

Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur 2019-2048

november 2018
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 Hoofdpijnenakkoord 2015 - 2019 is de beschreven ambitie bevestigd en zijn de prioriteiten van het college van Gedeputeerde Staten aangegeven. Het wordt jaarlijks vastgesteld, als onderdeel van de begroting van de provincie Zuid-Holland.

Het geeft inzicht in het budget dat in de begroting (2019-2022) is opgenomen voor aanleg en beheer van infrastructuur. Het geeft daarnaast een doorkijk van het budget dat is gereserveerd voor de periode daarna (2022 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 Hoofdpijnenakkoord 2015-2019. In het PZI is geen nieuw beleid opgenomen, er zijn wel verschuivingen en aanpassingen gedaan passend binnen het bestaande beleidskader.

Financieel kader

In het Hoofdpijnenakkoord 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 budgetten in het PZI zijn het gevolg van afzonderlijke project- en programmabesluiten en het jaarlijkse Kaderbesluit Infrastructuur. Er is 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 78 % van de projecten juridisch verplicht of bestuurlijk gecommitteerd. 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.

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 2033 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).

Eens in de vier jaar worden de NOK en de NBB geactualiseerd. Eind 2018 wordt het proces van actualisatie gestart zodat Provinciale Staten de nieuwe nota's voor de periode 2020-2023 in 2020 kunnen vaststellen. Bij de actualisatie zullen Provinciale Staten uitdrukkelijk betrokken worden bij het aangeven welk prestatieniveau van de infrastructuur wordt verwacht en welke financiële middelen hiervoor beschikbaar zullen zijn.

De provinciale ambities voor mobiliteit worden uitgewerkt en geconcretiseerd in netwerkanalyses, onderzoeken en verkenningen. De provincie doet dit steeds vaker gebiedsgericht om knelpunten en kansen voor de toekomst te inventariseren en mogelijke verbetermaatregelen te definiëren. Voor het Kaderbesluit 2020 wordt gewerkt aan een actualisatie van de netwerkanalyses. 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 nieuwe inzichten met betrekking tot wegen, vaarwegen, openbaar vervoer en de Uitvoeringsagenda fiets geactualiseerd. Verkeersveiligheid wordt hierin standaard meegenomen.

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. Voornamelijk leidt het ontbreken van de indexering in deze collegeperiode niet tot knelpunten bij projecten.

Inmiddels is duidelijk dat de prijzen weer stijgen. De kosten voor bouwmaterialen en arbeid zijn in 2016 en 2017 met 3,5% gestegen. Op basis van de kasritmes voor nieuwbouwprojecten voor 2019 en verder is de prijsstijging met behulp van de cijfers van 2016 en 2017 berekend op circa € 55 tot 60 miljoen.

Er wordt al volop gewerkt aan optimalisatie van de financiële sturing op projecten. Daarvoor zijn verschillende maatregelen geïmplementeerd.

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. Om dit te ondervangen zijn de prognoses op een later moment opgehaald en is de kans op vertraging door risico's verwerkt in de prognoses.

Op programmaniveau wordt ook een risicobuffer gehanteerd. De totale verwachte uitgaven van de nieuwbouwprojecten in het PZI bedraagt voor 2019 circa € 302 miljoen. Op basis van analyse is het mogelijk dat de daadwerkelijke realisatie lager uitvalt. Deze uitgaven worden dan in een later jaar gedaan. Daarom wordt op programmaniveau een risicobuffer ingebouwd van € 50,0 miljoen waarmee de prognose voor 2019 is bijgesteld naar € 252,0 miljoen.

De totale risicoreservering in het PZI bedraagt circa € 319,4 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. Ten opzicht van het vorige PZI is de totale omvang van de risicoreservering

lager voornamelijk door afronding van een aantal 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 de risicoreservering en de risico's die daarmee worden afgedekt. Er wordt gewerkt aan een risicoafwegingskader met een risicomatrix waarmee op basis van aspecten zoals imago, doorstroming, omgeving, veiligheid, klimaatadaptatie, kwaliteit, tijd en geld bepaald kan worden welk risico acceptabel is.

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. Ook andere overheden voeren projecten uit aan infrastructuur. Daarover vindt voortdurend afstemming plaats. Tot 2030 zijn er veel (onderhouds)projecten gepland. Om een indruk te geven van de hoeveelheid en locatie van werkzaamheden is een overzicht van Rijks- en provinciale projecten opgenomen voor (vaar)wegen, openbaar vervoer en fiets.

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	14
1.4 FLEXIBILITEIT VAN HET PZI	17
1.5 ROUTEKAART VAN STUREN EN EVALUEREN.....	19
2 FINANCIËEL KADER.....	20
2.1 DE ACHTERGROND VAN DEKKINGSBRONNEN	20
2.2 KAPITAAL- EN BEHEERLASTEN.....	22
2.3 LANGJARIGE ONTWIKKELING VAN STRUCTURELE LASTEN	25
2.4 PRIJSONTWIKKELING.....	25
2.5 FINANCIËLE STURING EN RISICO'S.....	26
2.6 OVERZICHT EN INZET PROGRAMMARESERVES	30
3 FINANCIËLE WEERGAVE PROGRAMMA	32
3.1 BEHEER PROVINCIALE INFRASTRUCTUUR.....	35
3.2 WEGEN.....	37
3.3 OPENBAAR VERVOER.....	43
3.4 FIETS.....	46
3.5 VERKEERSVEILIGHEID	48
3.6 VAARWEGEN.....	51
3.7 PARAGRAAF NAZORG	53
3.8 ONGEDEKTE AMBITIES EN NOG BESCHIKBARE MIDDELEN.....	54
4. GEBIEDSGERICHTE WEERGAVE PROGRAMMA.....	56
4.1 DRECHTSTEDEN	58
4.2 ALBLASSERWAARD VIJFHEERENLANDEN	60
4.3 GOEREE-OVERFLAKKEE	63
4.4 HOEKSCHE WAARD	65
4.5 HOLLAND RIJNLAND	68
4.6 MIDDEN- HOLLAND	72
4.7 METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG.....	75
BIJLAGEN	76
1: BEGRIPPENLIJST.....	76
2: LANGE TERMIJN OPGAVE BEHEER EN ONDERHOUD INFRASTRUCTUUR EN BUDGETBEHOEFTE	77

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 (2019-2022) 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 2033 voor nieuwe infrastructuur en 2048 voor instandhouding infrastructuur. In de periode 2033 t/m 2048 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 wordt al volop gewerkt aan optimalisatie van de financiële sturing op projecten. Daarvoor zijn verschillende maatregelen geïmplementeerd zoals dat prognoses op een later moment opgehaald worden en is de kans op vertraging door risico's verwerkt in de prognoses. Op programmaniveau wordt ook 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 (Hierna Kaderbesluit) dat jaarlijks tegelijk met de Kadernota wordt voorgelegd, en inhoudelijke projectbesluiten waarop de Regeling Projecten Zuid-Holland van toepassing is. Het Kaderbesluit 2019 (PS-besluit 27 juni 2018) is in dit PZI verwerkt.

In het Kaderbesluit 2019 zijn financiële reserveringen opgenomen voor de aanpak A12 corridor, realisatie van Light Rail binnen de regio Rotterdam – Den Haag en goederenvervoer (weg en water). Daarnaast zijn de budgetten van de Rijnlandroute (o.a. voor snelfietsroute Leiden – Katwijk) en voor de Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek (in verband met het voorkeursalternatief) verhoogd.

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 is de financiële weergave opgenomen van het programma dat voortkomt uit het beleids- en financieel kader, het jaarlijkse Kaderbesluit 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 2019 (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 algemene beleidslijnen en doelstellingen van de VRM uitgewerkt in 34 operationele doelen en bijbehorende acties en werkzaamheden. Het deel wat betrekking heeft op de fysieke infrastructuur is geprogrammeerd en opgenomen in het PZI onderverdeeld naar zes paragrafen:

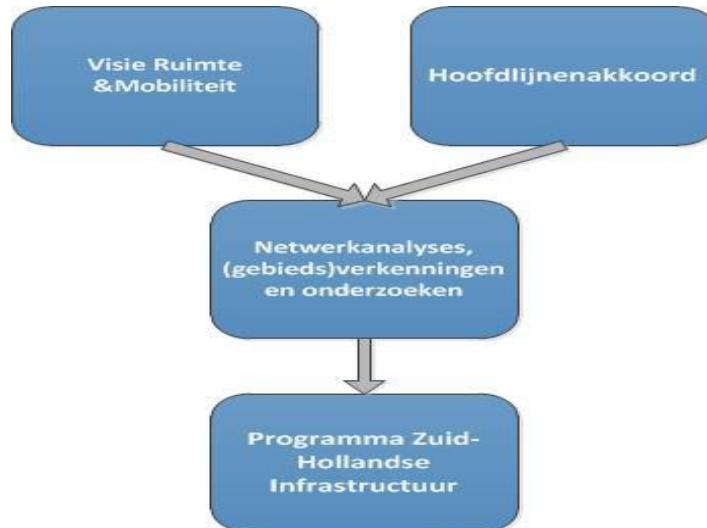
- Beheer provinciale infrastructuur;
- Wegen;
- Openbaar Vervoer;
- Fiets;
- Verkeersveiligheid;
- Vaarwegen.

CO2 reductie en innovatie

Het is de ambitie om 25% CO2 reductie te realiseren bij projecten voor nieuwe infrastructuur en beheer en onderhoud. Inmiddels is voor bijna alle projecten in beeld gebracht of de ambitie haalbaar is en vooral bij nieuwe infrastructuur lijkt dit haalbaar. Echter de gekozen doelstelling levert in veel gevallen geen representatief beeld op. Het rekenen met tonnages aan reductie lijkt een betere keuze en dit wordt dan ook verder uitgewerkt. Daarnaast wordt bij elk project met behulp van het ambitieweb gekeken of er innovaties mogelijk zijn. Zo wordt er gekeken naar de onder andere toepassing van zonne-energie en energiebesparende verlichting. Dit wordt bijvoorbeeld toegepast bij onderhoud aan de N211 en N470 (weg van de energietransitie) en de Solaroad. Voor dekking van maatregelen kan het budget voor energietransitie infrastructuur worden ingezet (onderdeel PZI, paragraaf wegen) of een beroep worden gedaan op het innovatiebudget in de Begroting.

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> Er wordt inmiddels gewerkt aan een opvolger van de viewer.



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. Daarbij is ook een overzicht opgenomen van de geplande (grotere) projecten voor nieuwbouw en onderhoud van zowel Rijk als provincie. Een aantal provinciale projecten is beschreven in bijlage 2: projectenatlas.

In paragraaf 3.8 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 het gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag met gebiedsuitwerkingen voor Westland, Zoetermeer en Voorne-Putten maar ook de Programmatische Aanpak Gouwe.

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. Op 29 juni 2016 hebben Provinciale Staten beide nota's vastgesteld.

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. De dekking van beheerlasten is vastgelegd in de NBB. Daarnaast wordt jaarlijks, 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.

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 kennisinstituten 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.

Actualisatie Nota Onderhoud Kapitaalgoederen en Nota Budgetbehoefte

Eens in de vier jaar worden de NOK en de NBB geactualiseerd. Eind 2018 wordt het proces van actualisatie gestart zodat Provinciale Staten in 2020, bij het Kaderbesluit infra 2021, de nieuwe nota's voor de periode 2020-2023 kunnen vaststellen. Bij de actualisatie zullen Provinciale Staten uitdrukkelijk betrokken worden bij het aangeven welk prestatieniveau van de infrastructuur wordt verwacht en welke financiële middelen hiervoor beschikbaar moeten worden gesteld. Prestaties van de infrastructuur kunnen gedifferentieerd worden naar bijvoorbeeld de verkeersintensiteit of belang voor het bedrijfsleven. Ook kunnen ambities en doelen uit andere beleidsvelden en wensen vanuit de maatschappij een prominentere plaats krijgen binnen het kader van de NOK. Energietransitie, klimaatadaptie, informatiemanagement en omgevingskwaliteit (geluid, groen en ruimtelijke inpassing) zijn voorbeelden van ambities en doelen die bij het onderhouden en verbeteren van de infrastructuur kunnen worden nagestreefd en gerealiseerd.

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, het Gebiedsprogramma duurzame bereikbaarheid Rotterdam - Den Haag, Werkplaats Metropolitaan OV en de goederencorridors. Deze onderzoeken moeten leiden tot afspraken met ondermeer het Rijk over programma's en vervolgonderzoeken om te komen tot maatregelpakketten. Voor het Kaderbesluit 2020 wordt gewerkt aan een actualisatie van de netwerkanalyses waarbij per gebied gekeken wordt waar de verschillende netwerken elkaar raken, versterken en belemmeren en naar de ruimtelijke, economische en leefbaarheidsopgaven.

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. Op 13 oktober 2017 bent u hierover per brief geïnformeerd in aanvulling op de begroting 2018. Bij het Kaderbesluit Infrastructuur 2019 is de overprogrammering geactualiseerd. In de paragraaf 3.2 is het overzicht van de overprogrammering opgenomen inclusief de laatste stand van zaken.

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.

Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)

DVM is het reguleren en beter benutten van de weg- en vaarweginfrastructuur door de inzet en bediening van systemen. Bemensing van de verkeerscentrale, gebruik van data over verkeersstromen en centrale brugbediening zijn voorbeelden van DVM. De term Smart Mobility wijst op innovaties en nieuwe kansen op het gebied van DVM. Deze innovaties en kansen kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het realiseren van de ambitie om de best bereikbare provincie te worden. De mogelijkheden liggen zowel op technologisch vlak als op het vlak van intensievere samenwerking met andere netwerkbeheerders zoals binnen het platform Bereik!.

In 2019 wordt ingezet op het concreet in projecten oppakken van Smart Mobility. De focus ligt hierbij op drie sporen: voorspellen en sturen van verkeersstromen, slim gebruiken van beschikbare data over voer- en vaartuigstromen en voorkomen van hinder bij gepland onderhoud en

ong geplande onbeschikbaarheid. Hiervoor wordt in 2019 een programma samengesteld waarin te realiseren ambities op gebied van DVM voor de periode 2020 tot en met 2023 zijn verwoord.

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 maar ook los daarvan onderzocht en uitgevoerd (overprogrammering). 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 Aanpak A12 Corridor en Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek budget gereserveerd voor toekomstige investeringen.

Ieder jaar wordt in kaart gebracht welke knelpunten in de weginfrastructuur dringend om verbetering vragen en hoe de infrastructuur scoort op de onderdelen doorstroming, veiligheid en omgevingskwaliteit. Dit leidt tot een overzicht van urgente knelpunten en de mogelijkheid om een gefundeerde afweging te maken tussen verbetermaatregelen, de hiervoor benodigde financiële middelen en de positieve effecten op de prestaties van de infrastructuur.

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) en Light Rail bieden kansen om het openbaar vervoer te versterken. In het Kaderbesluit Infrastructuur zijn middelen ter

beschikking gesteld voor Light Rail regio Rotterdam – Den Haag en HOV-maatregelen binnen de nieuwe DAV-concessie.

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.

In de huidige Uitvoeringsagenda zijn knelpunten opgenomen inclusief prioritering. Deze worden regelmatig geactualiseerd. Dit kan gevolgen hebben voor de prioritering van de knelpunten en de budgetbehoefte. Ook kunnen kansen worden benut die zich voordoen bij lopende weg en OV-projecten zoals bij de Rijnlandroute (snelfietsroute Leiden – Katwijk door Knoop Leiden- West). Voor deze en andere concrete kansen met betrekking tot de realisatie, uitbreiding of opwaardering (veiligheid, snelheid en comfort) van (snel)fietsroutes is bij Kaderbesluit extra budget beschikbaar gesteld.

In 2019 wordt een nieuwe toekomstagenda snelfietsroutes opgesteld. Deze zal als basis dienen voor een provinciebrede verbetering van het fietsnetwerk.

Verkeersveiligheid

Om het regionale wegennet te versterken wordt naast het verbeteren van de capaciteit van de 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. 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. Op landelijk niveau wordt gewerkt aan nieuw verkeerveiligheidsbeleid en het Rijk is van plan een regeling verkeersveiligheid provinciale wegen in te stellen.

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, Delftse Schie en het Merwedekanaal 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.

De “Blauwe Golf” zorgt voor een betere afstemming tussen het verkeer op de weg en het scheepvaartverkeer op het water. Door beter zicht te verkrijgen op de verdeling en spreiding van het type scheepvaart op de vaarweg kan efficiënter verkeersmanagement op weg en water worden toegepast. Ook wordt verder gewerkt aan het verschonen van de binnenvaart via het Europese samenwerkingsverband [CLINSH](#) en een slimmere en autonome logistiek op het water via [Smart Shipping](#) (schepen op afstand, het slimmer delen van informatie, het optimaliseren van vaarwegonderhoud en het (semi) autonoom varen van schepen).

Op de belangrijkste vaarweg voor de beroepsvaart (Gouwe) varen grotere schepen dan waarvoor de vaarweg nu is ingericht. Deze grote schepen veroorzaken schade aan de oevers, omdat die hierop niet berekend zijn. De komende jaren worden de oevers vervangen en wordt hiermee rekening gehouden. Ook is er een programmatische aanpak Gouwe opgestart om te bepalen welke investeringen (weg, water en fiets) er op korte en lange termijn nodig zijn.

Daarnaast zijn er verschillende knelpunten op de belangrijkste vaarwegen (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.

Goederenvervoer

In het Hoofdlijnenakkoord 2015-2019 is opgenomen dat er naast goederenvervoer over de weg en het spoor ook wordt ingezet op meer vervoer over water en voldoende bedrijfslocaties aan het water. Het goederenvervoer betreft zowel provinciale- als niet provinciale (vaar)wegen waaronder ook Rijks(vaar)wegen. In het vervoer van goederen over de weg zijn nog veel optimalisaties mogelijk door middel van nieuwe technieken en betere afstemming met en tussen bedrijven. Daarnaast biedt het vervoer over water, zowel personen- als goederenvervoer, veel mogelijkheden. De vaarwegen spelen daarbij een belangrijke rol in de aan- en afvoer van en naar de Rotterdamse haven en verschillende bedrijventerreinen maar ook in de verstedelijking. Naast het investeren in onze eigen vaarwegen is het belangrijk om vervoer over water breed te stimuleren. Dit kan door de goederenstromen slim te organiseren en bedrijven die via het water goederen willen vervoeren te faciliteren.

Daarbij is het essentieel dat er in Zuid Holland ook voldoende geschikte locaties aan het water beschikbaar zijn om goederen tussen weg, spoor en water over te slaan. Deze locaties zijn vaak ook interessant voor woningbouw en andere functies. Functiemenging kan hier wellicht uitkomst bieden. Concreet lopen er momenteel een aantal initiatieven in Zuid-Holland op het gebied van goederenvervoer over de weg, spoor en het water en zal er gewerkt worden aan een programma goederenvervoer. Bij het Kaderbesluit Infrastructuur is voor dit onderdeel budget opgenomen binnen de paragraaf wegen.

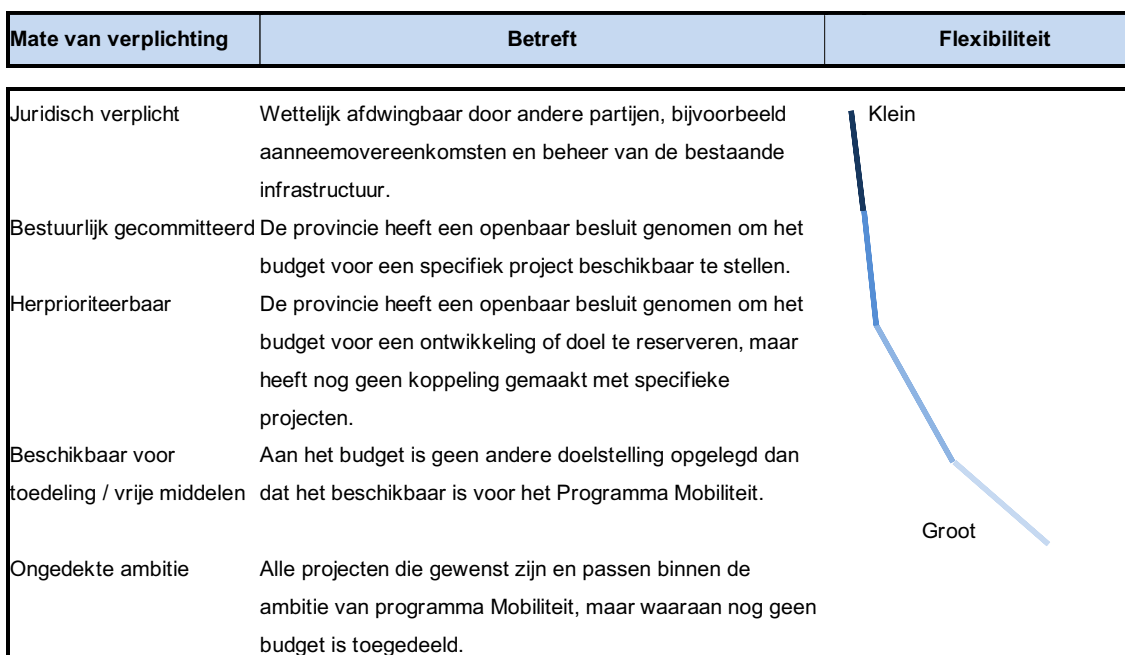
1.4 Flexibiliteit van het PZI

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.

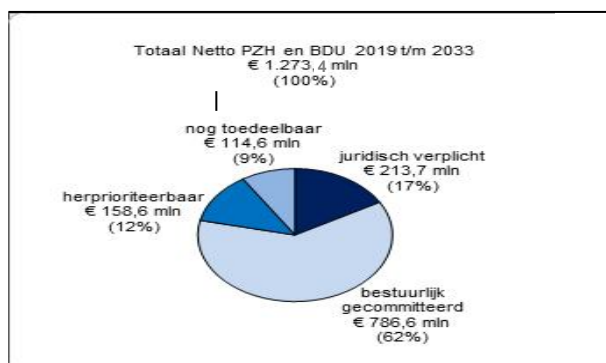
Daarnaast bevat het PZI het beheerbudget voor de provinciale infrastructuur. Uit de Provincie-, Wegen- en Scheepvaartverkeerswet vloeit voort dat provincie Zuid-Holland verplicht is de bestaande provinciale infrastructuur in stand te houden. Daaruit volgt dat het budget voor beheer van de provinciale 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 (2019 t/m 2033). 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.

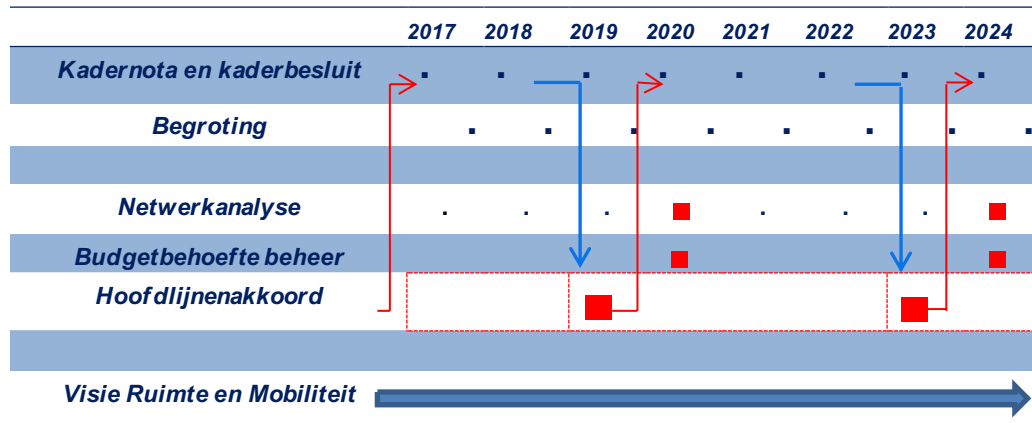
Figuur 3: Geschatte mate van verplichting voor nieuwbouw en verbetering



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 bijgesteld 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



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 2019 – 2022.

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

2.1 De achtergrond van dekkingsbronnen

Hoofdlijnenakkoord 2015 - 2019

In het Hoofdlijnenakkoord 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. Uitzondering hierop vormen bijdragen aan infrastructuur van derden waarvoor activering optioneel is (zie *bijdragen aan derden*). Dit betekent concreet dat ook kleine nieuwbouwprojecten en verbeteringen aan de functionaliteit van de infrastructuur geactiveerd en afgeschreven worden (investeringsmiddelen) en niet direct ten laste van de exploitatiemiddelen worden gebracht. Het onderdeel aanleg en verbetering bestaat alleen uit investeringen en bevat geen exploitatieprojecten.

Exploitatie:

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

Investing (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 toestandsafhankelijke 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

Daarnaast is bij kaderbesluit 2017 € 6 miljoen beschikbaar gesteld als impuls voor versnelling energietransitie mobiliteit en bij de begroting 2018 nog € 8 miljoen voor impuls fiets (amendement 577 co-financiering Rijksmiddelen).

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, € 1,5 miljoen per jaar voor het uitvoeren van onderzoek en verkenning (projecten in de initiatiefase) en € 2,3 miljoen voor het niet meer doorbelasten van kosten voor overhead. Per saldo is er € 33,9 miljoen per jaar beschikbaar.

Het grootste deel van het investeringsbudget is t/m 2033 al toegedeeld aan projecten, programma's of doelen. Na verwerking van het Kaderbesluit 2019 en de recente bijstellingen resteert er nog € 114,3 miljoen aan vrije middelen t/m 2033.

Het toedelen van beschikbaar budget gebeurt in principe 15 jaar vooruit vanwege de lange doorlooptijd van infrastructuurprojecten. De nog niet toegedeelde middelen, incidentele meevallers/afslagen en structurele instroom, blijven beschikbaar in het PZI voor dekking van nieuwe en ongedekte ambities. Komend jaar zullen bij Kaderbesluit, naar aanleiding van de actualisatie van de netwerkanalyses en nieuwe onderzoeken en verkenningen, 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. Zie voor meer informatie 2.4 prijsontwikkeling.

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 MIRT-verkenningen en studies.

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 wetswijziging 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. De voormalig BDU bijdragen worden 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 of verbetering van bestaande infrastructuur van anderen. Voorbeelden zijn fietspaden die niet langs provinciale wegen liggen en bijdragen aan Rijksprojecten. In dat geval zijn er geen beheerlasten voor de provincie.

In het geval dat wij bijdragen aan investeringen van derden, zoals het Rijk of gemeenten, dan geldt dat het voor de provincie op grond van de BBV optioneel is om de bijdrage te activeren. Echter in onze eigen nota Investeren, Waarderen en Afschrijven (IWA) is vastgelegd dat bijdragen aan derden worden geactiveerd en afgeschreven. Recent is de BBV aangescherpt waardoor onze afschrijvingstermijn niet langer mag zijn dan de afschrijvingstermijn die de ontvangende derde partij hanteert. Vanwege deze aanscherping wordt op dit moment onderzocht hoe we in de toekomst om kunnen gaan met bijdragen aan activa van derden. Indien deze in de toekomst niet meer geactiveerd worden, maar direct ten laste van de exploitatie worden genomen is voor de dekking de inzet van reservemiddelen noodzakelijk.

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

Voor het PZI worden de totale lasten 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 2018;*

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 2019 t/m 2022 en zijn weergegeven in tabel 1. Geactiveerde projecten voor aanleg en vervanging van infrastructuur tot 2018 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)¹

(x € 1 miljoen)	2019	2020	2021	2022
Dagelijks beheer en onderhoud	25,9	25,6	26,7	26,9
Planmatig onderhoud	46,5	43,5	42,9	41,2
Totaal netto exploitatie-uitgaven	72,4	69,1	69,6	68,1
Planmatig onderhoud (netto investeringen in jaar activeren) ²	49,7	78,2	43,8	11,9

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 De budgetten voor functionele verbeteringen aan bestaande infrastructuur die gelijktijdig met het planmatig onderhoud worden opgepakt zijn in deze tabel niet opgenomen.

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 het 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 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 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>	<i>Budget</i>	<i>Dekking op basis van</i>	
	<i>Totaal</i>	<i>Netto PZH</i>	<i>Derden overig</i>
Omschrijving			
Wegen	1.704,6	984,2	720,4
Openbaar vervoer	709,2	362,9	346,3
Fiets	112,2	101,2	11,0
Verkeersveiligheid	138,8	103,3	35,5
Vaarwegen	106,3	100,1	6,2
Nog beschikbaar voor toedeling	114,3	114,3	0,0
Totaal	2.885,4	1.766,0	1.119,4

Voor verkenningen en projecten in de initiatieffase 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 2019 en verder is er ook jaarlijks budget beschikbaar voor studies, onderzoeken en werkzaamheden in het kader van onder andere de Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek (Duinpolderweg), Metropolitaan OV, Programmatische aanpak Gouwe, Gebiedsuitwerking Westland, Goederencorridor-Oost (A15), de N59, Corridor Rotterdam – Antwerpen 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 € 484,0 miljoen (zie tabel 17 in paragraaf 3.8).

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 2033 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 2048 is alleen rekening gehouden met inzet van de structurele instroom van 2033 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 2033 en verder. Daarbij wordt vanaf 2033 gerekend met de aanname dat de instroom aan investeringsmiddelen worden geactiveerd in het jaar waarin ze beschikbaar komen. Als de middelen eerder worden uitgegeven (investering wordt eerder geactiveerd), nemen de structurele lasten eerder toe. Andersom geldt dat als uitgaven op een later moment worden geactiveerd (investering wordt later geactiveerd) de structurele lasten later stijgen.

2.4 Prijsontwikkeling

In het Hoofdlijnenakkoord is opgenomen dat prijsontwikkelingen binnen het Programma Mobiliteit worden opgevangen. Het doel van het niet indexerende is om financieel scherper te kunnen sturen op het programma Zuid-Hollandse Infrastructuur. De marktsituatie heeft de afgelopen jaren geleid tot scherpe inschrijvingen (met bijbehorende meerwerkclaims). Door op deze marktsituatie te anticiperen met moderne contractvormen, goed risicomangement en adequaat contractmanagement heeft dit in enkele gevallen financieel voordeel opgeleverd en zijn de projecten doorgaans binnen het projectbudget gebleven. De trend van het scherp inschrijven neemt sinds medio 2016 echter af door het aantrekken van de markt. De meest recente voorbeelden hiervan zijn de aanbesteding van het hoofdcontract van de Rijnlandroute en de N215 Melissant. Ook valt op dat het aantal inschrijvers afneemt omdat de marktpartijen selectiever zijn.

In de periode van 1 januari 2016 tot 1 januari 2018 zijn de kosten voor bouwmaterialen en arbeid binnen de grond-, weg- en waterbouw met gemiddeld 7% gestegen. Diverse signalen wijzen in de richting van een verdere stijging van de kosten en aanbestedingen in de komende jaren. Vooral nog leidt het ontbreken van indexering van projectbudgetten in deze collegeperiode nog niet tot knelpunten. Eventuele tekorten op projectniveau als gevolg van het niet indexeren kunnen worden opgevangen binnen het gesloten systeem voor mobiliteit. Ter indicatie: indien de prijsstijgingen 2016 en 2017 op de lopende en toekomstige nieuwbouwprojecten voor 2019 en verder worden toegepast, dan leidt dat tot een bedrag van circa € 55 tot 60 miljoen.

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. Bij de overgang naar de realisatiefase wordt duidelijk wat de daadwerkelijke toekomstige beheerlasten van nieuwe infrastructuur zijn. In bijlage 4 zijn de cumulatieve beheerlasten voor projecten in de voorbereidings- en initiatieffase zichtbaar.

2.5 Financiële sturing en risico's

De provincie Zuid-Holland werkt hard aan een betere sturing op de (financiële) programmering. Zo wordt op project- en programmaniveau gestuurd op totaalbudget en planning en wordt bij grote projecten probabilistisch gepland en geraamd. Dit zorgt voor accurate prognoses. Daarbij wordt jaarlijks een Kaderbesluit Infrastructuur gemaakt als sturingsinstrument voor aanpassing en verdeling van de financiële middelen (dekking) binnen het PZI. Ook is meerjarig dekking opgenomen voor de extra beheerlasten als gevolg van lopende en in voorbereiding zijnde nieuwbouwprojecten en wordt gewerkt met een egalatiereserve 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.

Met ingang van het vorige PZI 2018-2047 wordt meer informatie opgenomen over risico's en risicoreserveringen in projecten en programma's. Deze paragraaf geeft als eerste inzicht in het voorspellend vermogen in het programma en de projecten. Ten tweede geeft het een inventarisatie van de risicoreserveringen. Jaarlijks wordt de paragraaf uitgebreid met nieuwe sturingsinformatie over voorspellend vermogen en bijvoorbeeld risicobereidheid.

Voorspellend vermogen

Er wordt al volop gewerkt aan optimalisatie van de financiële sturing op projecten. Daarvoor zijn de volgende verbeterpunten al geïmplementeerd:

- 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 jaarlijks 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 kunnen in de toekomst mogelijk opgeknipt 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 wordt gewerkt aan een kader waarmee de mate van risicobereidheid wordt bepaald;
- Er is een overprogrammering opgestart voor functionele verbeteringen wegen waarbij er meer knelpunten en mogelijke projecten worden onderzocht dan waarvoor budget beschikbaar is.

Er is blijvende alertheid ten aanzien van het goed prognosticeren. Omdat normaliter 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 toegepast om scherper te sturen op de prognoses:

- Verplaatsen van het ophaalmoment van april naar eind mei voor de prognose 2019 (Begroting). Dit moet leiden tot betere prognoses in de Begroting;
- Vertalen van de kans op vertragingen door het optreden van risico's naar de prognose voor 2019;
- Opnemen van een risicobuffer (stelpost) op programmaniveau waarmee de prognose voor 2019 is verlaagd.

De totale verwachte uitgaven van de nieuwbouwprojecten in het PZI bedragen voor 2019 circa € 302 miljoen. Vervolgens zijn de prognoses van de projecten > € 2 miljoen 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. Hierdoor kan er uitloop van uitgaven over de jaargrens optreden. Dit betekent overigens 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 2018.

Op basis van deze analyse is het mogelijk dat de daadwerkelijke realisatie voor 2019 circa € 50,0 miljoen lager kan uitvallen dan de prognose. Deze uitgaven worden dan in een later jaar gedaan. Daarom wordt op programmaniveau een risicobuffer ingebouwd van € 50,0 miljoen waarmee de prognose voor 2019 is bijgesteld naar € 252,0 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).

Figuur 6: werkwijze reserveren voor risico's



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 infrastructuurprojecten. 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 projectbudget maar het is niet doelmatig om alle risico's af te dekken. Projectrisico's worden vooralsnog niet opgenomen in de paragraaf weerstandsvermogen.

Calamiteiten aan de bestaande infrastructuur zijn wel voorzien in de risicoparagraaf, zodat daarvoor wel een beroep zou kunnen worden gedaan op het weerstandsvermogen. 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, zodat in de praktijk (nog) geen gebruik wordt gemaakt van het weerstandsvermogen.

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 afzonderlijke planmatig onderhoudsprojecten wordt daarom gewerkt met een risicoreservering van 10%. Ervaringen uit het verleden leert dat dit voor sommige projecten te laag is (tegenvaller), en voor andere projecten te hoog (meevaller). Op het niveau van beheer- en onderhoudsprogramma middelen de mee- en tegenvallers uit.

De totale risicoreservering binnen de projecten voor aanleg en verbetering bedraagt circa € 177,6 miljoen. Daarnaast zijn op verzoek van Provinciale Staten twee bijzondere risicoreserveringen op programmaniveau opgenomen in het PZI. Het betreft € 99,0 miljoen voor de Rijnlandroute en € 42,8 miljoen voor het HOV-net Zuid-Holland Noord. De reserveringen maken geen onderdeel uit van de projectbudgetten en zijn bedoeld voor het opvangen van excessieve risico's die zich kunnen voordoen bij deze grote projecten. Dit betekent dat wanneer de verwachting is dat deze excessieve risico's zich niet of in mindere mate zullen voordoen deze budgetten weer beschikbaar komen in het PZI voor nadere toedeling (vrije middelen).

Voor beide projecten worden de risicodossiers regelmatig geactualiseerd in het kader van “*Bewust reserveren voor risico's in projectbudgetten*”. De omvang van de risico's en de kans van optreden

bepalen daarbij hoeveel risicoreservering er binnen het project nodig is en hoeveel weerstandsvermogen er nodig is op programmaniveau (excessieve risico's). Om de noodzaak voor het aanhouden van een weerstandsvermogen te bepalen zijn er drie ijkmomenten:

- bij gunning contracten;
- geen werkzaamheden meer onder maaiveld (daar zitten de grootste risico's);
- rest reservering (tot einde werkzaamheden).

De risicoreserveringen en weerstandsvermogens kunnen jaarlijks via het Kaderbesluit worden bijgesteld indien opportuun. Deze werkwijze is voorheen al toegepast bij het project Parallelstructuur A12. .

Het weerstandsvermogen Rijnlandroute is opgebouwd uit drie delen namelijk A4 - N434 - A44, Tjalmaweg en Europaweg. Het eerste deel is inmiddels aanbesteed en de noodzaak om daarvoor apart een weerstandsvermogen voor aan te houden is daarmee vervallen. Bij Kaderbesluit 2019 is daarom een eerste tranche van € 24,0 miljoen vrij gevallen ten behoeve van de vrije middelen in het PZI. De overige middelen kunnen worden aangewend in de paragraaf wegen voor bijvoorbeeld de Programmatische Aanpak Rotterdam – Den Haag, Corridor A12 en programma goederenvervoer.

Het weerstandsvermogen HOV-net Zuid-Holland Noord is eveneens opgebouwd uit drie delen namelijk spoor Leiden – Utrecht, spoor Alphen – Gouda en de HOV buscorridor Leiden – Katwijk – Noordwijk. De verwachting is dat ook dit weerstandsvermogen in tranches kan vrijvallen echter wordt hiermee gewacht totdat er meer zekerheid is over spoorcorridor Leiden – Utrecht. Bij het volgende Kaderbesluit zal een eerste tranche van het weerstandsvermogen kunnen vrijvallen. Deze middelen kunnen worden aangewend binnen de paragraaf OV voor nieuwe HOV- en R-net projecten.

De totale risicoreservering in het PZI bedraagt dus circa € 319,4 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. Ten opzicht van het vorige PZI is de totale omvang van de risicoreservering lager voornamelijk door afronding van een aantal 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.

Tabel 3: Overzicht risicoreserveringen in projecten met bijdrage PZH > € 10 miljoen

Projectnummer	Projectnaam	Risicoreservering x € 1.0 miljoen
B120756	N 207-Corridor, aanleg Bentwoudlaan en Vredenburglaan	1,9
B120762	N207 Verbeteren doorstroming Passage Leimuiden	1,9
B121139	MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211	3,6
EVW010509	Bochtafsnijding Delftse Schie	0,5
EVW081202	Vervangen Steekterbrug	1,0
B260000	HOV-NET Zuid-Holland Noord	64,6
B122246A	N222a Verdubbeling Veilingroute N466-Lange Broekweg	5,0
B100631	N206 Rijnlandroute	73,3

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 (toekomstige) 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. Er wordt gewerkt aan een risicoafwegingskader met een risicomatrix waarmee op basis van aspecten zoals imago, doorstroming, omgeving, veiligheid, klimaatadaptatie, kwaliteit, tijd en geld bepaald kan worden welk risico acceptabel is. Als eerste stap wordt een prototype voor het onderwerp Bereikbaarheid opgesteld waarna deze ook voor andere onderwerpen kan worden uitgewerkt.

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.

2.6 Overzicht en inzet programmareserves

In de brief aan Provinciale Staten over de inzet van programmareserves Bereikbaar en Verbonden is opgenomen dat in het PZI een actuele stand van zaken opgenomen zou worden over de inzet van de vrije reserves.

Bij een tweetal reserves met als primaire functie het opvangen van mee en tegenvallers in projecten is een deel vrij beschikbaar in de komende 15 jaar (t/m 2033). Het is mogelijk, met inachtneming van de financiële kaders, om dit vrije deel ter grootte van € 24,1 miljoen (stand Begroting 2019) in te zetten voor activiteiten waarvoor nog geen dekking is in de begroting.

In onderstaand kader is een overzicht opgenomen van het soort maatregelen dat uit reservemiddelen (exploitatie) kan worden gedekt.

Programmareserves kunnen ingezet worden voor:

- *extra (beleids)onderzoek;*
- *extra (tijdelijke) personele capaciteit;*
- *voorbereidingskosten van projecten (zonder uitvoeringsbesluit);*
- *dagelijks- en planmatig beheer en onderhoud inclusief handhaving, inspectie en flankerende maatregelen*
- *gedragsbeïnvloeding;*
- *extra ICT middelen voor Dynamisch Verkeersmanagement/Smart mobility;*
- *mobilitiediensten;*
- *publiekscampagnes;*
- *informatievoorziening.*

De programmareserves zijn ook beschikbaar om overbesteding op onderzoeksbudgetten (bureau infra en OV) en voorbereidingskosten (lopende of toekomstige projecten zonder of voorafgaand aan voorbereidings- of uitvoeringsbesluit) op te vangen.

Voor 2019 zijn activiteiten die een bijdrage kunnen leveren aan de provinciale bereikbaarheidsdoelstellingen en waarvoor het niet logisch is om investeringsmiddelen te gebruiken (geen infrastructuraanpassing). Het niet verplichte deel van de reserve kan hiervoor worden aangewend. Daarnaast is de reserve ook beschikbaar voor dekking van de verwachte overbesteding op exploitatiebudget (onderzoek en voorbereiding projecten).

Overzicht op dit moment bekende activiteiten 2019 en 2020 voor inzet vrije deel reserve:

1. **Flankerende maatregelen bij onderhoud** in 2019 (€ 200.000,-) vanuit de reserve exploitatieprojecten PZI. Dit onderdeel komt de komende jaren incidenteel terug;
2. **Korte termijn aanpak Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag** waaronder publiekscampagnes, voorbereidingskosten, logistieke efficiency en voortzetting inzet mobiliteitsmakelaars). De provincie zal € 366.700,- bijdragen aan de MRDH voor de eerste tranche vanuit de reserve bereikbaarheid. De KTA loopt t/m 2022 dus het zeer waarschijnlijk dat dit onderdeel jaarlijks terugkeert;
3. **Innovatieve aanpak A15** waarvoor de provincie € 2,6 miljoen zal bijdragen aan het Ministerie van I&W vanuit de reserve exploitatieprojecten PZI. In het BO-MIRT najaar 2018 zal een besluit worden genomen over deze aanpak die na een positief besluit start in 2019. Gezien de activiteiten zal hiervoor een subsidie moeten worden verstrekt;
4. Bijdrage van € 700.000,- voor de **voorbereiding A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda** aan het Ministerie van I&W vanuit de reserve exploitatieprojecten PZI. Hier moet nog een bestuursovereenkomst voor worden gesloten maar de verwachting is dat I&W de bijdrage nog in 2019 wil hebben;
5. Inzet op **20 zero emissie waterstofbussen** in de concessie HWGO om de ambitie voor CO₂-reductie in openbaar vervoerconcessies te versnellen. Momenteel wordt een voorstel uitgewerkt om de ambitie voor CO₂-reductie in openbaar vervoerconcessies te versnellen. Er is al gedeeltelijk dekking aanwezig (kaderbesluit infrastructuur 2017) maar onvoldoende voor een sluitende businesscase. Op dit moment is nog niet bekend hoeveel extra middelen er nodig zijn, maar indien er extra middelen nodig zijn dat is het een optie om deze (gedeeltelijk) te dekken vanuit de reserve Bereikbaarheid. Naar verwachting zullen de uitgaven pas in 2020 worden gedaan;
6. Inzet op **stimuleren ontwikkeling zelfrijdende bussen**. Er is een bijdrage van € 600.000,- nodig voor een project in samenwerking met Arriva en ESA-ESTEC. Hierbij zullen 2 typen zelfrijdende busjes gaan rijden op het terrein van ESA-ESTEC en voor de ontsluiting van het eigen terrein naar de dichtstbijzijnde bushalte. Deze bijdrage zal uit dereserve mobiliteit gedekt worden. Er is voldoende dekking aanwezig.

Totaal wordt er circa €13,7 miljoen onttrokken danwel niet gestort in de reserves waardoor het niet bekleemde deel van de huidige reserves afneemt naar € 14,6 miljoen.

3 Financiële weergave programma

De ambities en verschillende samenwerkingsprogramma's leiden tot nieuwbouwprojecten op het gebied van (vaar)wegen, fiets openbaar vervoer en verkeersveiligheid. Daarnaast vinden er ook reguliere onderhoudswerkzaamheden aan infrastructuur plaats. Gezamenlijk zorgt dit dat de provincie ook in de toekomst goed bereikbaar is.

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.

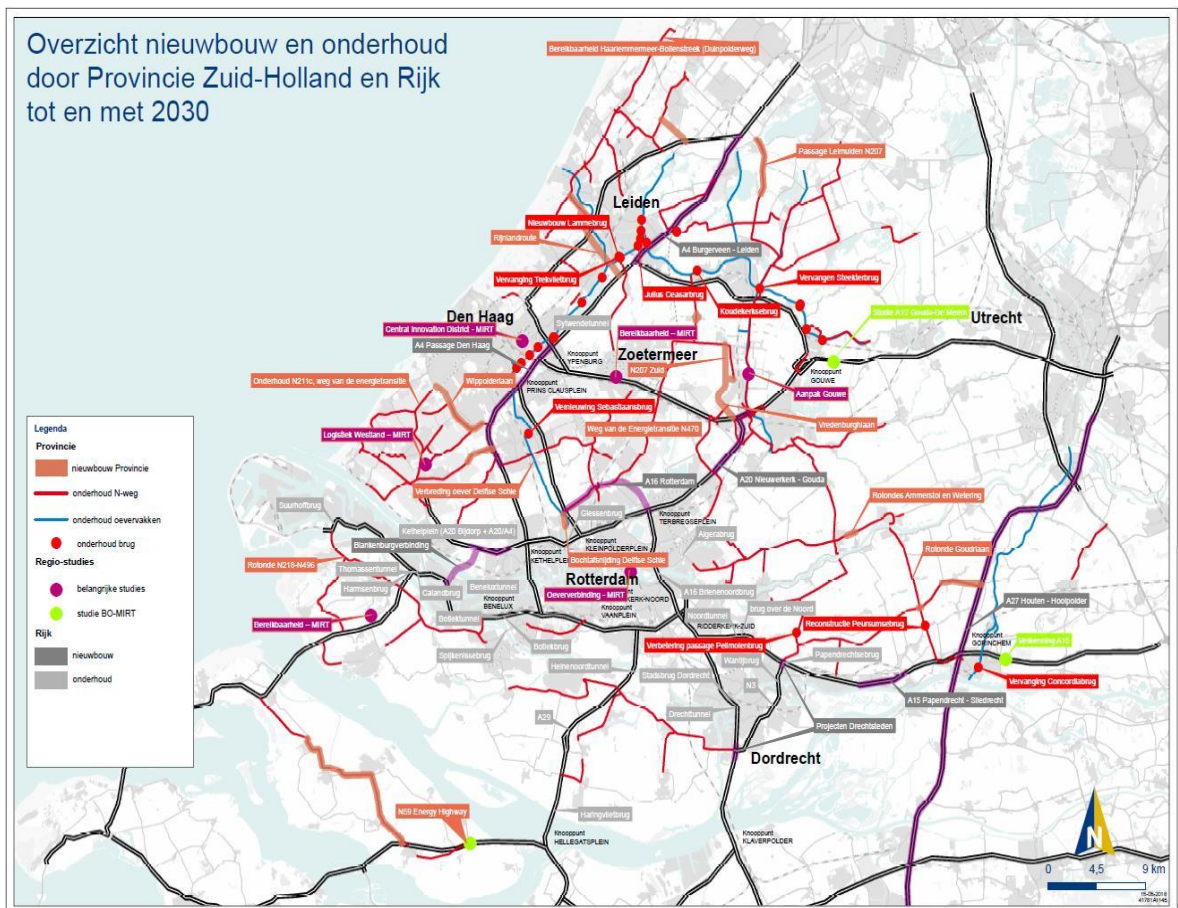
In de paragrafen aanleg en verbetering worden naast de financiële overzichten ook de relevante financiële mutaties weergegeven of beschreven ten opzichte van vorig jaar. Het kan daarbij gaan om het toevoegen van nieuwe projecten, het afronden dan wel annuleren van projecten of het in betekenende mate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

De provinciale ambities voor mobiliteit zijn uitgewerkt in de netwerkanalyses. Hiernaast lopen ook nog verschillende samenwerkingsprogramma's zoals het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) en het Regionaal Investeringsprogramma Zuidelijke Randstad. Voor Zuid-Holland zijn dit bijvoorbeeld de MIRT onderzoeken Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag, corridor Rotterdam - Antwerpen en de goederencorridors Oost en Zuid-Oost. De provinciale ambities zijn voor een groot deel verwerkt in deze samenwerkingsprogramma's.

Overzicht projecten Rijk en regio

Ook andere overheden voeren projecten uit aan infrastructuur. Daarover vindt voortdurend afstemming plaats. Tot 2030 zijn er veel (onderhouds)projecten gepland. Figuur 7 geeft een overzicht van de grotere (onderhouds)projecten aan weg en vaarweg van Rijk en provincie voor de komende 15 jaar. Naast de grote nieuwbouwprojecten zoals de Blankenburgverbinding, A16 Rotterdam, A4 Passage Poorten en Inprikkers (Den Haag), A27 Houten – Hooipolder,

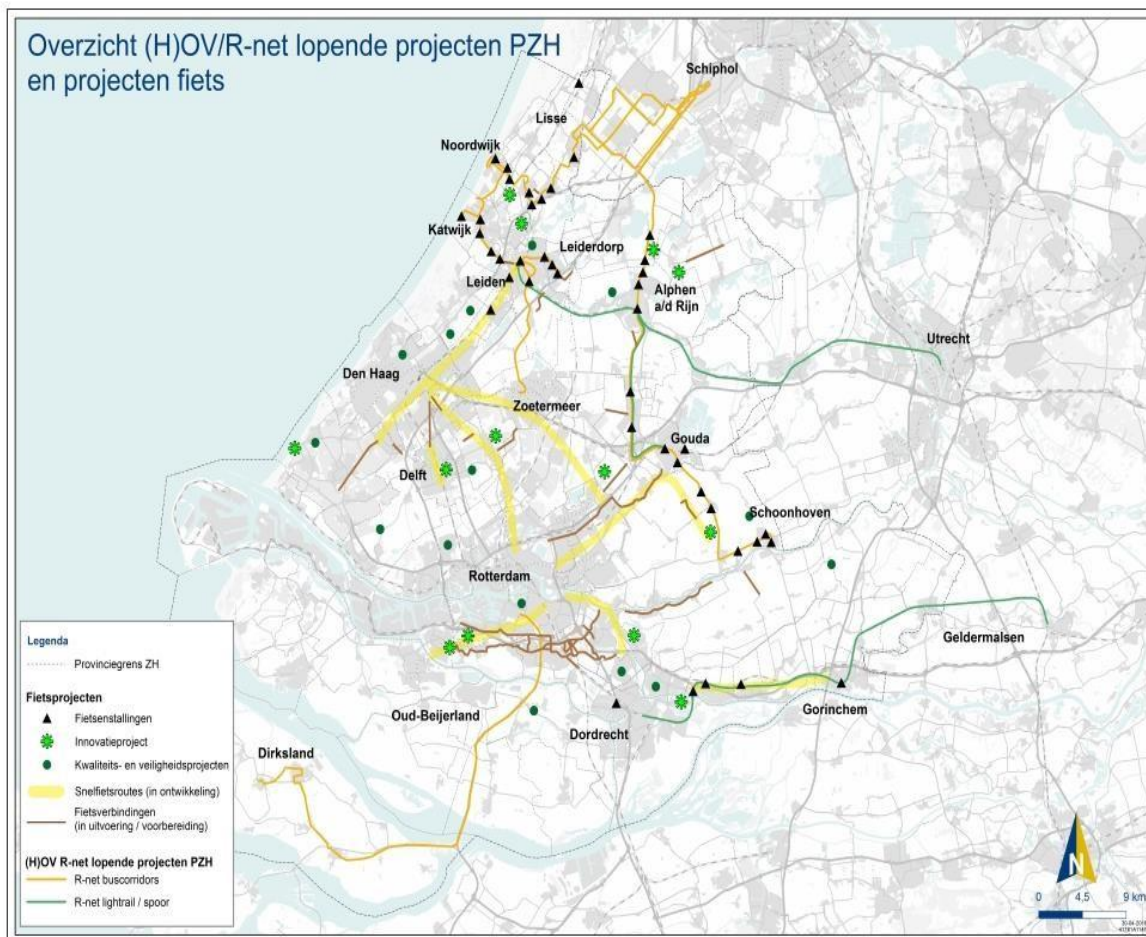
Rijnlandroute, N207 zuid en N211 Wippolderlaan is er ook een flinke onderhouds- en vervangingsopgave. Dit verschilt van regulier onderhoud aan het wegdek tot de renovatie (of vervanging) van bruggen en tunnels. Daarnaast lopen er ook nog verschillende studies waar ook projecten uit naar voren komen zoals Gebiedsprogramma Rotterdam – Den Haag, N59 Energy Highway, Verkenning A15 en A12 Gouda – de Meern. Het overzicht betreft een momentopname en is puur bedoeld om inzicht te geven in de hoevelaaiheid aan werkzaamheden die de komend e jaren gepland staan. De programmering van nieuwbouwprojecten en onderhoudswerkzaamheden is continu in ontwikkeling en wordt regelmatig aangepast.



Figuur 7: Overzicht projecten (inclusief groot onderhoud) door Rijk en provincie Zuid-Holland (zie bijlage voor groter formaat)

Figuur 8 geeft een overzicht van de provinciale corridors voor openbaar vervoer waaraan projecten gaan plaatsvinden (spoor, bus en ketenmobiliteit) en fietsmaatregelen op het vlak van kwaliteit en veiligheid (nieuwe en opwaardering bestaande fietspaden), innovatie en stallingen bij OV-haltes.

Beide overzichten zijn in groter formaat separaat bijgevoegd als bijlagen.

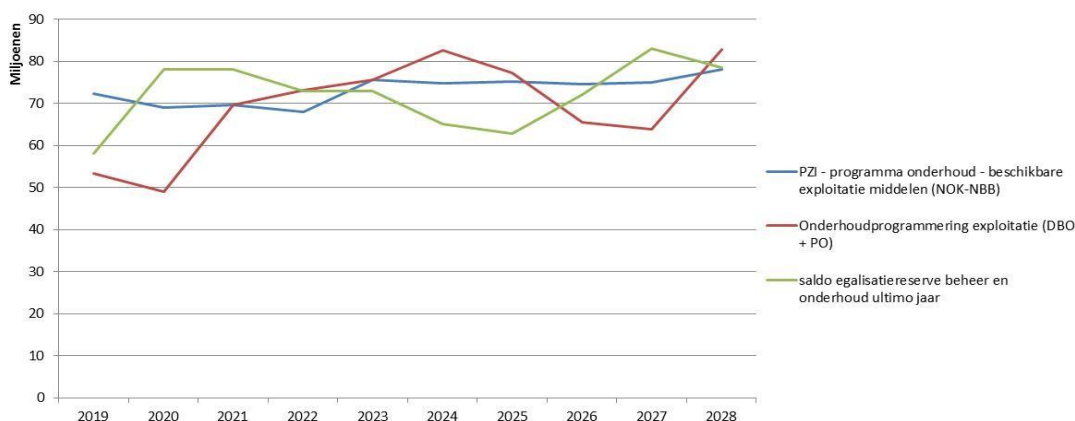


Figuur 8: Overzicht provinciale (H)OV/R-net projecten en fietsprojecten (zie bijlage voor groter formaat)

3.1 Beheer provinciale infrastructuur

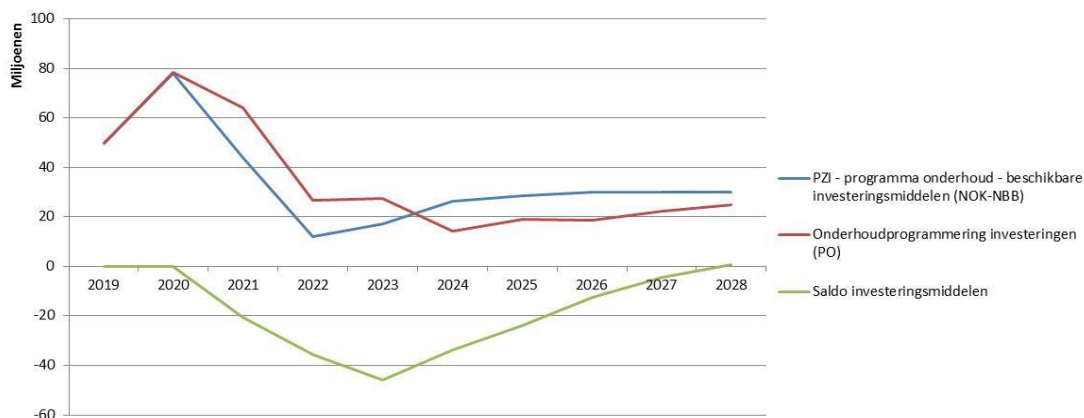
De Nota budgetbehoefte beheer Zuid-Hollandse infrastructuur 2016-2019 (NBB) gaat er van uit dat ieder jaar een constant deel van het areaal wordt onderhouden (exploitatie) of vervangen (investeringen). De daadwerkelijke behoefte aan middelen in enig jaar wordt bepaald door de werkelijke conditie van het areaal en wordt opgenomen in het meerjarenonderhoudsprogramma 2019-2028. De planning 2019-2024 van het meerjarenonderhoudsprogramma (MJOP) is opgenomen als separate bijlage. Omdat die daadwerkelijke behoefte afwijkt van het gemiddelde, ontstaan jaarlijks schommelingen in de uitgaven voor exploitatie- en investeringsmiddelen. Schommelingen in de exploitatielasten worden opgevangen in de Egalisatiereserve beheer en onderhoud. Zodat in de begroting voor wat betreft exploitatiemiddelen gelijkmatige lasten worden gepresenteerd. Schommelingen in de investeringsmiddelen zijn rechtstreeks zichtbaar als kapitaallasten in de begroting, voor deze middelen vindt op concernniveau reservering plaats via de algemene middelen.

De huidige technische staat van het wegenareaal geeft de eerstkomende jaren geen aanleiding voor het uitvoeren van planmatig onderhoud (exploitatie). Dit betekent dat de komende jaren minder dan gemiddeld exploitatiemiddelen nodig zijn. Het overschot aan exploitatiemiddelen wordt daarom toegevoegd aan de egalisatiereserve die hierdoor in de komende jaren zal toenemen, zie onderstaande grafiek.



Figuur 9: Verloop beschikbare exploitatiemiddelen versus programmering en effect op egalisatiereserve 2019-2028

Voor wat betreft de investeringsmiddelen geldt dat een bovengemiddeld deel van de oevers het komend decennium moeten worden vervangen. Hierdoor zijn meer dan gemiddeld investeringsmiddelen nodig, zie onderstaande grafiek.



Figuur 10: Verloop beschikbare investeringmiddelen versus programmering 2019-2028

Samenvattend blijkt uit bovenstaande grafieken een oplopende egaliseringsreserve beheer en onderhoud en een tekort aan investeringsmiddelen. Bij de actualisatie van de Nota onderhoud kapitaalgoederen en de onderliggende Nota budgetbehoefte zal dit vraagstuk, hoe om te gaan met spanning tussen exploitatie- en investeringsmiddelen binnen het meerjarenonderhoudsprogramma, worden betrokken. Mogelijke antwoorden zullen worden verwerkt in besluitvorming door PS over het Kaderbesluit 2021.

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 2019-2028, exploitatiedeel	Benodigde exploitatiemiddelen voor het concrete onderhoudsprogramma in de jaren 2019 tot en met 2028,
		Verschillen tussen het onderhoudsprogramma en de dekking worden toegevoegd of onttrokken aan de egaliseringsreserve
4	Onderhoudsprogramma 2019-2028, investeringsdeel	Benodigde investeringsmiddelen voor het concrete onderhoudsprogramma in de jaren 2019 tot en met 2028,
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 Ministerie van I&W heeft besloten de realisatie van verbreding A20 Nieuwerkerk ad IJssel – Gouda met maximaal 2 jaar te versnellen en het daarvoor benodigde bedrag binnen de lenW begroting het naar voren te halen. Het Ministerie van lenW vraagt de regionale partijen (de provincie) een financiële bijdrage van 50% van de externe kosten (inhuur) voor de versnelde realisatie van de planuitwerking van € 700.000,00. Dit betekent dat de eerder voorgenomen voorfinanciering inclusief bijbehorende rentelasten voor de provincie niet nodig is. De provinciale bijdrage wordt ten laste gebracht van de reserve exploitatieprojecten PZI (zie 2.6);
- De werkzaamheden aan de Rijnlandroute A4 – A44 (inclusief tussenliggend deel) vorderen gestaag. Bij het hoofdcontract (N343) is de categorie 1 leiding van de Gasunie verlegd. Voor de in januari besloten snelfietsroute door Knoop Leiden West is overeenstemming met de aannemer en deze kan worden gegund. De machtiging voor aanbesteding voor het contract voor de Tjalmaweg loopt. Er hebben zich 9 gegadigden gemeld, die beoordeeld zijn op geschiktheid en juistheid van de aangeleverde stukken. Drie daarvan zijn geselecteerd voor inschrijving;
- Het voorkeursalternatief Bereikbaarheid Haarlemmermeer – Bollenstreek (Duinpolderweg) is vastgesteld door Provinciale Staten. Binnenkort start de planuitwerkingsfase als input voor het Uitvoeringsbesluit en Provinciaal Inpassingsplan. Dit behelst het uitvoeren van een ProjectMER en bijbehorende werkzaamheden zoals nadere tracéuitwerking, inpassing, maatregelen voor fiets en financiële consequenties en afspraken tussen de partners hierover;
- Voor de N207 corridor passage Leimuiden is met de gemeente Kaag en Braassem een traject gestart om mogelijke alternatieven of faseringsoplossingen voor het knelpunt in Leimuiden te bepalen, nu het moment van ontwikkeling van Drechthoek II onzeker is. Verwacht wordt dat besluit over de uitkomst van dit traject 2^e helft 2018 kan worden genomen;
- Zoals bij het Kaderbesluit Infrastructuur vorig jaar aangekondigd was er een risico dat de kosten voor het project kruising N214/N216 hoger zouden uitvallen dan eerder geraamd. Inmiddels is bij het Definitief Ontwerp geconstateerd dat de kosten € 7,6 miljoen hoger uitvallen. Daarnaast worden extra werkzaamheden ter grootte van € 0,8 miljoen toegevoegd aan het project voor opwaardering bushaltes. Vooruitlopend op het uitvoeringsbesluit wordt het projectbudget met € 8,4 miljoen verhoogd vanuit de vrije middelen PZI;
- Bij Kaderbesluit 2019 is voor de N211 Wippolderlaan (MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211) € 4 miljoen beschikbaar gesteld voor maatregelen vanuit het budget voor de Programmatische Aanpak Rotterdam – Den Haag. Daarnaast zal er in het najaar van 2018 een bestuurlijk besluit genomen worden over de voorgestelde maatregelen uit het burgerinitiatief (verdiepte ligging ongelijkvloerse kruisingen) en de verzorgingsplaats. Er zal een nieuw uitvoeringsbesluit en bestuursovereenkomst worden opgesteld inclusief een dekkingsvoorstel in aanloop naar het Kaderbesluit 2020;
- Bij Kaderbesluit Infrastructuur 2020 zal een voorstel worden gedaan om het budget Programmatische Aanpak Rotterdam – Den Haag te verhogen, gelet op de bijdragen uit het budget aan lopende projecten in de regio, en de concretisering van projecten binnen het

Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag, waarvoor een provinciale bijdrage wordt gevraagd;

- Voor de N59 Energy Highway hebben Regio en Rijk afgesproken om 12 maatregelen voor duurzaamheid, energieopwekking, Smart Mobility en verkeersveiligheid uit te voeren in de periode 2018-2024. Het gaat hierbij om dynamische geleiding, voorspelbare doorstroming en gedragsbeïnvloeding, in combinatie met kleine infrastructurele aanpassingen. Onderzocht wordt of een deel van de N59 als testlocatie kan worden gebruikt voor deze nieuwe concepten, in combinatie met gebruik van (LED)sensoren.

Overprogrammering functionele verbeteringen

In het kader van versnellen, voorspellen en vertellen is eind 2017 gestart met een over-programmering op de budgetten voor functionele verbeteringen wegen. Momenteel zijn er al verschillende functionele verbeteringen voor wegen en vaarwegen geprogrammeerd die bij groot onderhoud zullen worden uitgevoerd. Door middel van de overprogrammering kunnen er in de periode 2019-2021 een aantal projecten uitvoeringsgereed worden gemaakt zonder dat daar al direct budget voor beschikbaar gesteld is in het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI). De projecten richten zich op zowel doorstroming en verkeersveiligheid op provinciale wegen. Bij deze knelpunten worden ook meekoppelkansen voor fiets en openbaar vervoer, zover mogelijk en relevant, meegenomen. Voor vaarwegen is er momenteel voldoende dekking aanwezig in het budget functionele verbeteringen Vaarwegen in de paragraaf vaarwegen. De stand van zaken met betrekking tot de projecten is als volgt:

1. N209 geluidsscherm Bergschenhoek – Bleiswijk. Het scherm bij Bleiswijk kan duurder uitvallen door extra maatregelen. Momenteel wordt bekeken of er extra rijkssubsidie mogelijk is om de kosten te dekken. Voor het scherm bij Kruisweg is al gestart met een participatietraject en wordt een bouwteam ingesteld om realisatie te versnellen;
2. N207 rondom Westergouwe. Aanpassen van twee rotondes en de fietsstructuur. Projectvoorbereiding is in volle gang. Nadat met de omgeving afspraken zijn gemaakt over financiering kan de realisatiefase starten. Gezien de ontwikkelingen van woningbouw op Westergouwe is het mogelijk dat er op termijn aanvullende maatregelen nodig zijn;
3. N223 aansluiting oostelijke randweg De Lier. De aanpassing van de huidige rotonde wordt momenteel onderzocht, waarbij ook de fietststructuur wordt betrokken;
4. N208/N443 Sassenheim. Voorkeursontwerp voor de kruising N208-N443 zal besproken worden met gemeente en andere betrokken partijen. Naar verwachting kan dit project niet heel binnenkort in uitvoering komen omdat de maatregelen ingrijpender zijn dan eerder gedacht;
5. N459 (verbinding N11-A12, Bodegraven). Kans om gezamenlijk met de gemeente (ontwikkeling bedrijventerrein) een fietstunnel te realiseren waarmee twee gelijkvloerse fietskruisingen zouden vervallen. Plan wordt gezamenlijk met de gemeente Bodegraven-Reeuwijk nader onderzocht, ook in het kader van de mogelijke toekomstige verbinding N11/A12;
6. N216 Wilgenweg. Binnenkort worden de maatregelen die bij groot onderhoud in 2016 zijn genomen geëvalueerd. Hierna wordt op korte termijn bepaald of er een ongelijkvloerse fietskruising nodig is;
7. N219/N453 Bredeweg. Deze maatregel wordt meegenomen in het project N207-Corridor, aanleg Bentwoudlaan en Vredenburglaan om werk met werk te maken. De problematiek zal naar verwachting pas met het volbouwen van glastuinbouwbedrijvenlandschap Glasparel verslechteren waardoor de komende jaren nog geen aanpassing noodzakelijk is;
8. N460/N461. Realisatie van een rotonde in de provinciale weg door de gemeente Nieuwkoop zal binnenkort starten. De provincie draagt € 0,9 miljoen bij en wordt nauw betrokken bij de uitvoering. Oplevering rotonde voorzien in 2019;

9. Dynamisch Verkeersmanagement. De voorbereiding om gemeenten aan te sluiten op verkeerssystemen voor Calamiteiten Alternatieve Routes (CAR) en Verkeersregelininstallaties (VRI) vordert gestaag. Er wordt gewerkt aan een programmaplan zodat in 2019 met de voorbereiding kan worden gestart.

Daarnaast is uit een recente inventarisatie gebleken dat er een aantal knelpunten zijn waar mogelijk op de korte termijn een functionele verbetering te realiseren is:

- N451/A12. Mogelijk realisatie van een vrije rechtsafstrook vanaf Boskoop nabij Goudse Poort zal worden onderzocht. Er ligt een relatie met de verbreding van de A20 tussen Nieuwerkerk a/d IJssel en Gouda;
- N470. Aanpassen bestaande verkanting ter vergroting van de verkeersveiligheid. Deze aanpassing wordt meegenomen in het lopende onderhoudsproject N470;
- Op vijf verschillende locaties zijn er lekkages in dijken en kwellen waardoor de rijbaan regelmatig onder water komt te staan. Dit is verkeersonveilig en vereist extra strooien in de winterperiode. Binnenkort start in samenwerking met het waterschap een onderzoek;
- Op het vlak van smart mobility en dynamisch verkeersmanagement lopen er landelijke en regionale projecten van waaruit infrastructurele aanpassingen noodzakelijk zijn waaronder de opwaardering van VRI's (naar intelligente iVRI's). Op een aantal locaties langs lopen al projecten. Op een aantal andere locaties is realisatie gewenst en realiseerbaar op de korte termijn namelijk route N218/N493/N492 (Spijkenisse - Hoogvliet – Rhoon- Rotterdam), N206 Molentuinweg (Katwijk) en N209/A12 (Bleiswijk);
- N206 Stompwijk. Mogelijke realisatie van een rotonde doseerinstallatie (RDI) ten behoeve van R-net (doorstroming bus);
- N209 Benthuizen-Heerenweg en N216 van Langeraarweg. Verkenning naar probleem en mogelijke oplossingen start binnenkort op verzoek van gemeenten;
- N217 Vrouwehuisjesweg. Verkenning naar realisatie van een tweede rechtdoor- en opstelstrook op deze kruising.

Ook zullen zich nieuwe kansen voordoen in lopende en nog op te starten studies en wensen vanuit de omgeving:

- De komende jaren wordt op een aantal (vaar)wegtrajecten onderhoud uitgevoerd. In de voorbereidende trajectstudie zullen kansen voor doorstroming en verkeersveiligheid worden onderzocht;
- Voor de Programmatische aanpak Gouwe worden dit najaar drie bereikbaarheids-scenario's opgesteld waar wellicht no regret maatregelen in zijn opgenomen;
- In de Hoeksche Waard wordt gesproken over een nieuwe aansluiting op de N217 om het Suikerunie terrein, wat herontwikkeld zal worden, te ontsluiten;
- Binnen het Gebiedsprogramma duurzame bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag wordt een Korte termijn aanpak (KTA) opgesteld. Ook de bereikbaarheid van Voorne-Putten en het Westland, gebieden met veel provinciale wegen, wordt daarin onderzocht. In het verlengde daarvan zijn er ontwikkelingen te verwachten rondom Leiden en de Drechtsteden (Groeiagenda). Mogelijk komen hier aanpassingen aan provinciale infrastructuur naar voren (fiets, openbaar vervoer, auto);
- In het programma aansluitingen tussen hoofdwegennet en onderliggend wegennet worden de aansluitingen A4 Den Haag Zuid en Rijswijk, A15 Avelingen en A15 Hartelweg/N218 onderzocht;
- De actualisatie van de netwerkanalyses (vaar)weg, fiets en openbaar vervoer start dit najaar waar ook nadrukkelijk gekeken zal worden naar urgente knelpunten en kansrijke projecten voor de korte termijn;

In aanloop naar het Kaderbesluit 2020 zal wederom een nieuwe actualisatie en inventarisatie plaatsvinden met onze wegbeheerders, verkeers- en omgevingsmanagers over bestaande

problemen en wensen vanuit de omgeving. Daarbij zullen ook de knelpunten nader worden onderzocht die op dit moment worden beschouwd als niet op korte termijn realiseerbaar tegen beperkte kosten. Bij het Kaderbesluit 2020 zal de overprogrammering worden aangevuld vanuit de hierboven genoemde onderwerpen.

Tabel 5 geeft weer welke projecten sinds vorig jaar zijn toegevoegd, welke zijn afgerond of vervallen en welke projecten in betekenende mate zijn gewijzigd. In tabel 6 zijn de budgetten van de projecten opgenomen.

Tabel 5: Veranderingen projecten Wegen t.o.v. vorig jaar

Project nr.	Omschrijving	Toelichting
TOEGEVOEGD		
	Aanpak A12 corridor	Toegevoegd bij kaderbesluit 2019
	Programma goederenvervoer	Toegevoegd bij kaderbesluit 2019
VERVALLEN / AFGEROND		
B199054A	A4 Programma IODS / Verbinding A4 - Midden Delfland	Het PZI-deel van het project is afgerond
B121829	HWN/OWN aansluiting N57/N218	Project is in 2018 financieel afgerond
B100055	Parallelstructuur A12 / Moordrechtboog	Project is in 2018 financieel afgerond
EN4440802	Maatregelen Nagelbrug N444	Project is afgerond
B120764	Brug Leidschevaart (corridor N207 Noord)	Project is afgerond
B120760	N207 Verbeteren doorstroming Alphen - Kruisweg	Project is afgerond
B590014	Kwaliteitsnet goederenvervoer	Project is afgerond
B122234	N222 Verlengde Veilingroute (3in1)	Project is afgerond
EN0000010	Functionele vervanging kunstwerken	Project is afgerond
B144205	Bijdrage N208 Verbeteren leefbaarheid Hillegom	Project is afgerond
B145605	Omlegging N456 aansluiting A20 Moordrecht (Bijdrage)	Project is afgerond
IN BETEKENENDE MATE GEWIJZIGD		
B120643	Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek (Duinpolderweg)	Bij kaderbesluit 2019 is budget met € 20,0 miljoen verhoogd als gevolg van voorlopig gezamenlijk voorkeursalternatief van Zuid- en Noord-Holland
	Programmatische Aanpak Rotterdam - Den Haag	Bij kaderbesluit 2019 budget verlaagd met € 4,0 miljoen voor scopeuitbreiding MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211
B100651- B100660	N434/N206 Rijnlandroute	Bij kaderbesluit 2019 is budget verhoogd o.a. voor aanleg snelfietsroute Leiden-Katwijk
	N207-Corridor, aanleg Bentwoudlaan en Vredenburglaan	Bij kaderbesluit 2019 is budget verhoogd voor extra werkzaamheden (functionele verbeteringen)

Tabel 6: Projecten wegen, te activeren als investering

(x € 1 miljoen)		Budget		Dekking op basis van		Verwacht jaar gereed
		Totaal	Netto PZH	Derden overig		
Projectnr.	Omschrijving					
INITIATIEFFASE						
B120641	N206, Verlegging Duinvallei Katwijk	5,3	5,3			2023
	N470/N471 aanpassingen i.r.t. A13/16	32,7	32,7			n.v.t.
	Aansluitingen HWN-OWN rond N59	10,2	10,2			2022
	Verbetering kruisingen weg-vaarweg o.a. vervanging Concordiabrug	26,2	26,2			2027
	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	2,4	2,4			n.v.t.
	Aanpak A12 corridor	30,0	30,0			n.v.t.
VOORBEREIDINGSFASE						
B121400	(On)gelijkvloerse kruising N214/216	18,6	18,6			2022
B120643	Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek (Duinpolderweg)	48,6	48,6			2026
B120753	N207-N456 Ronde 't Weegje	0,6	0,6			2020
B120756	N207 Corridor: Vredenburglaan - Bentwoudlaan	35,1	28,1	7,0		2021
B120761	N207 Zuid, Bentwoudlaan, Verlengde Bentwoudlaan en maatregelen Hazerswoude-Dorp	39,9	37,8	2,1		2025
B121139	MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211	63,0	62,6	0,4		2025
	Programma goederenvervoer	3,9	3,1	0,8		2025
	Actieplan Geluid prov. wegen 2018-2024	0,4	0,4			2024
	Functionele verbeteringen wegen Doorstroming en Verkeersveiligheid (via trajectaanpakken)	30,0	30,0			2019-2028
UITVOERINGSFASE						
F003463	Provinciale bijdrage infrastructuur aan alternatief bedrijventerrein Hoeksche Waard, zijnde Westelijke Dordse Oevers	8,0	8,0			2019
B100651- B100660	N434/N206 Rijnlandroute	891,1	302,1	589,0		2023
B100650	N206 RLR Reservering weerstandsvermogen	99,0	99,0			2023
B120762	N207 Verbeteren doorstroming Passage Leimuiden	18,1	17,5	0,6		2021

(x € 1 miljoen)

Projectnr.	Omschrijving	Budget	Dekking op basis van		Verwacht jaar gereed
		Totaal	Netto PZH	Derden overig	
B120935	Geluidsschermen Lansingerland (Actieplan Geluid prov. wegen 2018-2024)	2,0	2,0		2019
B122246A	N222a Verdubbeling Veilingroute N466-Lange broekweg	27,6	22,7	4,9	2019
B190012	HWN/OWN aansluiting A16/N3 (Bijdrage)	17,2	17,2		2021
B190013	HWN/OWN aansluiting A15/N3 (Bijdrage)	13,8	13,8		2021
B190017	Bijdrage A15 Papendrecht-Sliedrecht	5,4	5,4		2021
B490011	Energietransitie infrastructuur	13,1	12,2	0,9	2018- 2020
B590041	Beter Benutten Goederenvervoer N213 Centrale As Westland	15,6	4,8	10,8	2019
EMPIDVM	Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)	16,8	15,6	1,2	2019- 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		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:

- Met ingang van september 2017 is de frequentie van de treindienst Alphen aan den Rijn – Gouda verhoogd naar vier keer per uur. Station Boskoop Snijdelwijk is op 10 december 2017 in gebruik genomen. Station Waddinxveen Triangel is geopend op 12 februari 2018;
- Op 10 december 2017 zijn de R-netlijnen Alphen aan den Rijn – Schiphol, Leiden – Leiderdorp en Gouda – Schoonhoven in gebruik genomen. In 2018 wordt nog gewerkt aan de laatste infrastructurele werken om deze lijnen te completeren.
- Bij Kaderbesluit 2017 is € 15,4 miljoen beschikbaar gesteld voor de introductie van HOV en R-net in het concessiegebied van de Drechtsteden, Alblasserwaard en Vijfheerenlanden (DAV). Voor het gebied is de concessie gegund aan een nieuwe vervoerder (Qbuzz) die aanzienlijk meer en langere R-net en HOV-lijnen aangeboden heeft dan waar rekening mee werd gehouden. Hiermee wordt het netwerk in het DAV-gebied verder versterkt. Om deze ambitie te bewerkstelligen is zeer waarschijnlijk extra budget nodig voor aanpassing van haltes (inclusief ketenvoorzieningen) en doorstromingsmaatregelen. Het budget Beschikbaar voor OV (waaronder spoorinfrastructuur) is bij Kaderbesluit 2019 met € 10 miljoen verhoogd tot € 22,2 miljoen zodat deze nieuwe kansrijke maatregelen snel gerealiseerd kunnen worden;
- Bij Kaderbesluit 2019 is een financiële reservering van € 20 miljoen opgenomen voor een bijdrage aan realisatie van HOV binnen de regio Rotterdam - Den Haag. In het BO-MIRT zijn, in lijn met de ambities voor HOV en R-net, afspraken gemaakt tussen Rijk en regio over onderzoek naar de aanleg van Light railachtige verbindingen of ombouw van bestaande spoorverbindingen. Daarbij heeft de gemeente Rotterdam een verzoek gedaan om een provinciale bijdrage aan (verlenging van) de Hoekse Lijn te overwegen;
- 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 december 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 op basis van verdeling 50/50 en een maximum van € 40 miljoen;
- De kwaliteitsverbetering van het Metropolaan OV gekoppeld aan de Verstedelijking langs de lijn Leiden-Den Haag-Rotterdam-Dordrecht, inclusief Zoetermeer is onderdeel van het Gebiedsprogramma Duurzame Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag. In de Werkplaats Metropolaan OV wordt samen met het Rijk, de MRDH en partners in de regio het ontwikkelperspectief Metropolaan OV uitgewerkt met op korte, middellange en lange termijn te nemen OV-maatregelen. In de uitwerking worden ook fietsmaatregelen en ketenvoorzieningen meegenomen. Bij de Kadernota 2019-2022 is een voorlopige lange termijn indicatie opgenomen

van € 94 miljoen (provinciale bijdrage) voor het totale gebiedsprogramma (OV, wegen, kort termijn maatregelen) in afwachting van nadere uitwerking en besluitvorming in het bestuurlijk overleg MIRT. Deze inschatting is gebaseerd op de totale verwachte omvang van het programma en de Provincie naar verhouding zou kunnen bijdragen. Er wordt nog gewerkt aan een inhoudelijk onderbouwing op basis waarvan een betere inschatting kan worden gemaakt. Dit bedrag is verwerkt in de ongedekte ambities voor wegen en OV in paragraaf 3.7;

Tabel 7 geeft weer welke projecten vorig jaar zijn toegevoegd. Er zijn projecten afgerond of in grote mate gewijzigd. In tabel 8 zijn de budgetten en prognoses van de projecten opgenomen.

Tabel 7: Veranderingen projecten Openbaar Vervoer t.o.v. vorig jaar

Project nr.	Omschrijving	Toelichting
TOEGEVOEGD		
	Bijdrage aan realisatie van Light rail regio Rotterdam - Den Haag o.a. Hoekse Lijn	Toegevoegd bij Kaderbesluit Infrastructuur 2019
VERVALLEN / AFGEROND		
B200010	Ontwikkeling buscorridors: Alphen aan den Rijn - Schiphol	Project is afgerond
IN BETEKENENDE MATE GEWIJZIGD		
B120643	Beschikbaar voor OV (waaronder spoorinfrastructuur)	Budget is bij kaderbesluit 2019 verhoogd voor aanpassing van haltes (inclusief ketenvoorzieningen) en doorstromingsmaatregelen
	HOV-NET Zuid-Holland Noord	Budget is verhoogd met € 0,4 miljoen voor eerdere bestuurlijke afspraak over fietsonderdoorgang Tjalmaweg bij Valkenburg

Tabel 8: Projecten Openbaar Vervoer, te activeren als investering

(x € 1 miljoen)

Projectnr.	Omschrijving	Budget	Dekking op basis van		Verwacht jaar gereed
		Totaal	Netto PZH	Derden overig	
INITIATIEFFASE					
B20001	Ontwikkeling buscorridors: Algemeen	3,4	-5,1	8,5	2028
	Beschikbaar voor OV (waaronder spoorinfrastructuur/viersporigheid tussen Den Haag en Rotterdam)	22,2	22,2		2030
	Bijdrage aan realisatie van Light rail regio Rotterdam - Den Haag o.a. Hoekse Lijn	20,0	20,0		2028
UITVOERINGSFASE					
B200011	Ontwikkeling buscorridors: Goeree Overflakkee - Rotterdam	4,1	4,1		2018-2020
B200013	Ontwikkeling buscorridors: Noordwijk (Duin-Bollenstreek) - Schiphol	38,9	17,9	21,0	2020-2023
B210071	Merwedeling lijn	50,5	30,1	20,4	2021
B230100	Programma P+R Voorzieningen	5,0	1,0	4,0	2018-2025
B260000	HOV-NET Zuid-Holland Noord	460,4	179,9	280,5	2018-2025
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)	5,9	5,9		2020
	HOV DAV (waaronder Merwerdelingelijn)	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 bestaan uit fietsprojecten uit het Uitvoeringsprogramma 2012-2016 die al vergevorderd zijn in de voorbereiding en in 2017-2020 tot realisatie komen, 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.

Bij het Kaderbesluit Infrastructuur 2019 is besloten om budget beschikbaar te stellen voor het realiseren van een snelfietsroute Leiden-Katwijk door de Knoop Leiden-West in het project Rijnlandroute. Met de aanleg van een snelfietsroute tussen Leiden en Katwijk verbetert de fietsinfrastructuur van de provincie Zuid-Holland.

Aanvullend op de huidige Uitvoeringsagenda is er € 3,8 miljoen beschikbaar gesteld voor nieuwe concrete kansen met betrekking tot de realisatie, uitbreiding of opwaardering (veiligheid, snelheid en comfort) van (snel)fietsroutes die op korte termijn kunnen worden gerealiseerd en een hoge prioriteit hebben. Het gaat om een bijdrage aan:

- Recreatieve schakel (2,5 km) tussen in de verbinding Gouda – Krimpenerwaard ter grootte van € 1,25 miljoen. Hiervoor is eerder via Amendement A517 in juni 2016 € 0,5 miljoen voor beschikbaar gesteld;
- Extra maatregelen ter verbetering van snelfietsroute Rotterdam-Gouda ter grootte van € 2 miljoen;
- Doortrekking van de snelfietsroute langs de Schie tussen Delft en Den Haag ter grootte van € 0,5 miljoen.

Tot slot zijn er nog kansrijke en prioritaire projecten die op dit moment onvoldoende concreet zijn om budget voor te reserveren. Het gaat om de opwaardering van de snelfietsroute Gorinchem-Sliedrecht en vijf metropolitane fietsroutes in de regio Rotterdam – Den Haag. Wanneer deze projecten voldoende concreet worden, kunnen aanvullende voorstellen worden gedaan voor dekking.

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

Motie 812 Aanvulling Uitvoeringsagenda Fiets

In aanloop naar de Begroting 2019 en dit PZI is gestart met het uitwerken van deze motie. PS zullen separaat worden geïnformeerd over de kosten, planning en haalbaarheid van de in de motie genoemde projecten.

Tabel 9 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 10 zijn de budgetten en prognoses van de projecten opgenomen.

Tabel 9: Veranderingen projecten Fiets t.o.v. vorig jaar

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
GEREALISEERD / VERVALLEN		
	13 fietsprojecten	In totaal 13 fietsprojecten gerealiseerd en financieel afgerond waaronder tussen Noordwijk en Noordwijkerhout, Bergambacht – Gouda, Den Haag – Leiden, fietstunnel Ruyven A13 en Wateringen – Schipluiden (Zwethstrook)

Tabel 10: Projecten Fiets, te activeren als investering

(x € 1 miljoen)

Projectnr.	Omschrijving	Budget	Dekking op basis van		Verwacht jaar gereed
		Totaal	Netto PZH	Derden overig	
UITVOERINGSFASE					
Fp 2008-2011	Uitvoeringsprogramma fiets 2008-2011	29,5	22,1	7,4	2018-2020
Fp 2012-2016	Uitvoeringsprogramma fiets 2012-2016 (1)	3,1	3,1		2018-2020
Fp 2012-2016	Uitvoeringsprogramma fiets 2012-2016 (2)	15,8	15,7	0,1	2018-2019
UA Fiets 2016	Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'	63,8	60,3	3,5	2018-2021

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.

Ook in de overige paragrafen zitten projecten die bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid, maar dat niet als hoofddoel hebben. Verkeersveiligheid is namelijk standaard onderdeel (randvoorwaarde) als er werkzaamheden plaatsvinden voor bijvoorbeeld doorstroming (weg/fiets/OV). Daarbij worden verbeteringen aan bestaande infrastructuur maar ook nieuwe wegen, fietspaden en kruisingen zoveel mogelijk conform richtlijnen Duurzaam Veilig ontworpen en aangelegd. Mooie voorbeelden hiervan zijn de verbreding van fietspaden en de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen met wegen. Hier wordt zowel het fietspad als de weg veiliger. Ook vormen nieuwe wegen vaak een beter alternatief voor een bestaande wellicht minder veilige weg. Omdat verkeersveiligheid zo is ingebed in projecten is het daarom niet altijd nodig om apart budgetten en projecten op te nemen in de paragraaf verkeersveiligheid. De paragraaf verkeersveiligheid geeft dus geen totaalbeeld van de financiële inspanningen die worden geleverd om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het apart weergeven van alle kosten voor verkeersveiligheid in projecten is niet doelmatig. Tot slot hebben de verschillende regio's in de regionale gebiedsagenda's Mobiliteit specifiek projecten en budgetten opgenomen voor duurzaam veiligheidsprojecten op gemeentelijke of waterschapswegen. Deze zijn geen onderdeel van de paragraaf verkeersveiligheid maar komen terug in hoofdstuk 4.

Belangrijke ontwikkelingen binnen het programma Verkeersveiligheid:

- Voor het project N215 is op 20 december 2017 het uitvoeringsbesluit genomen. De dekking van het project was in het PZI verspreid over verschillende budgetten. Voor de transparantie zijn de budgetten bij Kaderbesluit Infrastructuur 2019 samengevoegd tot een nieuw projectbudget ter grootte van € 20,0 miljoen. In het onderhoudsdeel is ook budget opgenomen voor groot onderhoud aan de weg;
- Het projectbudget EN2091301 N209 kruispunt Gemeneweg/Katjesweg is conform uitvoeringsbesluit in 2017 toegevoegd aan het project N207 Zuid in de paragraaf wegen.

De verkeersveiligheidsmaatregelen voor de reeds lopende onderhoudstrajecten worden gedekt uit de posten "Maatregelen verkeersveiligheid trajecten" (2012 ev en 2016 ev).

In tabel 11 is voor de jaren 2018 en 2019 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 11: Trajecten met verkeersveiligheidsmaatregelen

Trajectbijdrage in 2018	Trajectbijdrage in 2019
N207e	N218-N496
N210b	N231a
N211c	N470a,b,c
N470a,b,c	N489a
N492a	
N496a	

Tabel 12 geeft weer welke projecten sinds het vorige PZI zijn toegevoegd, welke projecten zijn afgerond of vervallen en welke projecten in betekenende mate zijn gewijzigd. In tabel 13 staan de budgetten en prognoses van de projecten.

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

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
TOEGEVOEGD		
EN2141201	Verkeersveiligheidsmaatregelen in trajectaanpak N214ab	Dekking voor functionele verbeteringen verkeersveiligheid N214 vanuit vrijval op EN2090002, was eerder opgenomen in het onderhoudsbudget.
EN2151002	N215 trajecten B en C, Groot onderhoud en verkeersveiligheidsmaatregelen	Bij kaderbesluit 2019 zijn de verschillende budgetten samengevoegd tot een nieuw projectbudget.
EN4871801	Rotonde N487/Op- afrit A29 westzijde te Numansdorp	Afspraak uit het bestuurlijk overleg MIRT najaar 2017 voor provinciale bijdrage.
AFGEROND / VERVALLEN		
EN2090002	Rotonde N209 Benthuizenweg-Omleidingsweg (Benthuizen)	Project is gerealiseerd. Vrijval ingezet voor EN2141201.
EN2091301	N209 kruispunt Gemeneweg/Katjesweg	Overheveling naar project N207 Zuid conform uitvoeringsbesluit.
EN2150003	Aansluiting N215 - Nieuwe Tonge (Middelharnis)	Gaat over in project EN2151002.
IN BETEKENENDE MATE GEWIJZIGD		
EN2230001	Aanpassingen hoofdrijbaan N223 (Westland, Midden-Delfland)	Conform Kaderbesluit is het projectbudget met € 2,2 miljoen verhoogd.
EN2150501	N215 Melissant - Dirksland	Budget wordt verhoogd met € 1,3 miljoen vanuit vrije middelen door extra kosten zandfundering.

Tabel 13: Projecten Verkeersveiligheid, te activeren als investering

(x € 1 miljoen)

Projectnr.	Omschrijving	Budget	Dekking op basis van		Verwacht jaar gereed
		Totaal	Netto PZH	Derden overig	
VOORBEREIDINGSFASE					
EN2140801	Parallelweg N214B	5,3	5,3		2022
EN4871801	Rotonde N487/Op- afrit A29 westzijde te Numansdorp	1,0	0,1	0,9	2022
UITVOERINGSFASE					
EN0000012	Maatregelen verkeersveiligheid trajecten 2012 ev	17,4	16,3	1,1	2019
EN2101202	Rotondes Ammerstol en Wetering	6,2	2,7	3,5	2019
EN2110902	Verkeersveiligheid maatregel traject N211a: Turborotonde N211/N465 (Monster)	5,4	3,2	2,2	2019
EN2141201	Verkeersveiligheidsmaatregelen in trajectaanpak N214ab	4,2	4,2		2023
EN2150501	N215 Melissant - Dirksland	16,3	9,9	6,4	2019
EN2151002	N215 Doorstroming en verkeersveiligheid	20,0	18,3	1,7	2022
EN2230001	Aanpassingen hoofdrijbaan N223 (Westland, Midden-Delfland)	41,5	21,8	19,7	2018-2021
EN4840801	Reconstructie N484	4,5	4,5		2020
	Maatregelen verkeersveiligheid trajecten 2016 ev	17,0	17,0		2018-2019

3.6 Vaarwegen

De provincie Zuid-Holland is een waterrijke provincie. Personen- en goederenvervoer over water maar ook recreatievaart, 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 alle scheepvaart.

De paragraaf Vaarwegen bevat verbeterprojecten die voortvloeien uit de VRM. In de paragraaf wegen is ook budget opgenomen voor (aanpassing van) kruisingen tussen weg en water (bruggen) primair vanuit het belang van de weg.

De onderhoudsprojecten zijn opgenomen in de paragraaf Beheer provinciale infrastructuur (zie 3.1). De huidige verbetermaatregelen aan onder andere de Schie en de Oude Rijn worden gefinancierd uit de middelen voor Functionele verbeteringen Vaarwegen (verbredingen, bochtverbetering, verdiepingen, nieuwe wachtplaatsen etc.). Momenteel wordt verder onderzoek gedaan worden naar verbetering van de belangrijkste vaarweg voor de beroepsvaart de Gouwe als onderdeel van de Programmatische Aanpak Gouwe.

Andere belangrijke ontwikkelingen op projecten zijn:

- Het project ophoging Hoornbrug van de MRDH is komen te vervallen in verband met een financiële heroverweging binnen de MRDH en het niet voordoen van een aantal oorspronkelijke uitgangspunten (verhoging van de frequentie van het openbaar vervoer over de brug en de toename van de hoeveelheid scheepvaartverkeer onder de brug). In het PZI stond een bijdrage opgenomen voor dit project en zou de brug van de provincie overgedragen worden aan de gemeente. Bestuurlijk is echter besloten om dit project te stoppen;
- Voor de Steekterbrug is bij Kaderbesluit Infrastructuur 2019 conform uitvoeringsbesluit van 20 december 2017 het budget met € 1,7 miljoen verhoogd, waarvan gemeente Alphen a/d Rijn en provincie beiden € 0,85 miljoen dekken;
- Het programma Nota Vaarwegen en scheepvaart is afgerond. Het restant budget van € 4,6 miljoen is toegevoegd aan het budget voor functionele verbeteringen vaarwegen en beschikbaar voor nieuwe projecten;
- Bij het Kaderbesluit Infrastructuur 2019 is budget beschikbaar gesteld voor stimulering van het goederenvervoer over de weg, spoor en het water. Dit zal worden gebruikt om kansen te benutten die zich voordien langs provinciale- en Rijks(vaar)wegen. Dit budget is voorlopig ondergebracht in de paragraaf wegen en wordt in aanloop naar de volgende collegeperiode verder uitgewerkt waarna het wordt toegeëld aan de betreffende paragrafen. Bij de volgende Kaderbesluiten kunnen voorstellen worden gedaan voor verdere invulling van het programma.

Tabel 14 geeft weer welke projecten zijn afgerond of vervallen. In tabel 15 zijn de budgetten en prognoses van de projecten opgenomen.

Tabel 14: Veranderingen projecten Vaarwegen t.o.v. vorig jaar

Projectnr.	Omschrijving	Toelichting
AFGEROND / VERVALLEN		
EVW011001A	Bijdrage PZH aan ophoging Hoornbrug	Project is bij kaderbesluit 2019 vervallen
EVW090603	Tweede sluiscolk Julianasluis - Gouda (incl. studiekosten)	Project is afgerond
EVW000714	Nota Vaarwegen en scheepvaart	Project is afgerond
EVW090603B	Julianasluis loswal	Project is vervallen

Tabel 15: Projecten Vaarwegen, te activeren als investering

(x € 1 miljoen)

Projectnr.	Omschrijving	Budget	Dekking op basis van		Verwacht jaar gereed
		Totaal	Netto PZH	Derden overig	
INITIATIEFFASE					
	Optimalisatie Gouwe o.a A12 Coenecoop	20,6	20,6		2025
VOORBEREIDINGSFASE					
EVW081202	Vervangen Steekterbrug	26,7	24,3	2,4	2022
UITVOERINGSFASE					
EVW010509	Bochtafsnijding Delftse Schie - Overschie (incl. studiekosten)	17,8	14,5	3,3	2019
EVW010802B	Verv.St.Sebastiaansbrug Delft	8,4	8,4		2019
EVW000011	Functionele verbeteringen VW (bijdrage aan GO VW)	20,6	20,6		2019-2021
EVW000601A	Realiseren vaarwegmanagement (DVM)	12,2	11,7	0,5	2019-2022

3.7 Paragraaf nazorg

In deze paragraaf wordt vanaf dit PZI een overzicht gegeven van projecten die gerealiseerd zijn maar nog niet financieel zijn afgerond. Bij de fysieke oplevering van projecten voor nieuwe of aangepaste infrastructuur zoals een (vaar)weg, fietspad, bushalte, station, brug etc. is vaak het project nog niet financieel afgerond. Bij de financiële afronding kan gedacht worden aan betalingen aan de aannemer, het afrekenen en vaststellen van subsidies maar ook het overdragen van grond of infrastructuur. Omdat zich regelmatig complexe situaties voordoen en de provincie vaak afhankelijk is van derden, kan de financiële afronding soms langer op zich laten wachten.

Voorheen bleven projecten vaak nog lang onderdeel van de paragrafen in het PZI terwijl ze fysiek al in gebruik waren. Om in de toekomst verwarring te voorkomen zullen al gerealiseerde projecten die nog niet financieel zijn afgerond apart worden weergegeven in onderstaande tabel 16.

Tabel 16: Projecten nazorg, nog te activeren

(x € 1.000)

Projectnr.	Omschrijving	Restant budget			Activeren		
		Uit-gaven	Inkom-sten	Netto PZH	Jaar	Uit-gaven	Inkom-sten
B120933	N209 Reconstructie knoop A13 - N209	164	158	6	2018	164	158
B121742	N217 Omleiding Stougjesdijk	22	207	-185	2018	30	207
B122237	WPW algemeen	-624	583	-1.207	2018	-624	583
EN2090002	Rotonde N209 Benthuizenweg-Omleidingsweg (Benthuizen)		661	-661	2018		661
EVW090603B	Julianasluis Ioswal				2019	17	405
EVW001101	Restpunten naut. vrz div trajecten DSG ³				2018	7	

³ Onderdeel van afgeordnd programma EVW000714 Nota vaarwegen en Scheepvaart

3.8 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 op basis van nieuwe inzichten. De basis ligt in de knelpunten die voortkomen uit de netwerkanalyses. Daarbinnen 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, Gouwe en het Merwedekanaal. 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.

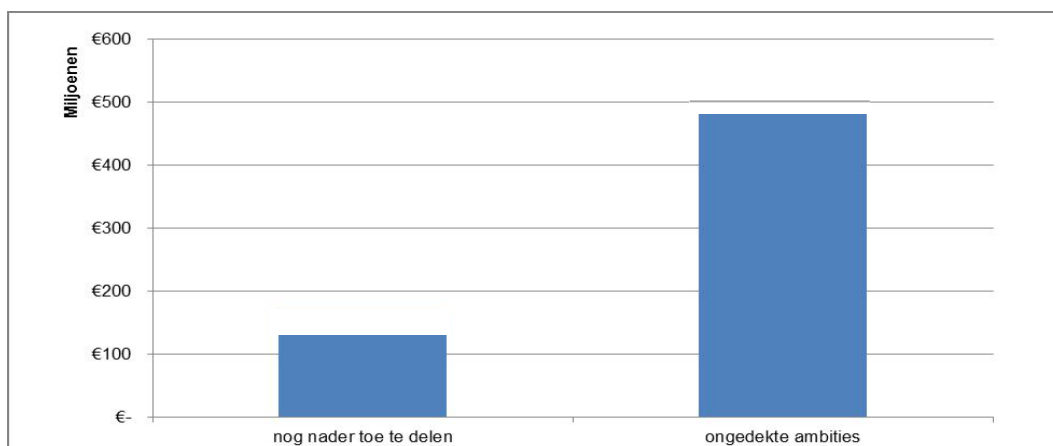
Tabel 17 is een indicatie van projecten en programma's, die bij het toedelen van investeringsruimte in aanmerking kunnen komen. De tabel is niet limitatief. Het vormt geen besluit over de scope of status van de genoemde projecten en programma's. Ook wordt hiermee geen voorschot genomen op welk aandeel in de financiële dekking van de provincie of andere partijen verwacht mag worden.

Tabel 17: Schatting financiële omvang ongedekte ambities infrastructuur

(x € 1 miljoen)

Omschrijving	Totale ambitie
Toekomstige knelpunten obv netwerkanalyse wegen prioriteit 1	82,0
Toekomstige knelpunten obv netwerkanalyse wegen prioriteit 2	49,0
Functionele verbeteringen (vaar)wegen in trajecten beheer en onderhoud 2022-2032	50,0
Netwerkbeheer en verkeersmanagement (smart mobility) provinciale wegen en vaarwegen middellange termijn	10,0
Kwaliteitsverbetering infrastructuur OV StedenbaanPlus op lange termijn	150,0
Uitvoeringsagenda Fiets prioriteit 1	20,0
Uitvoeringsagenda Fiets prioriteit 2	18,0
Toekomstige aanpassingen knelpunten vaarwegen prioriteit 1	85,0
Toekomstige aanpassingen knelpunten vaarwegen prioriteit 2	20,0
Totaal ambities waarvoor nog dekking gevonden moet worden	484,0

Figuur 11: Verhouding ongedekte ambities en nog beschikbare middelen



In de Kadernota 2019-2022 zijn daarnaast twee strategische lange termijn issues opgenomen die mogelijk financiële gevolgen hebben voor de provincie. Het betreft autonoom vervoer en smart infrastructuur en toename gebruik E-bikes. Omdat nog onduidelijk is wat de financiële gevolgen precies zijn (ordegrootte € 110 – 280 miljoen) en op welke termijn deze gaan optreden zijn ze nu nog niet opgenomen als ongedekte ambitie. In dezelfde Kadernota is ook de provinciale bijdrage aan het Bereikbaarheidsprogramma Rotterdam – Den Haag opgenomen als strategisch issue. Hierover zullen echter de komende jaren nadere afspraken worden gemaakt en daarom wel opgenomen als ongedekte ambitie binnen de posten voor wegen en openbaar vervoer.

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 al toegedeeld aan projecten. Na verwerking van het Kaderbesluit infrastructuur 2019 en de recente bijstellingen resteert er nog € 114,3 miljoen aan vrije middelen t/m 2033.

Tabel 18: Overzicht nog beschikbare middelen voor toedeling

(x € 1 miljoen)

Projectnr.	Omschrijving	Budget	Dekking op basis van		Verwacht jaar gereed
		Totaal	Netto PZH	Derden overig	
INITIATIEFFASE					
	Beschikbaar voor toedeling bij instroom in begrotingsjaren o.b.v. structurele middelen Investerings	78,6	78,6		nvt
	Nog toe te delen incidentele vrijval investeringen	35,7	35,7		nvt
TOTAAL		114,3	114,3		

4. Gebiedsgerichte weergave programma

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

De regionale gebiedsagenda mobiliteit is met ingang van 2018 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 gemeenten voor regionale projecten. Door de afschaffing van de BDU in 2014 is dit omgezet in een jaarlijkse Rijksbijdrage Verkeer en Vervoer via het Provinciefonds (decentralisatieuitkering). De SRM is het uitvoeringsinstrument om de provinciale bijdrage aan de projecten te kunnen verstrekken aan de realiserende partij. Om als gemeente in aanmerking te komen voor een subsidie vanuit de SRM-middelen moet een project opgenomen zijn in de regionale gebiedsagenda. Gemeenten kunnen jaarlijks voor de regionale gebiedsagenda uitvoeringsgerede en toekomstig uitvoeringsgerede (reservering) projecten opvoeren. In regionaal verband wordt geprioriteerd en bepaald welke projecten worden opgenomen binnen het beschikbare budget per regio waarbij maximaal 40% mag worden gereserveerd voor toekomstig uitvoeringsgerede projecten. Het vertrekpunt voor de prioritering zijn vaak de beleidskaders van zowel de provincie als de regiopartijen. De projecten worden daarbij getoetst aan de provinciale doelstellingen uit de VRM en het Programma Mobiliteit uitgewerkt in de netwerkanalyses en bijbehorende afwegingskaders. De gebiedsagenda is dan ook een gezamenlijk product van de provincie en de regio.

De SRM-middelen maken geen onderdeel uit van de paragrafen voor nieuwbouw en instandhouding en worden apart weergegeven. Het betreft een specifieke jaarlijkse Rijksbijdrage voor regionale verkeer en vervoer projecten die gekoppeld is aan een subsidieregeling. De middelen (exploitatie) zijn onderdeel van het gesloten systeem van mobiliteit. Voor de opgegeven uitvoeringsgerede projecten wordt een budgetpost opgenomen in de begroting waarna de gemeenten subsidies kunnen aanvragen. Dit is minimaal 60% van het totaal beschikbare budget conform de eis dat maar 40% mag worden gereserveerd. Het gereserveerde deel wordt als beklemd budget toegevoegd aan de reserve Mobiliteit. Wanneer op enig moment een of meerdere gemeenten subsidies gaan aanvragen voor deze gereserveerde budgetten dan worden deze middelen weer onttrokken aan de reserve.

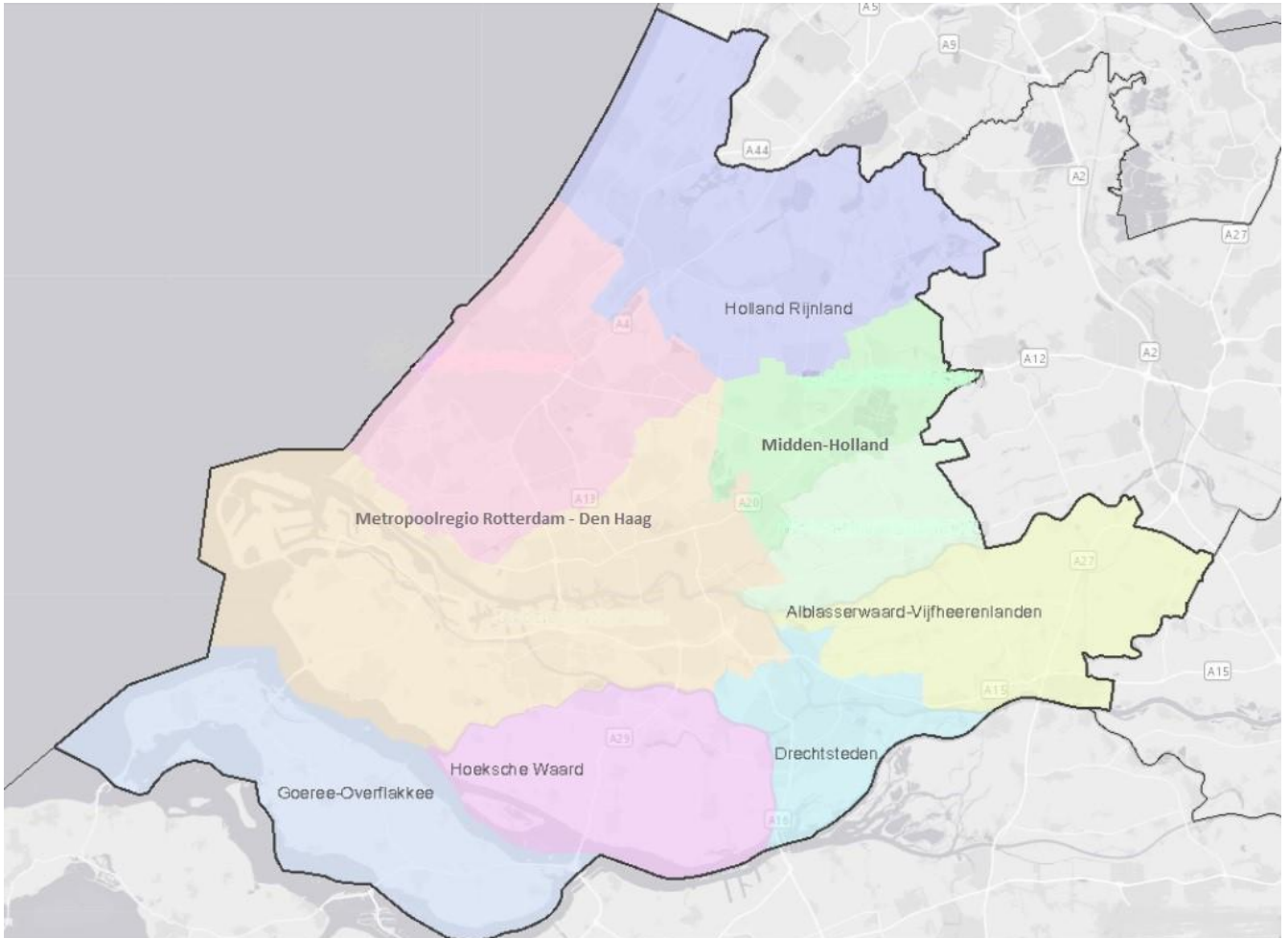
De aanleiding om te werken met regionale gebiedsagenda's op het gebied van mobiliteit is om met de regio's een constructiever gesprek te voeren over besteding van middelen. Daar hoort een integrale afweging over de verschillende beleidsthema's binnen mobiliteit (zoals OV, regionale infra, fiets) bij. Daarbij wordt elk jaar gekeken of ontschotting van middelen binnen de SRM op deze thema's mogelijk en doeltreffend is, 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

In het PZI 2018-2047 is een eerste stap gezet met regionale gebiedsagenda's mobiliteit waarbij gestart is met de regionale infrastructurele projecten uit paragraaf twee van de SRM. Dit heeft geleid tot projectenlijsten voor 2018 maar nog niet tot een echte meerjarige gebiedsagenda. Voor dit nieuwe PZI 2019-2048 is een nieuwe stap gezet om de gebiedsagenda's mobiliteit een integraal en meerjarig karakter te geven vanuit een heldere visie en door meerdere paragrafen uit de Subsidieregeling Mobiliteit toe te voegen. De uitwerking hiervan verschilt helaas nog sterk per regio. Een aantal regio's hebben nu al een heldere visie en deze vertaald naar de aangedragen

projecten (meerjarige prioritering) waardoor er bijvoorbeeld minder maar wel grotere projecten worden opgevoerd. Bij andere regio's is het nog steeds een verzameling losse (en vaak kleine) projecten verdeeld over de gemeenten. Dit betekent dat er voor de volgende gebiedsagenda 's nog flinke stappen gezet moeten worden startend met een gezamenlijke evaluatie van het in 2018 doorlopen proces om verbeterpunten te zoeken.



Figuur 12: Overzichtskartaart regio's

4.1 Drechtsteden

In deze regio zijn voor de regionale gebiedsagenda vier concrete projecten opgevoerd voor 2019. Dit betreffen projecten die voortvloeien uit de Groeiagenda en/of het regionale Mobiliteitsplan Drechtsteden (Op één kompas varen). Hierin zijn de belangrijkste hoofdthema's opgenomen voor de regio waaronder een goede bereikbaarheid en verbetering van de kwaliteit van de woonomgeving. De projecten richten zich enerzijds op doorstroming en verkeersveiligheid op wegen en fietspaden (van en naar scholen) maar bieden ook kansen voor investeringen in een hoogwaardig woonmilieu (vermindering verkeersdruk in wijken en autoluw maken routes). Essentieel hierbij is ook de bijdrage die projecten zoals Spoorzone Dordrecht en Leerpark leveren aan de economische ontwikkeling van de regio.

Tabel 19: Overzicht projecten gebiedsagenda 2019

(x € 1.000)

			Budget
Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Totaal
D19015	Hendrik-Ido-Ambacht	Ontsluiten scholencomplex Kruiswiel	50,0
G19013	Dordrecht	Verbreden en aanleg fietsstroken Gravensingel	116,0
G19014		Aanleg Amiraal de Ruyterweg	459,8
G19015	Zwijndrecht	Fietsstraat Jeroen Boschlaan (F16)	340,0
G19016	Sliedrecht	Rotonde Thorbeckelaan - Vogelenzang	225,0
G19017		Fietspad Craijensteijn	300,0
TOTAAL			1.490,8

Voor de periode 2020-2022 zijn nog geen concrete projecten vastgesteld. Wel is er een regionaal investeringsprogramma opgesteld met de prioriteiten voor de komende jaren. Deze prioriteiten zijn eveneens vastgelegd in de Groeiagenda en vormt de opmaat naar een meerjarige regionale gebiedsagenda met een meer regionale uitstraling. Deze projecten zullen financieel maar ook qua effect groter zijn dan de eerdere projecten in het kader van de SRM. Het gaat om de volgende ambities die eveneens goed passen bij de provinciale ambities.

Tabel 20: Overzicht meerjarige ambities 2020-2022

(x € 1.000)

			Budget
Project	Wegbeheerder	Omschrijving	Totaal
	Regio	Regionaal investeringsprogramma	ntb
A		Lightrail / MLL doortrekken tot aan Rotterdam	
B		R-net: algemeen	
C		R-net: Busstation Alblasterdam	
D		R-net: Ronde Burg. Keizerweg (Papendrecht)	
E		Slimme oplossing voor First en Last Mile OV	
F		Opwaarderen Waterbus	
G		Regionaal hoofdwegennet als alternatief voor Rijkswegen	
H		Station Dordrecht	
I		Utilitairfietspadennetwerk	

Voor 2019 is het beschikbare budget paragraaf 2 Infrastructurele projecten van € 1.490.765,00 volledig ingevuld. Voor de jaren 2020 en verder zal het budget worden aangewend voor nieuwe projecten voortkomend uit de genoemde ambities in tabel 17. Een aantal toekomstige projecten zullen van van dusdanig grote aard dat zijn daarvoor meerjarig budget zal worden ingezet door het middel van het reserveren van budget (toekomstig uitvoeringsgerede projecten).

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 Drechtsteden

Projectnummer	Omschrijving
B190012	HWN/OWN aansluiting A16/N3 (Bijdrage)
B190013	HWN/OWN aansluiting A15/N3 (Bijdrage)
B590010	HOV-Drechtsteden (bijdrage aan derde)
B190017	Bijdrage A15 Papendrecht-Sliedrecht
B210071	Merwedeling lijn
	HOV DAV (waaronder Merwerdelingelij)
F003463	Provinciale bijdrage infrastructuur aan alternatief bedrijventerrein Hoeksche Waard, zijnde Westelijke Dordtse Oevers
	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

Samen met de provincie, waterschap Rivierenland en de vijf regiogemeenten is een eerste regionale gebiedsagenda mobiliteit 2019-2022 opgesteld. Dit op basis van onder andere het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP AV) 2030 en de Regionaal Maatschappelijke Agenda (RMA). Hierin vormen de opgaves werken aan bereikbaarheid en verkeersveiligheid de belangrijkste uitgangspunten. De toenemende drukte op de Rijkswegen A15 en A27 leidt tot sluipverkeer en congestie op regionale en lokale wegen.

De economische kracht in de regio rust met name op drie pijlers, namelijk de agrarische sector, de maritieme Industrie en de maakindustrie. Op het terrein van vrijetijdseconomie wordt ingezet om de potentie te vergroten en meer omzet te halen uit activiteiten op dit gebied. Een goede doorstroming is nodig om de bedrijven en instellingen goed bereikbaar te houden en deze te versterken en toekosmtbestendig te houden. Ook een goed functionerend OV-netwerk per spoor, weg en water is daarbij essentieel.

Er wordt daarom door de regiogemeenten in samenwerking met de provincies, BEREIK!, Waterschap Rivierenland en Rijkswaterstaat een gezamenlijke visie- op het wegennet in de regio in 2030 ontwikkeld inclusief de afstemming van werkzaamheden. Daarnaast worden door de regiogemeenten afspraken gemaakt in een bedrijventerreinenstrategie over de vestiging van transportbedrijven en kunnen er door de regiogemeenten afspraken gemaakt worden met het bedrijfsleven om gericht mobiliteits- en vervoersmanagement in te zetten en gedragsveranderingen te stimuleren om de wegen te ontlasten. Ook wordt de overstap naar vervoer over water gestimuleerd. Daarnaast wordt er door de regiogemeenten, Qbuzz en provincie geïnvesteerd in de overstap naar het openbaar vervoer met behulp van de nieuwe DAV-concessie. Daartoe worden de HOV-haltes zoveel mogelijk voorzien van fietsenstallingen, fietskluizen, Park&Ride plaatsen en Kiss&Ride plaatsen. Voor een optimale bereikbaarheid van de haltes worden ook fietspaden van en naar de haltes waar nodig verbeterd.

In de dynamische gebiedsagenda mobiliteit worden de genoemde opgaves verder geconcretiseerd. Belangrijkste doel van de agenda is om te komen tot strategische mobiliteitskeuzes in de regio om de bereikbaarheid te verbeteren om de regio meer economisch krachtig te maken en daarbij voldoende verkeersveiligheid in acht te nemen om de regio leefbaar en aantrekkelijk te houden. Voor de gebiedsagenda is specifiek gewerkt vanuit de vastgestelde doelen in het RVVP namelijk:

1. invulling te geven aan de kwaliteiten van de regio, zoals bijvoorbeeld langzaam vervoer en onthaasten;
2. de strategische ligging van de regio aan de hoofdassen A15, A27 en A2 te benutten en uit te bouwen;
3. de interne bereikbaarheid binnen de regio maximaal te garanderen voor alle modaliteiten;
4. een opening te bieden voor innovatieve bereikbaarheidsoplossingen.

Hierbij is ook rekening gehouden met trends als wijziging van de bevolkingssamenstelling, de economische structuur, globalisering & individualisering en meer diversiteit en differentiatie in leefstijlen. Er zijn specifieke thema's welke een plek dienen te krijgen in de gebiedsagenda's waaronder fiets/schoolroutes, landbouwverkeer, verkeerveiligheid (weginrichting, gedrag en handhaving), vervoer over water (R-Net/HOV) en innovatie.

Om tot projecten te komen zijn 10 grensoverschrijdende corridors en twee gebieden geformuleerd zoals de A15 en A27, N214 en N216, de verbindingen tussen de kernen en gebiedsontsluiting Gorinchem en Leerdam. Voor elke corridor/gebied is een strategie opgesteld wat heeft geleid tot een meerjarig programma aan projecten voor 2019 en de periode 2020 en verder. In onderstaande tabel zijn de corridors/gebieden benoemd met de daarbijhorende strategie en mogelijke projecten.

Daarnaast zijn er projecten die corridor- en/of gebiedsoverstijgend zijn voornamelijk gericht op verkeersveiligheid. Een aantal van de projecten zullen na de gemeentelijke herindeling van gemeente Leerdam met Zederik en Vianen en de bijbehorende verschuiving van de provinciegrens binnen provincie Utrecht vallen. Deze projecten komen niet in aanmerking voor een subsidie vanuit de SRM en zijn ook niet opgenomen.

Tabel 22: Overzicht corridors, strategie en mogelijke projecten 2020 e.v.

Corridor/gebied	Strategie	Mogelijke projecten 2020 e.v.
1. Corridor A 15 / Merwede	Samenwerking met partijen voor doorstroming en verkeersveiligheid A 15. Daarnaast stimuleren mobiliteitsmanagement, OV (MerwedeLingeLijn), watervoer en fiets in deze corridor	Snelfietsroute Gorinchem-Hardinxveld Giessendam
2. Corridor A27	Lobby doorstroming en aanpak A27 en N214. Daarnaast aanpak sluipverkeer Vianen – Meerkerk – Arkel opstellen en alternatieve vervoerwijzen in de corridor.	Op- en afrit A27 bedrijventerrein Gorinchem Noord, aanpassing (H)OV haltes n.a.v. werkzaamheden A27
3. Corridor N214 (A 15 – A27)	Kleine capaciteits aanpassingen ten behoeve van doorstroming en verkeersveiligheid N214, vol inzetten op doorstroming en veiligheid A 15 en A27 corridor.	Ntb
4. Corridor N216 (A 15 – Schoonhovenseveer)	Lobby richting provincie voor doorstroming en verkeersveiligheid N216	Ntb
5. Corridor ontsluiting Kinderdijk, Nieuw-Lekkerland, Streefkerk, Groot-Ammers	Lobby richting RWS, provincie, Drechtsteden voor doorstroming A 15, N214 en N3. Daarnaast stimuleren gebruik water- en fietsvervoer in deze corridor, verkeerscampagnes en verkeerseducatie.	Rotonde Peilmolenbrug (N481)
6. Corridor Lekdijk (Nieuw-Lekkerland – Vianen)	Stimuleren gebruik water- en fietsvervoer in deze corridor, verkeerscampagnes, verkeerseducatie en onderzoek naar alternatieve routes doorgaand verkeer Groot-Ammers en Nieuwpoort.	Nieuwe verkeersstructuur Nieuw-Lekkerland, Herinrichting Molenstraat-Lekdijk Kinderdijk, Herinrichting Voorstraat - Sluis Groot-Ammers, Herinrichting Wouter van Langerakelaan in Langerak Herinrichting Ammerse Kade bij Groot-Ammers Herinrichting Hoogaarslaan Nieuw-Lekkerland
7. Corridor Molenwaards Lint (Alblasserdam – Goudriaan)	Lobby voor doorstroming op hoofdwegenet. Daarnaast stimuleren mobiliteitsmanagement in deze corridor en gedragsacties op sluiproutes.	Herinrichting Molenaarsgraaf, inclusief Dorpsstraat, Realisatie regionale fietsweg noordzijde Molenwaards Lint, Herinrichting Goudriaan Noord Herinrichting Gijbelandsedijk
8. Corridor Sliedrecht – Bleskensgraaf	Aandacht voor oversteeksituaties voor fietsverkeer bij Wijngaarden, N214 en Wervenkampweg en verkeerseducatie	Ntb
9. Corridor Gorinchem – Hoornaar – Noordeloos - Ameide	Lobby voor doorstroming op A27 en N216. Monitoring leefbaarheid kernen in corridor	Herinrichting Voordijk Schelluinen Aanpassing fietsaansluiting Zandkade Schelluinen
10. Corridor Gorinchem – Arkel – Meerkerk – Lexmond -Vianen	Lobby voor doorstroming op A27. Monitoring doorstroming en verkeersveiligheid kernen Meerkerk, Bazeldijk en Arkel.	Niet van toepassing
11. Gebiedsontsluiting Gorinchem	Lobby voor doorstroming op A27 en A 15. Mobiliteitsmanagement van / naar de stad Gorinchem door. Leefbaarheid in wijken Gorinchem.	Fietsparkeren binnenstad, Herinrichting Gildeweg, OV knooppunt Gorinchem West, vervanging Concordiabrug
12. Gebiedsontsluiting Leerdam en omgeving	Lobby doorstroming op A27, A15, A2 en provinciale wegen. Stimulering van fiets, OV, MerwedeLingeLijn, innovatie en watervoer gebruik in en van / naar Leerdam. Monitoring verkeersveiligheid in de wijken van Leerdam en omliggende kernen als Schoonrooerd, Nieuwland, enz.	Niet van toepassing
Overige projecten (gebieds/corridor overstijgend)	Verbetering verkeersveiligheid	Verbetering bermen, natuurlijke snelheidsremmende maatregelen, Actieprogramma verkeersveiligheid en gedragsbeïnvloeding, Herinrichting Dorpsstraat Giessenburg, Verbeteren regionaal fietsnetwerk,

		Herinrichting Streefandstraat Nieuw-Lekkerland, Herinrichting komgrenzen, Herinrichten Kerkstraat Noordeloos, Herinrichting Van Brederodestraat Noordeloos, Herinrichting Dr. Dreeslaan Arkel
--	--	--

Uiteindelijk zijn er meerdere projecten aangedragen voor de gebiedsagenda 2019. Vervolgens zijn deze projecten geprioriteerd op basis van de corridors/gebieden effectiviteit doorstroming en verkeersveiligheid (weg en fiets). Daarbij zijn de projecten die na 1 januari 2019 op Utrechts grondgebied liggen, vanwege de gemeentelijke herindeling, afgevallen. Dit heeft geleid tot een shortlist van zes projecten die in aanmerking komen voor opname in de gebiedsagenda. Na confrontatie met het beschikbare budget zijn er vier projecten voorgedragen voor 2019.

Tabel 23: Overzicht projecten gebiedsagenda 2019

			Budget
(x € 1.000)			
Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Totaal
G19018	Gorinchem	Herinrichting Banneweg Gorinchem	553,0
G19019	Waterschap Rivierenland	Verbeteren regionale fietsroute Bazeldijk tussen Meerkerk en Arkel	60,0
D19032		Herinrichting Grote Waard	60,0
nvt	Gorinchem	Fietsparkeren binnenstad ⁴	nvt
TOTAAL			673,0

Het beschikbare budget voor paragraaf 2 Infrastructurele projecten is € 673.055,00 per jaar. Voor 2019 is deze volledig ingevuld voor de twee projecten. Voor de jaren 2020 en verder zijn er meer mogelijke projecten opgenomen dan dat er budget is. De projecten die niet zijn ingediend voor 2019 zijn daarin ook opgenomen. De PZI programma's, projecten en budgetten van waaruit investeringen plaatsvinden in deze regio zijn weergegeven in tabel 24.

Tabel 24: 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 voor dit project zal een aanvraag in het kader van paragraaf 14 van de SRM (fietsprojecten) worden ingediend.

4.3 Goeree-Overflakkee

De gezamenlijke wegbeheerders hebben 25 projecten opgenomen in de gebiedsagenda voor de periode 2019-2022. Deze komen voort uit knelpunten en doelstellingen met betrekking tot doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Goeree-Overflakkee is een sociaal en economisch vitaal eiland. De afgelopen jaren hebben gemeente, provincie, ondernemers en maatschappelijke organisaties zich ingezet om de regionale economie een extra impuls te geven. Die samenwerking heeft inmiddels zijn vruchten afgeworpen. De ambities zijn neergelegd in het Gebiedsprogramma Goeree- Overflakkee. Om deze ambities te kunnen realiseren, is een efficiënt verkeerssysteem nodig. De ontsluiting van het eiland, de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid zijn daarom belangrijke items.

Tabel 25: Overzicht projecten gebiedsagenda 2019 en doorkijk 2020-2022

(x € 1.000)

Projectnummer	Weg-beheerder	Omschrijving	Budget	Ten laste van jaar	
			Totaal		
G19027	Goeree-Overflakkee	Aanpassen Vrijheidsweg Ouddorp	247,0	2019	
D19030		Herinrichting Haveneinde en Markt Goedereede	61,0	2019	
D19028		Reconstructie Breenstraat havenhoofd Goedereede	10,5	2019	
D19029		Herinrichting Voorstraat Den Bommel	55,0	2019	
G18023		N215 Middelharnis rotonde met fietstunnel	180,0	2020	
		Inrichting 30 km zones		ntb	2020-2022
		Verbeteren N59 Energy Highway, fase 1			
		Aanpassing Langeweg / Bosweg			
		Fietspad noordrand Middelharnis			
		Verbinden fietspad Van Pallandtpolder-Oostplaatsweg Middelharnis			
		Fietsstraat Westerweg/Ghofdijkseweg/Koolweg Ouddorp			
		Verkeersmaatregelen ivm nieuwe campus Sommelsdijk			
		Aanleg parallelweg N498 tussen N59 en Bommelsdijk			
		Rotonde N215/N498 Oude-Tonge			
		Rotonde Doetinchemsestraatweg-Rottenburgsestraat Middelharnis			
		Aanpassen rotonde Bredeweg/Smalle Einde Ouddorp			
		Herinrichting Kaai/Schelpenpad Dirksland			
		Herinrichting Voorstraat Dirksland			
		Herinrichting Korteweegje Nieuwe-Tonge			
		Herinrichting Molendijk Nieuwe-Tonge			
		Herinrichting Voorstraat Ooltgensplaat			
		Verkeersplateau Wittestraat, Havenweg, Hazersweg			
		herinrichting Oranjelaan/Nieuwstraat Stad aan het Haringvliet			

Zo'n 45% van onze beroepsbevolking werkt in de regio Rotterdam. Het is daarom niet verwonderlijk dat het autobezit hoog is. Een goed functionerend hoofdwegennet (de rijkswegen N57 en N59 en de provinciale weg N215) is dan ook essentieel. Dat heeft in ieder geval tot concrete verbeterplannen voor de N215 geleid. Naar het verbeteren van de N57 en N59 vindt nog onderzoek plaats. Sinds enkele jaren is er een prima R-net verbinding tussen Rotterdam-Zuidplein en het ziekenhuis te Dirksland. Het streven is de R-net verbinding uit te breiden, zodat ook het westelijk deel van de gemeente over deze hoogwaardige vorm van openbaar vervoer kan beschikken. Het recreatieve verkeer neemt nog steeds toe. Dit manifesteert zich met name aan de westkant van de gemeente. Om dit verkeer goed te kunnen faciliteren, zijn extra verkeersvoorzieningen nodig

Het beschikbare budget voor 2019 is € 373.501,00 en wordt volledig ingezet. Voor 2020 en verder is een meerjarige doorkijk opgesteld op basis van het Gebiedsprogramma Goeree-Overflakkee.

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 Goeree-Overflakkee

Projectnummer	Omschrijving
EN2151002	N215 trajecten B en C, Groot onderhoud en verkeersveiligheidsmaatregelen
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 het verkeer en vervoersbeleid Hoeksche Waard dat zich richt op het verzekeren van een goede bereikbaarheid en behoud van de leefbaarheid. De bereikbaarheid is voor de Hoeksche Waard van groot belang omdat het voormalige eiland sterk afhankelijk is van slechts enkele cruciale verbindingen met omliggende regio's. Verstoringen in deze verbindingen hebben direct grote consequenties voor de mobiliteit en de bereikbaarheid. Voldoende alternatieve routes zijn daarom gewenst evenals adequate aanpak van de incidenten. Dat vereist anticiperend handelen en een goede communicatie.

De uitdaging op het terrein van verkeer en vervoer is om intelligente en creatieve oplossingen te vinden, oplossingen die de gewenste economische groei mogelijk maken en tegelijkertijd passen binnen de context van een duurzame samenleving. Net als elders in grootstedelijke gebieden van Nederland kunnen de investeringen en groei van infra geen gelijke tred houden met de vraag van autoverkeer op piekmomenten en zelfs al daarbuiten. Enkel en alleen om de bereikbaarheid te blijven garanderen is het noodzakelijk om tot betere benutting van de huidige infra over te gaan en de groei van het autoverkeer af te remmen. De regio wil echter zelfs een stap verder gaan door, waar mogelijk, een halt toe te roepen aan de groeiende verplaatsingsafstanden, ook per openbaar vervoer. Een deel van werkende bevolking reist dagelijks meer dan 30 km naar het werk en draagt daarmee onevenredig veel bij aan het aantal afgelegde kilometers. De wens is om meer inwoners in het openbaar vervoer (incl. vervoer over water) te krijgen naar hun werk of, nog liever, het werk dichterbij de woonplaats te vinden of te krijgen. Ook het bedrijfsleven in de regio ziet de meerwaarde daarvan in en is bereid om aan interne wervingscampagnes bij te dragen of deze zelfs te initiëren.

Naast de A29 is er op de corridor Rotterdam Antwerpen enkel de A16 als volwaardig alternatief naar het zuiden. Bij beide autosnelwegen vormt vrachtwagenverkeer een zeer groot aandeel van het totale wegverkeer. Door de aantrekkende economie zitten deze wegen al redelijk dicht aan het maximum van hun mogelijke verkeersafwikkelingscapaciteit. De Hoeksche Waard stelt dat in de toekomst capaciteitsvergroting op deze as door verbreding van wegen en bruggen (Haringvliet, Volkerak) en de aanleg van de A4 Zuid (Beneluxtunnel- Klaaswaal aantakking op de A29) en verdere aanpassing van de N217 dan ook zeker gewenst is, zo niet noodzakelijk, om de goede bereikbaarheid van en naar de Rotterdamse regio te kunnen waarborgen.

Het onderliggende wegennet (OWN) in het gebied wordt daarbij gekenmerkt door vele dijkwegen die in de loop der eeuwen een steeds groter netwerk zijn gaan vormen. Dit levert vanwege de smalle doorgaande bochtige en haakse wegen veelal verkeers(veiligheids)problemen op. Daar waar mogelijk zijn gebouwen gesaneerd en zijn wegen verbreed. Op andere plaatsen wil men graag de authenticiteit bewaren en kiest men voor verkeersmaatregelen waarbij de toegestane snelheid fors wordt teruggebracht en/of voor eenrichtingsverkeer. Een duurdere oplossing is een rondweg (Strijen) of tangentiële ontsluiting (studie Klaaswaal) om het verkeer zoveel mogelijk buiten de kernen te krijgen en te houden. In het verleden heeft men de dijkwegen al aangevuld met enkele grotere, bredere noord-zuid wegen ("dwarswegen"). Dit is niet voldoende gebleken voor de afwikkeling van het huidige verkeersaanbod nabij de hoofdverkeersaders. Om verkeersveiligheidsredenen worden verkeerssoorten zo veel mogelijk gescheiden (vrij liggende fietspaden en duidelijk aangegeven adviesroutes voor landbouw- en vrachtverkeer).

In de het gebied lopen een aantal gebiedsprogramma's met als ambitie om de economische groei regionaal te stimuleren. Aan de zuidkant van de regio gaat het vooral om omzetting van voormalige landbouwgebieden naar ontwikkeling van natuur en recreatiegebieden. Het verkrijgen van meer toerisme en dagrecreatie kan vooral hier een economische impuls geven maar betekent ook dat de

daaraan gekoppelde toename aan verkeersstromen voldoende gefaciliteerd moet worden. Daarvoor wordt aanvullend onderzoek gedaan. Daarnaast is het streven om het fiets- en wandelpadennetwerk flink uit te breiden zodat het nog aantrekkelijker wordt om de Hoesche Waard te doorkruisen (onderzoek “fietsplannetwerk”). Tevens wordt gekeken of en waar aangesloten kan worden op het “snelfietsnetwerk” van Zuid Holland voor fietsforensen en sportfietsers. Naast bedrijfsterreinontwikkeling vindt er aan de noordkant ook de grootste ontwikkeling plaats van nieuwe woongebieden (Oud Beijerland, 's Gravendeel en Numansdorp). Voor de gehele HW gaat het om zo'n 3000 woningen tot 2025-2030. Het zo vroeg mogelijk van de grond krijgen van aanvullende OV lijnen en haltes is cruciaal om de daaruit voortkomende verkeersdruk op wegen zoveel mogelijk te voorkomen.

Samenvattend zijn de volgende speerpunten opgenomen in de regionale gebiedsagenda:

- (Sociale) Voorzieningen, woon- en bedrijfslocaties zijn bereikbaar voor iedereen;
- Het aantal verkeersslachtoffers moet verder omlaag met gerichte acties;
- Uitbreiding van het R-net, investeren in hoogwaardig openbaar vervoer;
- Knelpunten vorkenstructuur worden opgelost;
- Verbetering doorstroming A29, N217 en hoofdroutes OVN met partners;
- Aanleg van Snelfietspaden woon-werk;
- Realisatie van veilige school-thuis fietspaden.

Het beschikbare budget voor deze regio is € 522.676,00 en wordt volledig ingezet. Daarnaast is invulling gegeven aan het beschikbare budget t/m 2022 door middel van een meerjarige doorkijk.

Tabel 27: Overzicht projecten gebiedsagenda 2019 en 2020-2022

(x € 1.000)

Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Budget	Ten laste van jaar
			Totaal	
G19029	Oud-Beijerland	Aanleg fietspad Multifunctioneel Centrum via Hortensiastraat naar Sportlaan	116,7	2019
G19028	Cromstrijen	Aanleg regionale oostelijke randweg Klaaswaal	261,0	2019
D19031		Duurzaam veilig inrichten Vlielandstraat, Weth. v.d. Veldenweg en Rijksstraatweg te Numansdorp	145,0	2019
ntb	ntb	Aansluiting 's Gravendeel West	ntb	2020-2022
		afrit A29 naar 1 ^e viaduct zuidzijde Heinenoord voor bussen busstation		
		Aansluiting Polderweg/N217		
		Fietspad Korteweg Cromstrijen/Korendijk		
		Strekken Korteweg Cromstrijen/Korendijk		
		Lange Eendrachtsweg		
		Zwartsluisje/ Sluisjesdijk		
		Fietsplannetwerk		
		Aansluiting N217 West s' Gravendeel		
N217 oostzijde A29				
TOTAAL			522,7	

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 Hoeksche Waard

Projectnummer	Omschrijving
B200011	Ontwikkeling buscorridors: Goeree Overflakkee - Rotterdam
B230100	Programma P+R Voorzieningen
EN4871801	Rotonde N487/Op- afrit A29 westzijde te Numansdorp
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 2019. De vigerende regionale ambities zijn vastgesteld in de 'Inhoudelijke Agenda 2016-2020' van Holland Rijnland (16 december 2015). Deze agenda benoemt de speerpunten die in verschillende coalities worden opgepakt. De regio wil daarbij "koploper zijn in het toepassen van economische en technologische innovaties" en een "aantrekkelijke en vitale woon- en leefomgeving" vormen. Enkele van de bijbehorende speerpunten van Holland Rijnland zijn het beter benutten van het regionaal mobiliteitsnetwerk. Om goed voorbereid te zijn op de toekomst en om een robuust verkeer en vervoersysteem in de regio te garanderen zijn de (toekomstige) mobiliteitskansen en - knelpunten in beeld gebracht.

Hierbij is rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen, zowel ruimtelijk-economisch als infrastructuurueel evenals met diverse trends en ontwikkelingen die effect kunnen hebben op de knelpunten en kansen. Op basis van bovenstaande analyses en met het RVVP (inclusief uitvoeringsprogramma's) en het Regionaal InvesteringsFonds als kaders, is de Regionale gebiedsagenda ontwikkeld.

De bij het opstellen van de regionale gebiedsagenda betrokken trends zijn geclusterd in drie thema's te weten verduurzaming (duurzaamheid, natuur, gezondheid, kwaliteit van leven), E-maatschappij (technologische ontwikkelingen op allerlei terreinen) en verstedelijking (trek naar de stad en stedelijke gebieden, groei aantal huishoudens en inwoners).

Een van de algemene conclusie ten aanzien van mobiliteit is dat ondanks de ontwikkelingen en mogelijke alternatieven voor reizen de vraag naar mobiliteit groeit, zowel tijdens de spits als daarbuiten. En er komt meer diversiteit in mobiliteit, de verkeersvraag spreidt zich meer over de dag, over de verschillende vervoerswijzen en over verschillende routes. Dit leidt tot een betere benutting van de capaciteit van het integrale verkeer- en vervoerssysteem.

Samengevat blijven door de toenemende mobiliteit en druk op hoofd- en onderliggend wegennet, de bereikbaarheid en leefbaarheid belangrijke issues.

Voor de projectenlijst 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, N207 Zuid) 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 wordt geheel ingezet. De budgetten zijn, zover al ingevuld, indicatief en nog niet definitief. Er is daarnaast een meerjarige doorkijk gemaakt voor de periode 2020-2022.

Tabel 29: Overzicht (infrastructurele) projecten gebiedsagenda 2019

(x € 1.000)

			Budget
Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Totaal
G19001	Alphen a/d Rijn	Verbreden fietspad Rijndijk-west	195,0
G19002		Aanvullende maatregelen N207-zuid (TUG)	500,0
G19003		Aanleg fietspad Zierendeweg (TUG)	60,0
G19004		Verbetermaatregelen N209- Dorpsstraat in Hazerswoude-Dorp (TUG)	300,0
G19005		Kruising Hoogeveenseweg-Roemer (TUG)	34,0
G19006		PCT – Verlengde Bentwoudlaan (TUG)	34,0
G19007	Katwijk	Fietspad langs Biltlaan	250,0
G19008	Leiden	Verbeteren verkeersveiligheid Hoge Rijndijk (TUG)	212,0
G19009		Fietscorridor Kaag en Braassem	250,0
G19010		Fietscorridor Katwijk	74,0
G19011		Fietsroute Korte Vliet, onderdeel fietsroute Leiden-Voorschoten	195,0
G19012	Nieuwkoop	Fietsroute Nieuwveens Jaagpad	105,0
TOTAAL			2.209,0

Tabel 30: Overzicht Duurzaam Veilig projecten gebiedsagenda 2019

(x € 1.000)

			Budget
Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Totaal
D19001	Alphen a/d Rijn	Verbreden/tweerichting fietspad Bernhardlaan-Irenelaan	50,0
D19002		Aansluiten perceel Olympiaweg 4 op Oranje Nassau-singel	37,0
D19003		Aanpak schoolomgevingen en schoolroutes	25,0
D19004		Wegmarkeringen vrachtroutes Boskoop	40,0
D19005	Kaag en Braassem	Duurzaam Veilig inrichten Willem v/d Veldenweg/ Herenweg	34,0
D19006	Katwijk	Herinrichting Molenwijk fase 3	44,0
D19007		Herinrichting Frederiksoord fase 3	44,0
D19008	Leiden	Herinrichting kruisingen Churchillaan	171,0
D19009	Leiderdorp	Duurzaam Veilig inrichten Kreken-Noord	28,0
D19010	Nieuwkoop	Duurzaam Veilig inrichten Langerarseweg-Zuid	41,0
D19011	Noordwijk/ Noordwijker- hout	Herinrichting van de Beeklaan	35,0
D19012		Aanbrengen voetgangersoversteekplaats Gooweg	35,0
D19013	Oegstgeest	Herinrichting Bloemenbuurt	28,0
D19014	Voorschoten	Duurzaam Veilig inrichten Richard Wagnerlaan	29,0
TOTAAL			641,0

Tabel 31: Overzicht projecten regio Holland Rijnland 2020-2022

(x € 1.000)

			Budget
Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Totaal
ntb	Nieuwkoop	Verkeersveiligheid Westkanaalweg Ter Aar	ntb
		Vrijliggend fietspad langs de Zevenhovenseweg	
		Schoolomgevingen/ schoolroutes	
		Aanpassing aansluiting schoterhoek op parallelweg N231 (fiets)	
		Duurzaam veilige weginrichting Roerdomplaan	
		Duurzaam veilige weginrichting woonstraten zuidelijk deel Ter Aar	
	Kaag en Braassem	Duurzaam veilig inrichten Dr. Stapenseastraat	
		Duurzaam Veilig inrichten Dr. Acacialaan	
	Katwijk	Reconstructie Rijnsburgerweg	
		Herinrichting Voorstraat	
		Reconstructie Molentuinweg-Tulpstraat	
		Vervangen Julianabrug	
	Leiden	Fietscorridor Den Haag West	
		Houtkwartier fietscorridor Noordwijk	
		Fietscorridor Alphen	
		Fietsparkeren station De Vink	
		Duurzaam veilige weginrichting Ir. Driessenstraat	
		Herinrichting Rijzichtbrug en Morskwartier	
		Herinrichting Lammenschansweg, van Sitterlaan tot Lammenschansplein	
		Herinrichting Lage Rijndijk - Spanjaardsbrug	
		Fietsverbinding Herensingel/Zijlsingel	
	Leiderdorp	Herinrichting Leiderdorpsebrug	
		Aanpak Mauritssingel	
		Herinrichting Spanjaardsbrug	
Herinrichting Touwbaan			
TOTAAL			ntb

De PZI programma's, projecten en budgetten van waaruit investeringen plaatsvinden in deze regio zijn weergegeven in tabel 32.

Tabel 32: Overzicht PZI projecten regio Holland Rijnland

Projectnummer	Omschrijving
B100651-B100660	N434/N206 Rijnlandroute
B120641	N206, Verlegging Duinvallei Katwijk
B120643	Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek (Duinpolderweg)
B120762	N207 Verbeteren doorstroming Passage Leimuiden
B200013	Ontwikkeling buscorridors: Noordwijk (Duin-Bollenstreek) - Schiphol
B260000	HOV-NET Zuid-Holland Noord
	Rondweg Voorhout/inpassing sportlaan Lisse (incl. aansluiting N444 en N443)
	Programmatische Aanpak Rotterdam - Den Haag
	Functionele verbeteringen wegen Doorstroming en Verkeersveiligheid (via trajectaanpakken)
B230100	Programma P+R Voorzieningen
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. De vigerende regionale ambities zijn vastgesteld in het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) van Regio Midden-Holland uit 2017. Bij dit RVVP zijn naast verwachte trends en ontwikkelingen ook economische en ruimtelijke thema's die raken aan mobiliteit meegenomen. De ambitie is verwoord in drie hoofdogaven voor mobiliteit in de regio: we willen een concurrerende regio zijn, die leefbaar, groen en veilig is voor de inwoners en we zijn adaptief t.a.v. ontwikkelingen die op ons afkomen. Als antwoord hierop zijn tien speerpunten benoemd zoals doorstroming, hoofdroutes en rond bruggen (weg en water), stimuleren OV-gebruik (ook in buitengebied) en ketenmobiliteit, veilige fietsroutes (ook in relatie tot zwaar landbouwverkeer) en deelgebruik mobiliteitsvoorzieningen.

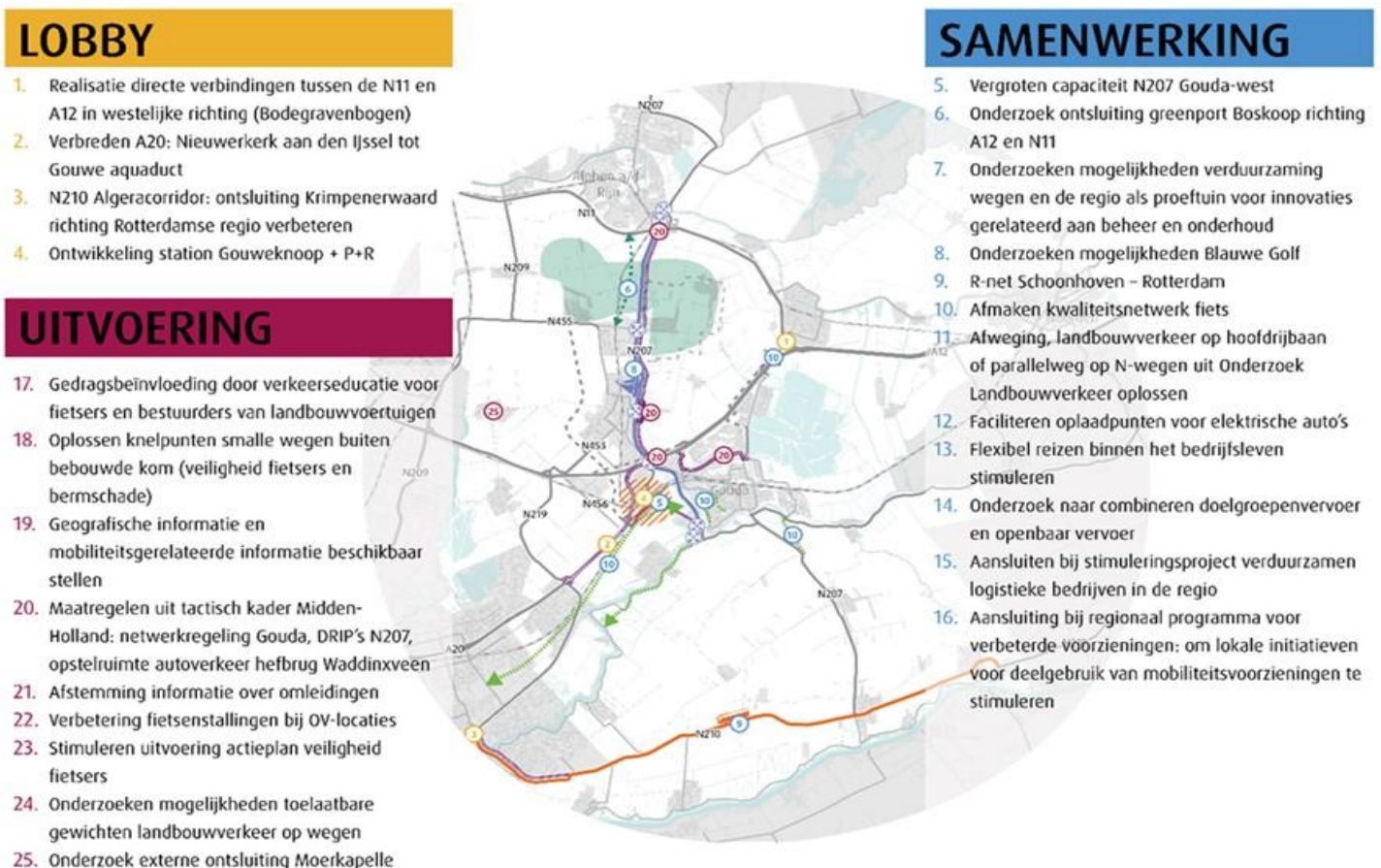
Op basis van diverse analyses zijn de tien speerpunten gekoppeld aan concrete projecten. De kansrijke projecten zijn op basis van een gedragen afwegingskader opgenomen in het uitvoeringsprogramma waar de regionale partijen in de periode tot 2025 mee aan de slag gaan. Het uitvoeringsprogramma bestaat uit drie delen:

Lobby-agenda: waarbij het vooral belangrijk is dat het knelpunt hoog op de agenda van het Rijk en/of de provincie komt.

Samenwerkingsagenda: waarbij de belangrijkste taak is om als regio samen met andere partijen te werken aan de oplossing.

Uitvoeringsagenda: waarbij de regio (vrijwel) direct tot uitvoering kan overgegaan.

Hieronder treft u het overzicht van de projecten



Figuur 13: overzicht projecten Uitvoeringsprogramma Regio Midden Holland

De projecten die voldoende uitgewerkt en concreet zijn worden opgenomen in de regionale gebiedsagenda mobiliteit voor 2019. Het beschikbare budget voor 2019 is € 1.207.032,00 en is geheel ingevuld.

Tabel 32: Overzicht projecten regio Midden-Holland 2019

(x € 1.000)

			Budget
Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Totaal
G19020	Bodegraven-Reeuwijk	Aanpak knelpunt smalle wegen buiten de bebouwde kom	124,1
D19016		Uitvoeringsprogramma Fietsplan Bodegraven-Reeuwijk	112,5
D19017		Duurzaam Veilig inrichten Treebord te Reeuwijk-Brug	25,6
D19018		Herinrichting centrum Nieuwerbrug	61,1
Ntb		Duurzaam Veilig inrichten Kerkweg te Driebruggen	ntb
D19019	Gouda	Verbeteren verkeersveiligheid Hugo de Vrieslaan-R. van Catsweg	25,0
D19020		Herinrichting Blekerssingel-Fluwelensingel	82,6
G19021		Snelfietspad Rotterdam – Gouda (TUG)	124,1
D19021	Krimpenerwaard	Herinrichting Agterpoort Haastrecht	14,7
D19022		Herinrichting De Elzen en Thorbeckestraat Lekkerkerk	14,7
D19023		Herinrichting Rembrandtstraat / J. Vermeerstraat Krimpen aan de Lek	14,7
Ntb		Herinrichting Lorentzweg te Lekkerkerk	ntb
D19024	Waddinxveen	Herinrichting Kievitdreef	12,3
Ntb		Herinrichting Havikhoek	ntb
D19025		Herinrichting Zeeheldenbuurt	12,3
Ntb		Herinrichting parkeerplaats Koningin Wilhelminaplein	ntb
G19022		Fietsparkeren bij stations	32,5
G19023		Verlengde Beethovenlaan (TUG)	124,1
Ntb		Herinrichting Zuidkade	ntb
G19024	Zuidplas	Aanpak knelpunten smalle wegen buiten bebouwde kom	124,1
G19025		Fietsstraat Oosteinde Moordrecht	124,1
G19026		Snelfietspad Rotterdam-Gouda	124,1
D19026		Herinrichting Moerkapelse Zijde	42,7
D19027	HH Schieland en Krimpenerwaard	Flexdrempels toegang Vlist	11,7
TOTAAL			1.207,0

Daarnaast is een meerjarige doorkijk en selectie gemaakt van projecten die naar verwachting uitvoeringsgereed zijn in de periode 2020-2022 en na 2023. Voor de periode na 2023 zijn ook alvast thema's benoemd waarbinnen mogelijk projecten kunnen ontstaan zoals de A12 corridor, programmatische aanpak Gouwe, personenvervoer over water, verkeersveiligheid, combineren doelgroepenvervoer en openbaar vervoer, verbinding N11-A12 (ontsluiting Greenport en N207), verduurzaming van wegen (innovaties), landbouwverkeer en beter benutten.

Tabel 33: Overzicht projecten regio Midden Holland 2020 en verder

(x € 1.000)

			Budget
Projectnummer	Wegbeheerder	Omschrijving	Totaal
ntb	Gouda	Realiseren van een aantrekkelijke(re) fietsroute over de Krugerlaan, als alternatief voor Joubertstraat	2020-2022
		Realisatie fietsverbinding tussen de Voltaweg en de Tweede Moordrechtse Tiendweg	
		Snelfietsroute Rotterdam - Gouda	
	Krimpenerwaard	P&R Carpe Diem	2023 e.v.
		Extra oeververbinding	
		Proef extra veerverbinding tbv ontlasten Algera-corridor	
		Snelfietsnetwerk	
		Project "mobiele data vvaartijden veren" tb	
	Waddinxveen	ontsluiting Greenport Boskoop richting A12 en N11	2020-2022
		Verlengde Beethovenlaan	
	Zuidplas	Snelfietsroute Rotterdam - Gouda	2020-2022
		DV inrichten Groenendijk Nieuwerkerk a/d IJssel	
		DV inrichten Batavierlaan Nieuwerkerk a/d IJssel	
		DV inrichten Hollevoeterlaan Moerkapelle	
		Toegankelijkheid verbeteren bushaltes	
HH Schieland en Krimpenerwaard	Duurzaam Veilig KIJK	2023 e.v.	
ntb	Versnelling verbreding A20	2020-2022	
TOTAAL			ntb

De PZI programma's, projecten en budgetten van waaruit investeringen plaatsvinden in deze regio zijn weergegeven in tabel 34.

Tabel 34: Overzicht PZI projecten regio Midden Holland

Projectnummer	Omschrijving
B120753	N207-N456 Ronde 't Weegje
B120756	N207-Corridor, aanleg Bentwoudlaan en Vredenburglaan
B120761	N207 Zuid
EN2101202	Rotondes Ammerstol en Wetering
EVW081202	Vervangen Steekterbrug
EVW091601	Optimalisatie Gouwe irt A12 Coenecoop
	Programmatische Aanpak Rotterdam - Den Haag
	Aanpak A12 corridor
	Functionele verbeteringen wegen Doorstroming en Verkeersveiligheid (via trajectaanpakken)
	Verbetering kruisingen weg-vaarweg o.a. vervanging Concordiabrug
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 35.

Tabel 35: Overzicht PZI projecten Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Projectnummer	Omschrijving
B121139	MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211
B200011	Ontwikkeling buscorridors: Goeree Overflakkee - Rotterdam
B122246A	N222a Verdubbeling Veilingroute N466-Lange broekweg
B590041	Beter Benutten Goederenvervoer N213 Centrale As Westland
EN2110902	Verkeersveiligheid maatregel traject N211a: Turbotonde N211/N465 (Monster)
EN2230001	Aanpassingen hoofdrijbaan N223 (Westland, Midden-Delfland)
EVW010802B	Verv.St.Sebastiaansbrug Delft
	Programmatische Aanpak Rotterdam - Den Haag
	Programmatische Aanpak Goederencorridor Oost (A15)
EVW010509	Bochtafsnijding Delftse Schie - Overschie (incl. studiekosten)
B120935	Geluidsschermen Lansingerland (Actieplan Geluid prov. wegen 2018-2024) N470/N471 aanpassingen i.r.t. A13/16
B490011	Energietransitie infrastructuur
	Programma goederenvervoer
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.

Programma onderhoud 2019-2048

Table with columns for years 2034-2048 and rows for 'EXPLOITATIE' categories like '1a Normkosten areaal in beheer op 1 januari 2016...', '1b Over te dragen areaal 2018 en verder', and '1c Ontwikkeling areaal 2017 en verder (projecten in uitvoeringsfase) - prijspeil 1-1-2015'.

Table with columns for years 2034-2048 and rows for 'TOTAAL BESCHIKBAAR EXPLOITATIEMIDDELEN IN MJB 2017-2020, incl. KADERNOTA / KADERBESLUIT (2)'. Rows include '2a MJB 2018-2021 exploitatieuitgaven', '2b Kaderbesluit infrastructuur 2019 - besluit tabel 3', and '2c VJN 2018 / MJB 2019 - 2022 (zie ook 1a3)'.

VERSCHIL (1) - (2) --> opgave Kadernota 2020-2023 / Kaderbesluit infrastructuur 2020

Table with columns for years 2034-2048 and rows for 'TOTAAL EXPLOITATIE-UITGAVEN PROGRAMMA (3)'. Rows include '3a Programma bestaand areaal (incl. in 2016 opgeleverd areaal)', '3b Programma in beheer te nemen areaal vanaf 2019 (projecten met uitvoeringsbesluit - voorbereidingsbesluit of initiatieffase (2 - 3 - 4))'.

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

Table with columns for years 2034-2048 and rows for 'INVESTERINGEN' categories like '4a Investeringsritme dat leidt tot kapitaallasten investeringen vanaf 2019', '4b Hoofdlijnenakkoord 2015-2019', and '5a Investeringsmiddelen waarvoor krediet is verleend'.

ONTWIKKELING CUMULATIEF SALDO INVESTERINGSMIDDELEN (4) - (5)