Deze fietstunnels zijn in 2020 verder ontworpen en voorbereid.

Motie 812 Aanvulling Uitvoeringsagenda Fiets

In september 2018 is de Uitvoeringsagenda per motie aangevuld met middelen voor het vervangen van tegelfietspaden door comfortabeler verharding. In 2019 en 2020 is hier nader onderzoek naar gedaan. In 2021 - 2023 wordt dit uitgevoerd.

Daarnaast zijn met deze motie middelen beschikbaar gekomen voor een snelle realisatie van snelfietsroutes van Zoetermeer naar Rotterdam en verbetering van het "Trambaanpad" van Spijkenisse naar Hellevoetsluis. Beide projecten worden nader uitgewerkt. De reserveringen voor deze projecten worden vooralsnog aangehouden, zodat wij kunnen bijdragen zodra de projecten uitvoeringsgereed zijn.

Voortgang projecten

In de onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de projecten die in 2020 gereed zijn gekomen. Gereed betekent in dit geval dat het fietspad is opengesteld voor fietsers. De verdere (financiële) afwikkeling van het project loopt daarna vaak nog door.

Projectnr.	Omschrijving
B545600	F456; Viaduct Ypenburg
B522805	F228.05; P. Bregmanlaan-Kleihoogt (fase 2) (SFR)
B550400	F504.00; Delft Zuid-TU-wijk Gelatinebrug (stalling Delft CS)
B560500	F605 Fietspaden Nieuwe Driemanspolder
B561600	F616 Fietsgeleidingssysteem Algerakring
B543101	F431.01; Achterland-Groot Ammers-Molenkade
B558307	F583.7 Ringdijk
B561700	F617 Fietspad Kerkweg/Middelweg
B558300	F583 F15 IJsselmonde - (SFR). Hierbij zijn de volgende fietsmaatregelen gerealiseerd: Vlasstraat, Mauritsweg Rsw fase 1, Voordijk, Heulweg/Smitshoek, Provinciaal fietspad Waterschap, Gebroken Meeldijk/Tuindersweg, Verkeerslichten Dierenstein.

De onderstaande tabel geeft de voortgang per project op planning en projectbudget weer. Afwijkingen op planning en/of projectbudget zijn gemarkeerd in rood, oranje of groen. Voor de definitie van de kleurcodering wordt verwezen naar hoofdstuk 2. De detailoverzichten zijn opgenomen in bijlage 3.

Project-nr.	Projectnaam	Planning	Budget
B526305	F263.5 SFR Rotterdam-Gouda (SFR20)		
B526702	F267.2 Leiderdorp - Koudekerk; gedeelte Zoeterwoude Dorp - Leiderdorp (Tunnel)	n.v.t.	n.v.t.
B530601	F306.1 Fietspad Brug Aarkanaal (Alphen ad Rijn - Nieuwkoop)		
B544102	F441.2 Loetbos - Gouda (Krimpenerwaard)		
B545600	F456; Viaduct Ypenburg		
B550802	F508.2 Fietsbrug Haagse Trekvlief (SFR)		
B558300	F583 BAR-route (Barendrecht-Ridderkerk-Albrandswaard) F15 IJsselmonde - (SFR)		
B560400	F604 Oud Beijerland-Strijen		
B561200	F612 Sliedrecht - Gorinchem SFR		
B562300	F623 Rotterdam - Zoetermeer SFR		
B562400	F624 Gouda - Alphen a/d Rijn SFR		
B562500	F625 Rotterdam - Schoonhoven SFR		
B562800	F628 Gouda-Bodegraven-Woerden (SFR)		
B563100	F631 Fietscorridor Leiden - Voorschoten (SFR)		
B563800	F638 Fietsroute Naaldwijk - R'dam		
B563900	F639 Fietsroute Hellevoetsluis – Spijkenisse		
B569500	F695 Ongelijkvloerse kruising Turborotondes		
B569501	Fietstunnel de Lier		
B569502	Fietstunnel Lisse		
B570005	F700.05 N208b (noordkant Lisse)		
B570009	F700.09 N211a+b		
B580500	Uitbr fietsstallingen Dordrecht CS – Krispijnzijde (=zuidzijde)		
B580900	Uitbr fietsstallingen Leiden CS		

Op basis van de in het PZI 2020-2034 opgenomen budgetten zijn er 22 fietspadprojecten met een bijdrage vanuit de provincie Zuid-Holland van meer dan € 1 miljoen netto.

Ten aanzien van de afwijkingen op de planningen in de fietsprojecten geldt dat de projecten veelal door derden worden uitgevoerd. De mogelijkheden om te sturen in de planning zijn daarmee beperkt. Ten aanzien van de afwijkingen op de planning zijn de specifieke oorzaken:

- F263.5 Snelfietsroute Rotterdam-Gouda (SFR20): Vertraging in proces doordat een deel van de route opnieuw met de omgeving bekeken moet worden.
- F306.1 Fietspad Brug Aarkanaal (Alphen a/d Rijn – Nieuwkoop): Vertraging ontstaan door ruimtelijke procedure en grondverwerving.
- F508.2 Fietsbrug Haagse Trekvlief : Vertraging door langer traject voor keuze van de locatie van de fietsbrug.
- F604 Oud Beijerland – Strijen: Vertraging door maatregelen natuurcompensatie en grondverwerving.
- F623 Rotterdam-Zoetermeer: Vertraging door het maken van nadere afspraken over de financiering tussen decentrale overheden.

- F700.05 N208b: Vertraging door gefaseerde aanpak van de tegelfietspaden.
- Uitbreiding fietsenstalling Dordrecht: vertraging doordat de ontwerpfase langer duurt.

De volgende projecten zijn niet tot uitvoering gekomen:

- F267.1 (fietspad Laan van Oud Raadwijk) en F267.2 (Leiderdorp-Koudekerk; gedeelte Zoeterwoude dorp): deze fietsprojecten hingen samen met realisatie station Meerburg wat niet tot stand is gekomen. De beide fietsprojecten (tunnel en toeleidend fietspad) derhalve ook niet.

Risico's op programmaniveau

In de onderstaande tabel zijn de risico's weergegeven.

31-12-2020	
Risico's	Maatregelen
Fietsparkeren bij stations wordt onvoldoende gerealiseerd	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bestuursconvenant fietsparkeren en plan van aanpak met stakeholders 2. Blijven inzetten op planvorming 3. Lobby inzetten
Ambitie op snelfietsroute netwerk blijft achter	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vergroten van rol van de fiets binnen de mobiliteitsketen 2. Blijven inzetten op planvorming
Onderdeel doelgroepgerichte (doelgroepen: jongeren, senioren, forensen en overige) aanpak komt niet tot concrete acties	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gedragbeïnvloedingsmaatregelen meenemen in projecten 2. Stimuleren fietsgedrag meenemen in snelfietsroutes 3. Uitvoeren doelgroepgerichte fietsstimulering 4. Samen met partners deskundigheid organiseren 5. Samenwerking met partners Delta Cycling, ROV en CROW
Planning is niet robuust (projecten uit het PZI worden niet gerealiseerd binnen de geplande termijnen)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Actief in overleg blijven met partners (o.a. gemeente) 2. Monitoring van voortgang 3. Herprioritering van projecten 4. Faciliteren van wegbeheerders

3.5 Paragraaf Verkeersveiligheid

3.5.1 Inleiding

De PZI paragraaf Verkeersveiligheid bestaat uit verkeersveiligheidsprojecten op de provinciale wegen. Het totale programma verkeersveiligheid bestaat uit circa 11 projecten, waarvan 10 projecten een netto PZH bijdrage van meer dan € 1 miljoen kennen.

De doelstelling van dit programma is het veiliger inrichten van de provinciale infrastructuur en daarmee het leveren van een bijdrage aan de verkeersveiligheidsdoelstelling voor heel Zuid-Holland.

Al meerdere jaren wordt gewerkt volgens de trajectwijze aanpak, waarbij het onderhoud op grotere trajectdelen wordt uitgevoerd in combinatie met verbetermaatregelen op het traject. De verkeersveiligheidsprojecten uit het PZI zijn zoveel mogelijk geïntegreerd in deze trajectwijze aanpak. Door de werkzaamheden te combineren kan de uitvoering efficiënter verlopen en wordt de overlast voor de omgeving en het wegverkeer geminimaliseerd.

In 2020 zijn de volgende onderhoudstrajecten met verkeersveiligheidsmaatregelen uitgevoerd danwel de voorbereiding gestart:

[N207c](#)

[N470b](#)

[N489a](#)

[N470a](#)

[N470c](#)

Daarnaast zijn er ook projecten die om redenen van uitvoeringstermijn en/of grootte, los van de trajectaanpak worden uitgevoerd. Zo is er los van onderhoudswerkzaamheden in 2020 de rotonde N215/Staakweg te Dirksland gerealiseerd.

Tabel

De onderstaande tabel geeft de voortgang per project op planning en projectbudget weer. Afwijkingen op planning en/of projectbudget zijn gemarkeerd in rood, oranje of groen. Voor een gedetailleerde toelichting op de tabel wordt verwezen naar hoofdstuk 2. Zie bijlage 4 voor de detailoverzichten per project.

Nr.	Projectnr.	Omschrijving	Planning	Budget
Vorbereidingsfase				
1	EN2140801	Parallelweg N214B	2024	
Uitvoeringsfase				
2	EN0000012	Maatregelen verkeersveiligheid trajecten 2012 ev investering ¹	2020	
3	EN2101202	Rotondes Ammerstol en Wetering	2020-2023	
4	EN2110902	Verkeersveiligheid maatregel traject N211a: Turborotonde N211/N465 (Monster)	2021	
5	EN2141201	Verkeersveiligheidsmaatregelen in trajectaanpak N214ab	2024	
6	EN2150501	N215 Melissant - Dirksland	2020	
7	EN2151002	N215 Trajecten B en C, Groot onderhoud en verkeersveiligheidsmaatregelen	2024	
8	EN2230001	Aanpassingen hoofdrijbaan N223 (Westland, Midden-Delfland)	2020-2023	
9	EN4840801	Reconstructie N484 ²	2022	
10		<i>Maatregelen verkeersveiligheid trajecten 2016 ev¹</i>	2020-2021	
11		<i>Maatregelen bermveiligheid provinciale wegen investering¹</i>	2022-2023	
1. Dit betreft een budget, reservering of bijdrage zonder zelfstandige planning, en telt niet mee bij het bepalen van de percentages projecten binnen planning en budget.				
2. Dit project is overgegaan naar de provincie Utrecht als gevolg van herbegrenzing. De financiële afwikkeling loopt nog. Van dit project is geen detailoverzicht opgenomen. Indien zich in de financiële afrekening budgetafwijkingen in betekende mate voordoen, zal hier inhoudelijk over gerapporteerd worden in dit hoofdrapport.				

Ten aanzien van de afwijkingen op de planning zijn de specifieke oorzaken:

- Verkeersveiligheid maatregel traject N211a: Turborotonde N211/N465 (Monster): Er is enige vertraging opgelopen tijdens de uitvoering van werkzaamheden aan kabels en leidingen.
- N215 Melissant – Dirksland: De opleverdatum was 6 december jl. De aannemer heeft deze datum niet gehaald. Een nieuwe aannemer heeft het werk overgenomen. Het bedrijf maakt alle overgebleven werkzaamheden zo snel mogelijk af om zoveel mogelijk hinder voor de omgeving te voorkomen.
- Aanpassingen hoofdrijbaan N223 (Westland, Midden-Delfland): Project is in augustus 2020 definitief gegund. Fase A - vanaf A4 tot aan kruising 't Woudt loopt volgens planning. Werkzaamheden hoofdrijbaan zijn gerealiseerd voor eind 2020. Uitloop planning heeft betrekking op fase B ('t Woudt - Noordlierweg) en is het gevolg van uitloop besluitvorming door college en gemeenteraad op wijziging bestemmingsplan. Was september 2020, wordt nu op zijn vroegst februari 2021. Hierdoor kan de aannemer later dan gepland met zijn voorbereidende werkzaamheden starten.

Ten aanzien van de afwijkingen op het projectbudget zijn de specifieke oorzaken:

- Rotondes Ammerstol en Wetering: Het project heeft in 2018 geruime tijd stil gelegen vanwege een geschil tussen opdrachtgever en aannemer. De Rechtbank heeft geen uitspraak gedaan over de schuldvraag en daarna zijn partijen tot een schikking gekomen en is het project afgebouwd en medio 2019 afgerond. Dit heeft tot een overschrijding van de kosten geleid en vervolgens is het project afgerond.
- Verkeersveiligheid maatregel traject N211a: Turborotonde N211/N465 (Monster)

Hogere bouwkosten door benodigde extra voorbelasting ondergrond en kosten nadeelcompensatie kabels en leidingen.

- N215 Melissant – Dirksland:
Kosten vallen hoger uit door hogere bouwkosten, engineering en kabels en leidingen (ivm aanpassing compensatieregeling en complexiteit).

3.6 Paragraaf Vaarwegen

3.6.1 Inleiding

De doelstelling van het programma vaarwegen is bevordering van een veilige, vlotte en doelmatige afwikkeling van het scheepvaartverkeer (beroepsvaart en recreatievaart). In het programma zijn projecten opgenomen voor nieuw aan te leggen infrastructuur (bruggen, vaarweg) en verbetermaatregelen in het bestaande vaarwegareaal. Daarnaast zijn er projecten waar met realisatie van vaarwegmanagement de doorstroming op het vaarwegennet wordt verbeterd. Daarbij gaat het o.a. om het aansluiten van bruggen op bedienencentrales. Bediening op afstand maakt een betere afstemming tussen weg- en scheepvaartverkeer mogelijk.

Voortgang

- Ook in 2020 is gewerkt aan de bereikbaarheid en veiligheid van de vaarwegen door o.a. het vervangen van oevers (totaal 6798 m) door een constructie die sterker en onderhoudsarm is en langer meegaat. Het betreffen meerjarige projecten waarvan delen al in eerdere jaren zijn gestart of uitgevoerd. Zo is er verder gewerkt aan de vervanging van delen van de oevers van de Gouwe nabij Waddinxveen en Boskoop, Delftse Schie in Delft en het Rijn-Schiekanaal bij Rijswijk. Daarbij worden ook kleine functionele verbeteringen gerealiseerd;
- De provincie Zuid-Holland en het ministerie van Economische Zaken en Klimaat hebben in 2018 samen een SBIR (Small Business Innovation Research)-competitie in gang gezet. Het SBIR-traject wordt een proeftuin van de natte infrastructuur. Het doel van deze competitie is het stimuleren van innovatieve bedrijven voor het vinden van haalbare oplossingen voor het opwekken van duurzame energie langs de provinciale oevers/kades. In december 2018 zijn aan acht bedrijven certificaten uitgereikt om te bevestigen dat zij een haalbaarheidsstudie uit mogen voeren voor de energietransitie vaarwegen. In 2019 zijn drie initiatieven geselecteerd om een pilot uit te voeren. Deze pilots zijn in 2020 opgeleverd. De prototypes werken en leveren duurzame energie. Om te bepalen of in alle seizoenen voldoende energieopbrengst is, wordt de gelegenheid geboden om de proefopstellingen nog een jaar langer te laten staan.
- In 2020 is aan Hoogheemraadschap Delfland de gelegenheid geboden om zogenaamde vissenbossen te plaatsen in de Schie. Deze constructie bieden een schuil- en rustplaats voor vissen. Hiermee wordt de biodiversiteit en de ecologische kwaliteit van de vaarweg verbeterd. Onderzocht wordt of het plaatsen van vissenbossen of andere constructies ook in andere vaarwegen mogelijk is.

Tabel

De onderstaande tabel geeft de voortgang per project op planning en projectbudget weer. Afwijkingen op planning en/of projectbudget zijn gemarkeerd in rood, oranje of groen. Voor een gedetailleerde toelichting op de tabel wordt verwezen naar hoofdstuk 2. Zie bijlage 5 voor de detailoverzichten per project.

Nr.	Projectnr.	Omschrijving	Planning	Budget
Initiatiefase				
1	EVW091601	<i>Optimalisatie Gouwe irt A12 Coenecoop¹</i>	2030	
2	EVW011202	Verbreiding Delftse Schie incl. verplaatsing Loswal/Ligplaatsen Schieoevers Delft	2023	
Vorbereidingsfase				
3	EVW081202	Vervangen Steekterbrug	2023	
Uitvoeringsfase				
4	EVW000011	<i>Functionele verbeteringen VW (bijdrage aan GO VW)¹</i>	2020-2023	
5	EVW000601A	<i>Realiseren vaarwegmanagement (DVM)²</i>	2020	
6	EVW010509	Bochtafsnijding Delftse Schie - Overschie (incl. studiekosten)	2020	
7	EVW010802B	Verv.St.Sebastiaansbrug Delft	2021	
<p>1. Dit betreft een budget, reservering of bijdrage zonder zelfstandige planning, en telt niet mee bij het bepalen van de percentages projecten binnen planning en budget.</p> <p>2. Van deze projecten is de uitvoering voor 2019 afgerond. De financiële afrekening van deze projecten loopt nog, bijvoorbeeld i.v.m. afhandeling van (schade)claims of uitspraken in beroepszaken. Van deze projecten is geen detailoverzicht opgenomen. Indien zich tijdens de financiële afrekening budgetafwijkingen in betekenende mate voordoen, zal hier inhoudelijk over gerapporteerd worden in dit hoofdrapport.</p>				

Ten aanzien van de afwijkingen op de planning zijn de specifieke oorzaken:

- Verplaatsing Loswal/Ligplaatsen Schieoevers Delft: Er is met gemeente Delft nog discussie over de inpassing van het fietspad naast het te realiseren loswal/ligplaatsen.

Ten aanzien van de afwijkingen op het projectbudget zijn de specifieke oorzaken:

- Bochtafsnijding Delftse Schie - Overschie (incl. studiekosten):
De Rijksbijdrage vanuit de Kaderrichtlijn Water van € 1,5 miljoen is uitgekeerd via het provinciefonds en mogen niet ten gunste worden gebracht van een investeringsproject. De bijdrage valt vrij ten gunste van de algemene middelen ter dekking van de kapitaallasten. De uitgaven blijven gelijk maar de netto bijdrage wordt hiermee € 1,5 miljoen hoger.