

Onderwerp

Kaderbesluit Bereikbaarheid 2022

Bestuurlijke samenvatting van het voorstel

Voor u ligt het Kaderbesluit Bereikbaarheid 2022 (hierna: Kaderbesluit). Het Kaderbesluit is een verzamelbesluit van financiële voorstellen over lopende projecten en project overstijgende ontwikkelingen, financiële kaders en reserveringen voor toekomstige projecten. Het heeft betrekking op de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland en het bijbehorende Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (hierna: PZI).

Het Kaderbesluit heeft als doel om:

- Voorstellen over beheer- en onderhoudsprojecten (en het beheerbudget) en projecten voor (duurzame) mobiliteit en aanleg van nieuwe en aanpassing van bestaande infrastructuur te bundelen, zodat hierover op een vast moment in het jaar door PS kan worden besloten;
- de meerjarige inzet (programmering) te bepalen van de beschikbare middelen om de gestelde (bereikbaarheids)doelen uit het omgevingsbeleid te halen;
- de gestelde financiële kaders te bewaken.

Binnen het financiële kader zorgt het Kaderbesluit ervoor dat voortgang op lopende projecten gewaarborgd is, door voldoende financiële dekking, terwijl er ook voldoende perspectief is voor toekomstige bereikbaarheidsprojecten als gevolg van ruimtelijke- en economische ontwikkelingen binnen Zuid-Holland.

Door de financiële gevolgen van alle voorstellen te bundelen in het Kaderbesluit en gelijktijdig te verwerken in de Voorjaarsnota en Kadernota kan een integrale afweging worden gemaakt voor niet alleen de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland maar voor alle provinciale ambities. Het Kaderbesluit en de Kadernota worden gelijktijdig in Provinciale Staten behandeld. Het volgende Kaderbesluit 2023 zal integraal onderdeel worden van de Kadernota 2023 - 2026.

Het Kaderbesluit is verwerkt in dit Statenvoorstel en dus niet bijgevoegd als apart document.

Door de corona-crisis is de mobiliteit afgenomen en anders verdeeld over modaliteiten en momenten op de dag. De verwachting is dat de mobiliteit binnen enkele jaren weer op hetzelfde (groei)niveau zit als voor de Coronacrisis. Het hersteltempo per modaliteit verschilt echter. Voor de korte termijn is er een opgave om het openbaar vervoer op peil (kwaliteit, kwantiteit,

frequentie) te houden met lagere vervoersopbrengsten. Voor de lange termijn betekent dit dat de opgaves en ambities uit het omgevingsbeleid ten aanzien van het openbaar vervoer hetzelfde blijven. De verkenningen/studies en (voorbereidende) werkzaamheden gaan daarom gewoon door.

Inhoudsopgave

Dit Kaderbesluit is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

Inleiding.....	3
1. Wat is het Kaderbesluit bereikbaarheid?.....	3
Inhoud	5
2. Beleidsmatig kader mobiliteit.....	5
3. Meerjarige programmering financiële middelen bereikbaarheid	7
4. Voorstellen in dit Kaderbesluit.....	10
4.1 <i>Snel van A naar B</i>	11
4.2 <i>Beheer en onderhoud: op orde en duurzaam</i>	25
4.3 <i>Veilig en Duurzaam</i>	27
5. Financieel kader en dekking.....	33
Procedure	38

Inleiding

1. Wat is het Kaderbesluit bereikbaarheid?

Het Kaderbesluit is een verzamelbesluit van financiële voorstellen over lopende projecten en project overstijgende ontwikkelingen, financiële kaders en reserveringen voor toekomstige projecten. Het geeft daarmee een totaaloverzicht van financiële voorstellen en ontwikkelingen voor de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland. Hierbij worden voor de volledigheid ook voorstellen opgenomen, die op basis van de regeling projecten strikt genomen niet ter besluitvorming aan Provinciale Staten hoeven te worden voorgelegd. Het Kaderbesluit dient daarmee meerdere doelen die in deze paragraaf worden beschreven.

Voortgang projecten

Het jaarlijkse Kaderbesluit heeft als eerste doel om de voortgang op projecten te waarborgen (basis op orde). Het bundelt voorstellen over beheer en onderhoudsprojecten en het beheerbudget (wettelijke taak) en lopende projecten voor mobiliteit en aanleg van nieuwe- en aanpassing van bestaande infrastructuur (waar al juridische en bestuurlijke verplichtingen voor zijn aangegaan) zodat hierover op een vast moment in het jaar door Provinciale Staten kan worden besloten. Naast de projectbesluiten wordt om de vier jaar het beheerbudget vastgesteld via de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen. Het Kaderbesluit gaat daarbij alleen in op de wijzigingen en presenteert niet de totale programmering. Dat gebeurt in het PZI als onderdeel van de begroting.

Bij projecten die in de voorbereidingsfase zitten, kan met het Kaderbesluit worden gestuurd op keuzes over alternatieven en varianten. Door bepaling van het budget dat op voorhand beschikbaar wordt gesteld.

De sturingsmogelijkheden zijn beperkt bij projecten die in uitvoering zijn en waarvoor contracten zijn afgesloten (juridisch verplicht). Voor deze projecten heeft het een rapporterende functie, tenzij sprake is van scopewijzigingen (met concrete financiële gevolgen). In dat geval kan worden gestuurd door bepaling van het budget dat extra beschikbaar wordt gesteld.

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

Financiële kaders

Het Kaderbesluit heeft daarnaast als doel om de gestelde financiële kaders voor de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland te bewaken. Door de financiële gevolgen van alle voorstellen te bundelen in het Kaderbesluit en gelijktijdig te verwerken in de Voorjaarsnota en Kadernota kan een integrale afweging worden gemaakt voor niet alleen de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland maar voor alle provinciale ambities. Het Kaderbesluit en de Kadernota worden gelijktijdig in Provinciale Staten behandeld. Daarbij kunnen ook project overstijgende ontwikkelingen en besluiten worden voorgelegd zoals indexering.

Daarnaast geeft het Kaderbesluit de wijze van dekking (of vrijval) weer en het totaaleffect op de beschikbare middelen (zowel investering als exploitatie binnen het huidige gesloten systeem). Verder kunnen project- of zelfs ambitie overstijgende ontwikkelingen worden verwerkt (voorbeeld indexatiebeleid).

Tenslotte wordt het effect op het begrotingssaldo (buiten het huidige gesloten systeem) als gevolg van het verschuiven van kapitaallasten inzichtelijk gemaakt. Dit ontstaat door het in de tijd verschuiven van investeringsmiddelen.

Programmering lange termijn

Het Kaderbesluit heeft ook als doel om de meerjarige inzet (programmering) te bepalen van de beschikbare middelen om de gestelde (bereikbaarheids)doelen uit het omgevingsbeleid te halen. Bereikbaarheid is daarbij geen op zichzelf staand doel, maar bevordert de economische ontwikkeling en leefbaarheid van Zuid-Holland. Het is daarbij vaak een voorwaarde voor ruimtelijke plannen.

Op de programmering van middelen voor toekomstige projecten kan het meeste worden gestuurd. Hierbij kunnen nieuwe reserveringen worden opgenomen voor een specifiek thema of project. De dekking hiervoor kan komen vanuit de vrije middelen of de heroverweging van bestaande reserveringen waar nog geen concrete afspraken over zijn gemaakt of projecten voor zijn uitgewerkt. De afgelopen jaren is bijvoorbeeld via amendementen budget beschikbaar gesteld voor fietsprojecten en de verlaging van OV-tarieven. Ook is mogelijk om de voorstellen voor nieuwe reserveringen in het Kaderbesluit te amenderen (omvang, wijze van inzet etc.).

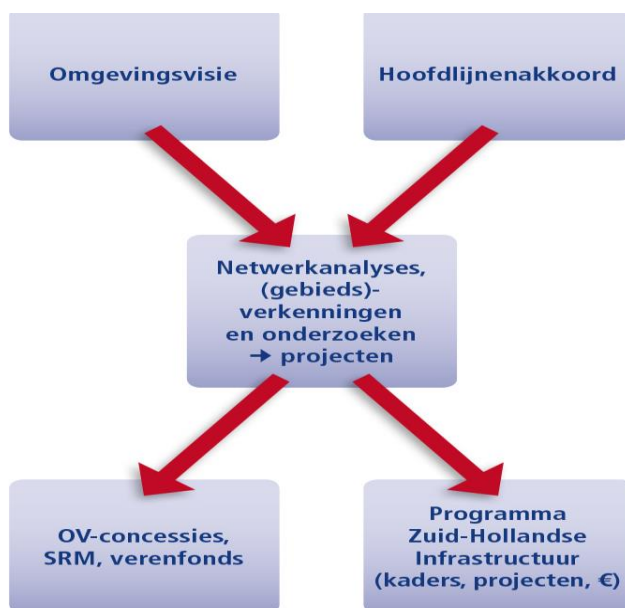
Inhoud

2. Beleidsmatig kader mobiliteit

Het Omgevingsbeleid vormt het langjarig beleidskader waarbinnen de acties en activiteiten op het gebied van mobiliteit en infrastructuur uitgevoerd dienen te worden. Daarnaast worden elke vier jaar, na de verkiezingen, keuzes gemaakt door een nieuw college in een hoofdlijnen- of coalitieakkoord. Dit is weergegeven in figuur 1. De uitwerking hiervan via analyses, studies en verkenningen kan aanleiding geven om de financiële programmering aan te passen.

De netwerkanalyses wegen, vaarwegen, fiets en openbaar vervoer zijn in 2019 geactualiseerd en geïntegreerd tot een analyse in een netwerkviewer. Deze is te raadplegen via deze link: <https://arcg.is/bue8P>. In 2021 zal de netwerkviewer worden geactualiseerd. Indien gewenst kan de analyse aan Provinciale Staten worden gepresenteerd. De netwerkviewer is een hulpmiddel en niet bedoeld als complete en actuele weergave van de ambitie Bereikbaar Zuid-Holland.

Figuur 1: Beleidsmatig kader Bereikbaar Zuid-Holland



Omgevingsbeleid Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland

De Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) is per 1 april 2019 opgegaan in het omgevingsbeleid. In 2021 wordt het omgevingsbeleid (de omgevingsvisie en het omgevingsprogramma) aangepast, ook voor de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland. Het nieuwe ontwerp omgevingsbeleid 2020 heeft tot februari jl. ter inzage gelegen. Het beleid biedt geen vastomlijnd ruimtelijk eindbeeld, maar een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van de Provincie Zuid-Holland. De ambities zijn opgebouwd uit een reeks beleidskeuzes voor specifieke onderwerpen.

De ambitie van de provincie is om mobiliteit efficiënt, veilig en duurzaam te laten plaatsvinden, over de weg, het water en het spoor. Daarmee zorgen wij voor een Bereikbaar Zuid-Holland. De provincie zorgt voor de aanleg en onderhoud van fietspaden, wandelpaden, (vaar)wegen, bruggen en sluizen maar ook voor goed openbaar vervoer (klanttevredenheid) en nieuwe vervoerswijzen. Technologische ontwikkelingen zoals autonoom rijden, digitalisering en de opkomst van Smart Mobility bieden kansen voor de mobiliteit van de toekomst die we graag benutten.

Ook zorgen we ervoor dat alles goed functioneert en op elkaar aansluit. Zo kan iedereen een snelle en veilige reis van deur tot deur maken op de manier waarvoor hij of zij kiest. Wij willen het aantal verkeersslachtoffers terugbrengen. Ieder verkeersslachtoffer is er één te veel. Voor vrachtvervoer streven we naar een bewuste keuze: De bakfiets of zero-emissie stadslogistiek in de binnenstad, voor grotere afstanden de vrachtwagen, trein, schip of buisleiding. We stimuleren het vervoer over spoor en het water als alternatief voor vrachtverkeer over de weg en streven naar toegevoegde economische waarde in Zuid-Holland.

Zuid-Holland is de toegangspoort van Europa. Voor personen- en goederenvervoer beschikken we over goede netwerken, waaronder de grootste en modernste haven van Europa. Voor Nederland en dus Zuid-Holland is een goede internationale bereikbaarheid van de mainports, steden en andere economische kerngebieden, een basisvoorwaarde voor onze internationale concurrentiepositie.

Onze goede bereikbaarheid staat onder druk, onder andere door bevolkingsgroei en verstedelijking. Tegelijkertijd is openbaar vervoer in landelijke gebieden een uitdaging. De corona-crisis heeft impact op onze mobiliteit. Voorlopig reizen minder mensen met het OV, en kiezen mensen meer voor individuele vervoermiddelen zoals de fiets en de auto.

Het onderhoud aan de infrastructuur gaat de komende jaren voor flinke hinder en financiële uitdagingen zorgen. Bereikbaarheid is daarbij geen op zichzelf staand doel, maar bevordert de leefbaarheid, het welzijn, de economische ontwikkeling en een goede ontsluiting van woon- en werkgebieden.

De provincie zet in op lopen, fietsen, openbaar vervoer én de auto. De reiziger in Zuid-Holland wil verschillende mogelijkheden om een goede en betaalbare reis van deur tot deur te kunnen maken. Tegelijkertijd helpt het optimaal benutten van alle verschillende vervoerswijzen het beperken van files op de weg. De opkomst van de E-bike maakt dat inwoners en bezoekers vaker en verder fietsen. Hierdoor is de fiets vaker een volwaardig alternatief.

Schone en duurzame mobiliteit draagt bij aan de gezondheid van onze inwoners en zorgt ervoor dat steden aantrekkelijker worden. Ook vergroot het de mogelijkheden voor verdere verstedelijking. De energietransitie zorgt voor de opkomst van schonere alternatieven, die voor minder of geen CO₂-uitstoot zorgen. De vraag naar schone en slimme distributie neemt toe, ook omdat consumenten steeds vaker inkopen online doen en deze thuis laten bezorgen. Met onze inzet op duurzame en schone infrastructuur bouwen we aan een robuuste, toekomstbestendige provinciale infrastructuur en geven we het goede voorbeeld.

Coalitieakkoord 2019-2023 'Elke dag beter'

Het Coalitieakkoord 2019-2023 stelt dat Zuid-Holland de toegangspoort is van Europa en de best bereikbare regio van Europa. Zowel voor personen- als voor goederenvervoer beschikken we over goede netwerken, waaronder de grootste en modernste haven van Europa. Iedereen in

Zuid-Holland moet op een duurzame, snelle en makkelijke manier van huis naar werk, opleiding of vrijetijdsbesteding kunnen reizen, waarbij keuzevrijheid en voorspelbaarheid en betrouwbaarheid van de reistijd belangrijk is.

Bij mobiliteitsoplossingen worden de klimaatambities, ruimtelijke vraagstukken, verkeersveiligheid, een gezonde en inclusieve samenleving, innovatie en de energietransitie betrokken. De oplossingen betreffen integraal maatwerk, waarbij per locatie bekeken wordt welke mix van hoogwaardig OV, fietsverkeer, wandelwegen en automobilititeit passend is. Daarbij wordt eerst naar slimme oplossingen en het beter benutten van bestaande infrastructuur gezocht, voordat we nieuwe infrastructuur aanleggen. Aanleg van nieuwe infrastructuur wordt niet uitgesloten. Hiervoor worden ook alternatieve manieren van bekostiging beschouwd (marktpartijen). Met betrekking tot woningbouw worden gemeenten gevraagd om eerst op goed bereikbare locaties (bijvoorbeeld bij hoogwaardig OV-locaties) te bouwen en dat de bereikbaarheid gewaarborgd is: eerst bewegen, dan pas bouwen. Aanleg, beheer en onderhoud moeten zo efficiënt mogelijk plaatsvinden, met zo min mogelijk last voor de weggebruiker en omgeving.

Er wordt doorgedaan met de uitvoering van snel te realiseren verbeteringen aan wegen, busbanen, veilige fiets en wandelpaden en het spoor met oog voor het landschap. Daarnaast wordt ingezet op de aanleg van oplaadplekken voor e-bikes, meer overstappunten en OV-hubs, versterking van drukke buslijnen, stimulering en uitbreiding van het personenvervoer over water (Waterbus) en meer treinen op drukke railverbindingen (R-net). Dit gebeurt met aandacht voor specifieke doelgroepen als ouderen, sociale minima en mensen met een beperking. Ook worden mogelijkheden onderzocht, die helpen om nog betere resultaten te behalen met veilige inrichting van infrastructuur, handhaving en educatie. Verder wordt vrachtvervoer over water waar mogelijk gestimuleerd en werken we samen met Europese partnerregio's (kwaliteit internationale verbindingen).

Met betrekking tot duurzaamheid worden, mits haalbaar en betaalbaar, succesvolle pilots voor circulair bouwen en CO₂-neutraal beheer en onderhoud de komende 4 jaar de standaard bij aanleg, beheer en onderhoud. Door middel van waterstof wordt getracht het openbaar vervoer en de binnenvaart te verduurzamen.

3. Meerjarige programmering financiële middelen bereikbaarheid

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

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

De provincie werkt met partners aan regionale verkenningen (Beter Bereikbaar Gouwe) en wettelijke taken zoals beheer en onderhoud van provinciale (vaar)wegen en de openbaar vervoerconcessies. In het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport) werken de regionale overheden, waaronder de provincie, en lokale overheden samen met het Rijk om ervoor te zorgen dat de provincie Zuid-Holland ook in de toekomst goed bereikbaar is voor zowel personen- als goederenvervoer. Het MIRT heeft een belangrijke functie bij de

realisatie van de gestelde ambities in het omgevingsbeleid en coalitieakkoord. Daarbinnen voert de provincie samen met partners gebieds- en bereikbaarheidsverkenningen uit naar (inter)nationale knooppunten en knelpunten (weg, water en spoor), goederenvervoercorridors en landelijke thema's zoals verkeersveiligheid, duurzaamheid, fiets en smart mobility.

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

Effect Coronacrisis

Door de coronacrisis werd er in 2020 veel minder gereisd. Voor alle vervoermogelijkheden geldt dat het aantal reizen na invoering van de corona-maatregelen kromp en na de versoepeling van maatregelen weer beperkt tot redelijk herstelde. Bij alle modaliteiten zien we ook dat het gebruik gelijkmatiger over de dag is verspreid, waardoor de spitsdrukke is afgenomen. Mensen kiezen momenteel vaker voor individuele vervoermiddelen zoals de fiets en de auto dan voor collectieve vervoermiddelen zoals het openbaar vervoer. Over heel 2020 is het aantal reizigers in het openbaar vervoer met 60% gedaald. Het gebruik van deelmobiliteit als deelfietsen, scooters en -auto's is toegenomen. Het totale autoverkeer lag in de eerste drie kwartalen van 2020 17% lager dan in 2019. Voordat de tweede Lock down begon, bereikte het autoverkeer echter weer het niveau van voor de coronacrisis. Door een gelijkmatiger gebruik over de dag is de spitsdrukke afgenomen waardoor het reistijdverlies per auto is afgenomen met 41%.

Het is op dit moment niet met voldoende zekerheid te stellen wat het lange termijneffect is van Corona op mobiliteit in het algemeen, de verschillende modaliteiten en individuele knelpunten. De verwachting van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) is dat de mobiliteit binnen enkele jaren weer op hetzelfde (groei)niveau zit als voor de coronacrisis. Het hersteltempo per modaliteit verschilt echter. Volgens het KiM zal het autogebruik in 2025 ruim boven dat van 2019 liggen maar het gebruik van het openbaar vervoer onder dat van 2019.

Voor de korte termijn betekent dit een opgave om het openbaar vervoer op peil (kwaliteit, kwantiteit, frequentie) te houden met lagere vervoersopbrengsten. Ook worden door aannemers soms claims ingediend voor meerwerkkosten bij infrastructuurprojecten door benodigde extra maatregelen of vertraging als gevolg van Corona. Deze claims moeten voldoende worden onderbouwd door de indiener en worden daarna juridisch getoetst aan het door GS vastgestelde Handelingskader. Als claims eenmaal zijn goedgekeurd zullen deze vooralsnog ten laste komen van de projectbudgetten. Tot nu toe is voor circa € 12 miljoen aan claims ingediend, er zijn nog geen claims goedgekeurd.

Voor de lange termijn betekent dit dat de opgaves en ambities uit het omgevingsbeleid ten aanzien van het openbaar vervoer hetzelfde blijven. Vooral omdat de verstedelijkingsambities van nieuwe woningen en arbeidsplaatsen eerder zullen toenemen dan afnemen. Hierbij is er extra

aandacht voor het stimuleren van reizen per (elektrische) fiets en mogelijkheden om de mobiliteitsvraag op langere termijn beter te verdelen over de dagen door middel van thuiswerken. Hoewel dit niet voor alle sectoren geschikt is en de thuiswerkpotentie daarom per regio verschilt draagt het bij aan zowel de bereikbaarheids- als duurzaamheidsdoelen.

Provinciale mobiliteitsambitie in relatie tot beschikbare middelen

Voor de totale mobiliteitsambitie is op basis van bestaand Omgevingsbeleid en lopende (MIRT)onderzoeken en verkenningen een financiële doorkijk opgenomen in bijlage 2. Dit is een actualisatie van de jaarlijkse weergave van de ambities in relatie tot de beschikbare middelen. De ambities tellen op dit moment op tot € 320 miljoen aan investeringen als gevolg van nieuwe inzichten op basis van het bestaand beleid. Hierbij is rekening gehouden met de voorgestelde reserveringen in dit Kaderbesluit (MoVe, Goederenvervoercorridors). Tegenover dit bedrag staan nog geen reserveringen in het PZI. In de komende jaren zal bekeken worden in hoeverre deze ambities kunnen worden gedekt binnen het PZI (nog beschikbare vrije middelen, vrijval reserveringen, meevallers projecten etc.).

Voor de exploitatie wordt dit nog nader uitgewerkt voor het Transitieplan OV en duurzaamheid (o.a. circulariteit en energietransitie) en kan op dit moment geen opgave worden gedaan.

MIRT projecten en programma's

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

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

Een aantal projecten in Zuid-Holland zijn in uitvoering:

- A24 Blankenburgverbinding;
- A16 Rotterdam;
- A15 Papendrecht – Sliedrecht;
- RijnlandRoute;
- HOV-net Zuid-Holland Noord;
- Besluit Beheer Haringvlietsluizen;
- Capaciteitsuitbreiding overnachtingplaatsen Merwede;
- Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil;
- Programma Hoogfrequent Spoor Rijswijk – Rotterdam;
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- Stadshavens Rotterdam (fase 1);
- Spooransluitingen Tweede Maasvlakte en Calandbrug (theemswegtrace).

Daarnaast wordt samengewerkt bij de planuitwerking van de projecten:

- A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda;
- A27 Houten-Hooipolder;
- A4 Haaglanden – N14;

- Spooreplacement Den Haag Centraal;
- Burgerveen – N14.

De bovenstaande projecten zijn volledig financieel gedekt.

Tot slot worden ook onderzoeken en verkenningen uitgevoerd naar onder meer:

- De Corridor Zuid
- Het gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe);
- Het programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost (waaronder A15 Papendrecht – Gorinchem en truckparkings volledig financieel zijn gedekt);
- Programma Fiets (waaronder Katwijk – Leiden en Greenport Westland – Rotterdam) en fietsparkeren bij stations;
- Programma Hoogfrequent Spoor (waaronder Den Haag – Rotterdam – Breda);
- Oeververbindingen Rotterdam;
- Strategisch plan Verkeersveiligheid.

Deze onderzoeken en verkenningen zijn niet of deels financieel gedekt.

4. Voorstellen in dit Kaderbesluit

Om de provinciale bereikbaarheidsambities te kunnen realiseren zal verder gewerkt moeten worden aan den voorbereiding en realisatie van projecten maar ook aan de toekomstige programmering. Dat kan alleen als voldoende budget beschikbaar wordt gesteld voor (toekomstige) projecten in de begroting en het PZI.

Dit Kaderbesluit 2022 geeft de voorstellen weer voor verwerking in de begroting via de Voorjaarsnota, de Kadernota (kapitaallasten investeringen) en het PZI aan de hand van de beleidsdoelen in de begroting.

Voor projecten groter dan € 10 miljoen geldt, op basis van de regeling projecten, dat zij apart aan Provinciale Staten worden voorgelegd voordat zij in uitvoering gaan.

Per beleidsdoel worden de voorstellen gekoppeld aan de beleidskeuzes uit het omgevingsbeleid om aan te geven waar ze betrekking op hebben. Bij de voorstellen wordt ook aangegeven welke mate van keuzevrijheid er (nog) is. Daarbij kan een voorstel gaan over een:

- **Project/programmaontwikkeling of correcties (basis op orde, weinig/geen keuzevrijheid);**
- **Scopewijziging project (basis op orde, keuzevrijheid);**
- **Nieuw project of programma (extra impuls of inzet bestaande reservering, keuzevrijheid);**
- **Organisatieontwikkeling (incidentele of structurele arbeidscapaciteit, weinig/geen keuzevrijheid)**
- **Nieuwe strategische reservering (extra impuls, keuzevrijheid).**

In dit Kaderbesluit zijn de volgende voorstellen opgenomen:

- 4.1 Snel van A naar B;
 - 4.1.1 Mobiliteit en verstedelijking
 - Reserveringen weg en OV
 - MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam;
 - Kort Termijn Aanpak (KTA)
 - 4.1.2 Adequaat aanbod openbaar vervoer;

- Dynamische Route Informatie Systeem (DRIS)
- Transitieplan OV
- Bijdrage aan Leiden voor de Leidse Ring Noord (indexering t/m 2019)
- 4.1.3 Efficiënt en duurzaam Goederenvervoer met meerwaarde;
 - Goederenvervoercorridors
 - Regionale- stadsdistributie over water
- 4.1.4 Slimmere mobiliteit door digitalisering en nieuwe technologie;
 - Intelligente Verkeersregelinstantaties (IVRI's);
- 4.1.5 Goed functionerende provinciale infrastructuur
 - RijnlandRoute;
 - N211 Wippolderlaan
 - Bijdrage ongelijkvloerse kruising Erasmusweg, Lozerlaan en Wippolderlaan (indexering t/m 2019)
 - Korte termijn maatregelen N207/N208 (quick wins Keukenhof);
 - N207 Corridor: Vredenburglaan (indexering t/m 2019);
- 4.1.6 Stimuleren bewuste keuze in mobiliteitsgedrag
 - Samenwerking Zuid-Holland Bereikbaar
 - Verbreding A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Gouda
- 4.2 Beheer en onderhoud: op orde en duurzaam;
 - 4.2.1 Goed functionerende provinciale infrastructuur
 - Extra beheerlasten;
 - Indexering beheerlasten;
- 4.3 Veilig en duurzaam;
 - 4.3.1 Veilige mobiliteit;
 - Turborotonde N211/N465 (Monster), N223 Duurzaam Veilig en reconstructie N484;
 - Rijksbijdrage stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021;
 - Functionele verbeteringen wegen doorstroming en verkeersveiligheid;
 - 4.3.2 Duurzame mobiliteit (energietransitie);
 - Waterstoftankstation;
 - 4.3.3 Gezonde leefomgeving;
 - Geluidsmaatregelen (Actieplan Geluid 2018-2023);

Per voorstel of cluster van voorstellen worden de wijzigingen samengevat in een overzichtstabel waarbij investeringen en exploitatie apart worden weergegeven. De totale overzichtstabel is opgenomen in bijlage 3. Voor investeringsvoorstellen geldt dat deze mogelijk effect hebben op de in de begroting opgenomen kapitaallasten. Dit gebeurt als met investeringsmiddelen wordt geschoven in de tijd waardoor de kapitaallasten al gevolg van een investering eerder of later optreden (zie ook 5. financieel kader en dekking).

4.1 Snel van A naar B

De ambitie is ervoor te zorgen dat de provincie Zuid-Holland bereikbaar is en blijft. Bereikbaarheid is daarbij geen op zichzelf staand doel, maar bevordert de economische ontwikkeling en leefbaarheid van Zuid-Holland. Een goede bereikbaarheid, snel van A naar B, is van cruciaal belang om de ambities zoals verwoord onder Concurrerend Zuid-Holland, Sterke steden en dorpen en Gezond en veilig in Zuid-Holland te bereiken.

4.1.1 Mobiliteit en Verstedelijking

Rijk en regio werken samen in het programma **Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe)**. Hierbij worden bereikbaarheidsmaatregelen in samenhang met de gewenste verstedelijking ontwikkeld voor de korte en lange termijn. De provincie werkt hier aan mee vanuit het bereikbaarheids- en verstedelijkingsperspectief. De provincie streeft naar een compact, samenhangend en kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied en een betere benutting van de bebouwde ruimte (Beleidskeuze verstedelijking). Bereikbaarheid is daarbij een belangrijke voorwaarde voor de verdere ontwikkeling en verdichting van bestaande woon- en werkgebieden. Om de druk op de autowegen te verminderen, is het van belang dat wonen en werken zoveel mogelijk plaatsvindt nabij hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en dat juist daar in de nabijheid van voorzieningen de hoogste dichtheden worden gerealiseerd. Meer mensen kunnen dan gebruik maken van het openbaar vervoer. In combinatie met lopen en de fiets, biedt dit optimale keuzevrijheid tussen de modaliteiten lopen, fietsen, OV en auto.

Onder het gebiedsprogramma MoVe vallen:

- Schaalsprong Metropoliitaan OV en verstedelijking;
- MIRT Verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam;
- MIRT Verkenning Central Innovation District (CID) en Binckhorst Den Haag;
- Gebiedsuitwerking Westland;
- Gebiedsuitwerking Voorne-Putten;
- Logistiek in en om de stad;
- Korte Termijn Aanpak (KTA).

Om de gestelde doelen ten aanzien van verstedelijking rond hoogwaardig openbaar vervoer te kunnen bewerkstelligen zijn extra investeringen in het openbaar vervoer noodzakelijk. In 2025 zal het gebruik van het openbaar vervoer weliswaar nog onder het niveau van 2019 liggen maar in de jaren daarna weer verder doorgroeien. De provincie wil deze groei faciliteren door met name haar financiële middelen in te zetten op de ontwikkeling van het HOV en de knooppunten binnen de Schaalsprong Metropoliitaan OV en verstedelijking daar waar de provincie een logische rol of taak heeft. Voorgesteld wordt om voorlopig hiervoor een **strategische reservering** op te nemen van € 80 miljoen aan investeringsmiddelen in het PZI voor HOV en knooppunten Schaalsprong Metropoliitaan OV en Verstedelijking.

De provinciale reservering wordt gedekt door inzet van een niet meer benodigde reservering van € 21,5 miljoen binnen het budget HOV-net Zuid-Holland Noord voor Leiden – Utrecht en € 58,5 miljoen vanuit de vrije investeringsmiddelen in het PZI.

Doorslaggevend voor de realisatie van het MoVe programma is de besluitvorming over de propositie van de Schaalsprong Metropoliitaan OV en Verstedelijking in het Nationaal Groeifonds.

Niet alle stedelijke gebieden in Zuid-Holland zijn nu en in de toekomst via het spoor (trein, lightrail) ontsloten. In die gebieden blijven de auto, fiets en het openbaar vervoer over de weg de belangrijkste modaliteiten. Om ook daar verstedelijking mogelijk te maken en de bereikbaarheid op orde te houden wordt voorgesteld om voorlopig een **strategische reservering** op te nemen van € 35 miljoen investeringsmiddelen in het PZI voor aanpassingen aan provinciale infrastructuur. De dekking volgt vanuit een verlaging van de reservering voor mogelijke

aanpassingen aan de N209/N470/N471 als gevolg van de A16 Rotterdam (€ 17,6 miljoen) en de vrije investeringsmiddelen in het PZI (€ 17,4 miljoen).

Voor de N209/N470/N471 is nog niet aan te geven of investeringen door de provincie noodzakelijk zijn. In principe is afgesproken dat de veroorzaker (het Rijk als gevolg van de aanleg A16 Rotterdam) betaalt maar dat is alleen het geval als sprake is van een direct effect (korte periode tussen openstelling en optreden knelpunt). Vanwege die onzekerheid wordt voorlopig nog € 15 miljoen als strategische reservering aangehouden in het PZI. Na openstelling van de A16 Rotterdam zal moeten blijken of deze middelen noodzakelijk en afdoende zijn.

Tabel 1: overzicht voorstellen MoVe (investerings)

x € 1 miljoen		Budget investeringen				omschrijving	
Project-nummer	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering		
Snel van A naar B							
Mobiliteit en Verstedelijking							
1a		Programma Mobiliteit en verstedelijking weginfrastructuur	0,0	35,0	35,0	2035	Voorlopige reservering voor toekomstige bijdragen/investeringen in wegen in het kader van het programma MoVe. Inzet € 17,6 miljoen vanuit bestaande reservering voor N209/N470/N471 mogelijke aanpassingen i.r.t. A16 Rotterdam (1b) en € 17,4 miljoen vanuit vrije middelen
1b		Reservering N209/N470/N471 mogelijke aanpassingen i.r.t. A16 Rotterdam	32,6	15,0	-17,6	2029	zie 1a. Omdat nog geen concrete projecten in beeld zijn maar mogelijk wel aanpassingen nodig zijn wordt € 15 miljoen aangehouden als reservering
2a		Programma Mobiliteit en verstedelijking ontwikkeling HOV en knooppunten	0,0	80,0	80,0	2029	Voorlopige reservering voor toekomstige bijdragen/investeringen in openbaar vervoer in het kader van het programma MoVe. Inzet € 21,5 miljoen vanuit bestaande reservering binnen HOV-net ZHN voor Leiden – Utrecht (2b) en € 58,5 miljoen vanuit vrije middelen.
2b	B260000	HOV-NET Zuid-Holland Noord	455,4	433,9	-21,5	2025	zie 2a.
3a		Programmatische aanpak Rotterdam - Den Haag	23,6	22,2	-1,4	2032	Zie E1. Verhoging van de bijdrage in de proceskosten (exploitatie) voor de MIRT-verkenning Oeververbinding Rotterdam. Dekking door vrijval € 1,4 miljoen investeringsbudget Programmatische Aanpak Rotterdam - Den Haag, waardoor de bijbehorende kapitaallasten vrijvallen in de exploitatie
3b		Programmatische aanpak Rotterdam - Den Haag	0,0	1,4	1,4	n.v.t.	rekenregel zie 3a en E1. De budgetverlaging bij 2a komt niet ten gunste van de vrije middelen

Een ander belangrijk project van MoVe is de MIRT-verkenning naar de **Oeververbindingen regio Rotterdam**. De provincie is mede opdrachtgever voor deze verkenning. In 2019 zijn in dit kader al afspraken gemaakt over financiering van korte en lange termijn maatregelen voor de Algeracorridor. Ook de provincie heeft hiervoor middelen gereserveerd via het Kaderbesluit 2021.

Voor de verdere uitwerking van de verkenning tot aan het voorkeursbesluit zijn in het BO-MIRT financiële afspraken gemaakt over de proceskosten. De proceskosten tot 2023 worden naar belang verdeeld over de opdrachtgevers (Rijk en regio waaronder de provincie). De totale bijdrage voor de provincie komt daarmee op € 1,9 miljoen. Eerder was voor het proces al € 0,5 miljoen exploitatiebudget gereserveerd. Voorgesteld wordt om voor deze **projectontwikkeling** het exploitatiebudget te verhogen met € 1,4 miljoen ten laste van de algemene middelen. De algemene middelen worden de komende jaren gecompenseerd door vrijvallende kapitaallasten als gevolg van een evenredige vrijval op het investeringsbudget Programmatie Aanpak Rotterdam – Den Haag.

Tabel 2: Voorstel Oeververbindingen regio Rotterdam (exploitatie)

(x € 1 miljoen)			Budget exploitatie				
	Projectnummer	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	lasten in jaar	omschrijving
Van A naar B							
Mobiliteit en Verstedelijking							
E1	B000001	extra bijdrage proces Oeververbinding 2021 en 2022	0,5	1,9	1,4	2021-2022	zie 3a en 3b. Dekking voor verhoging bijdrage proceskosten MIRT verkenning Oeververbinding Rotterdam. Dekking uit algemene middelen vanwege lagere kapitaallasten door vrijvallende investering

Het programma MoVe richt zich in eerste instantie op de (middel)lange termijn om de ambities te behalen. Echter ook **korte termijn maatregelen via de Korte termijn aanpak (KTA)** kunnen hieraan een bijdrage leveren wanneer zij een structureel effect hebben. Het kan gaan om kleinschalige infrastructurele maatregelen, mobiliteitsgedrag, innovatie en het beter benutten van infrastructuur. Voor de periode 2018-2021 zijn eerder al afspraken gemaakt over provinciale bijdragen aan maatregelen binnen de Gebiedsuitwerkingen Voorne-Putten/Haven (logistiek en mobiliteitsgedrag) en Westland (snelfietsroute) en voor de regio's Drechtsteden, Midden-Holland en Holland Rijnland (mobiliteitsgedrag via werkgeversaanpakken). Een deel van de bijdragen is al via subsidies verstrekt.

Voor de periode 2022-2023 worden nieuwe projecten voorbereid. Om hieraan te kunnen bijdragen wordt voorgesteld om een **strategische reservering** van totaal € 5,0 miljoen exploitatiebudget op te nemen voor de Korte termijn aanpak in de begroting en te dekken vanuit de reserves bereikbaarheid en exploitatieprojecten PZI.

Een tweetal projecten zijn al concreet. Voorgesteld wordt om aanvullend op de reservering € 25.000,- bij te dragen aan een **nieuw project** voor het verminderen van vertraging voor wegverkeer door brugopeningen te optimaliseren en storingen te voorkomen van de (provinciale) Hartelbrug en de Harmsenbrug (Rijkswaterstaat). Beide bruggen liggen in het verlengde van elkaar tussen de A15 en de N218 op Voorne-Putten en vormen een alternatief in het geval van storingen.

Daarnaast wordt voorgesteld om € 100.000,- bij te dragen aan een **nieuw project** genaamd logistieke Reeferhub Dutch Fresh Port zoals in het BO-MIRT afgesproken. Het betreft het toepassen van nachtdistributie van en naar de (tweede) Maasvlakte ter ontlasting van de ochtend- en avondspits.

Tabel 3: overzicht voorstellen MoVe (exploitatie)

(x € 1 miljoen)		Budget exploitatie					
Projectnummer	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	lasten in jaar	omschrijving	
Snel van A naar B							
Mobiliteit en Verstedelijking							
E2	B000001	Korte Termijn aanpak Mobiliteit en Verstedelijking 2022 en 2023	0,0	5,0	5,0	2022 en 2023	Reservering van € 2,5 miljoen per jaar in 2022 en 2023 vanuit reserve Bereikbaarheid ter voorbereiding op het BO MIRT 2021/2022 (afspraken bijdragen aan projecten)
E3	B000001	KTA Voorne-Putten (Hartel/Harmsenbrug)	0,0	0,0	0,03	2022	Conform afspraak BO-MIRT 2020, dekking vanuit reserve Bereikbaarheid
E4	B000001	KTA logistiek Reeferhub Dutch Fresh Port	0,0	0,1	0,1	2022 t/m 2024	Conform afspraak BO-MIRT 2020, dekking vanuit reserve Bereikbaarheid

4.1.2 Adequaat aanbod openbaar vervoer

De provincie realiseert een adequaat aanbod van Openbaar Vervoer in het vervoergebied van de provincie Zuid-Holland. Openbaar vervoer moet snel, betrouwbaar en beschikbaar zijn en is daarmee een volwaardig alternatief.

Onderdeel hiervan is de actuele informatievoorziening naar reizigers op de halte; oftewel DRIS-displays, waarbij DRIS staat voor **Dynamisch Reizigers Informatie Systeem**.

Het beheercontract voor het grootste deel van de DRIS-displays in de provincie loopt aan het einde van 2021 af. Na het doorlopen van een nieuwe aanbesteding zal vanaf 2022 een ander bedrijf het beheer overnemen. Bij het Kaderbesluit 2020 is al dekking opgenomen voor het toekomstige beheer van het systeem (exploitatie) door de nieuwe beheerder. Een groot deel van de bestaande DRIS-displays blijkt functioneel en qua levensduur aan vervanging toe. Hiervoor is nog geen investeringsbudget aanwezig. Uit onderzoek blijkt dat DRIS-displays nog steeds bijdragen aan een positief imago voor het OV en ze reizigers op de halte actuele reisinformatie geven, ook bij verstoringen. Voorgesteld wordt om voor dit **nieuwe project** € 10,6 miljoen aan investeringsmiddelen te reserveren. De dekking komt uit de strategische reservering Beschikbaar voor OV. Op het programma **HOV Drechtsteden** is vrijval opgetreden (de laatste subsidie binnen dit programma is € 4,7 miljoen lager vastgesteld) die wordt toegevoegd aan de strategische reservering Beschikbaar voor OV waarvoor dan nog € 10,8 miljoen aan investeringsmiddelen beschikbaar is.

Ondanks de Coronacrisis is het streven om in 2021 en daarna de bereikbaarheid per OV op peil te houden door samen met vervoerders in te spelen op de veranderende vraag in het OV en het verder toekomstbestendig maken van het OV. Hiervoor wordt een **transitieplan OV** opgesteld, waar ook PS bij worden betrokken. Onderdeel van het transitieplan is een kwaliteitsverbetering voor wat betreft spoorinfrastructuur, haltes, doorstroming, ketenmobiliteit, etc. Het doel hiervan is om de totale reis van deur tot deur te verbeteren. De precieze invulling wordt nog uitgewerkt. Het voorstel is om een **strategische reservering** van € 25 miljoen aan investeringsmiddelen op te nemen in het PZI voor het Transitieplan OV. De dekking volgt door de strategische reservering Beschikbaar voor OV (€ 10,8 miljoen) samen te voegen met extra middelen vanuit de vrije

investeringsmiddelen PZI (€ 14,2 miljoen). De strategische reservering Beschikbaar voor OV komt hiermee te vervallen.

Tabel 4: overzicht voorstellen OV (investeringen)

x € 1 miljoen		Project-omschrijving	Budget investeringen				omschrijving
Project-nummer	was		wordt	verschil	jaar activering		
Snel van A naar B							
Adequaat Openbaar Vervoer							
4a		Vervanging DRIS	0,0	10,6	10,6	2023	Het bestaand budget voor vervanging van oude DRIS-panels is niet toereikend. Benodigde dekking van € 10,6 miljoen vanuit budget 'beschikbaar voor OV (4c)
4b	B590010	HOV-Drechtsteden (bijdrage aan derde)	13,7	9,0	-4,7	2026	Subsidie aan laatste project binnen dit programma valt € 4,7 miljoen lager uit dan begroot. Het programma is afgerond en wordt gesloten, het restantbudget valt vrij naar budget Beschikbaar voor OV (4c)
4c		Beschikbaar voor OV (waaronder spoorinfrastructuur)	16,7	0,0	-16,7	2030	zie 4a en 4b en 4d. Budget vervalt en wordt vervangen door het budget Transitieplan OV
4d		Transitieplan OV	0,0	25,0	25,0	2024-2031	Reservering voor infaatregelen in het kader van het Transitieplan OV voor bijvoorbeeld doorstroming, ketenmobiliteit, spoor etc. Inzet € 10,8 miljoen vanuit budget Beschikbaar voor OV (4c) en € 14,2 miljoen vanuit vrije middelen.

Daarnaast heeft het niet compenseren van projectbudgetten in het PZI voor prijsontwikkeling tussen 2015-2019 voor de **bijdrage aan Leiden voor de Leidse Ring Noord** geleid tot een tekort. In de bestuursovereenkomst met Leiden over het HOV-net Zuid-Holland Noord uit 2013 is afgesproken om de bijdrage van de provincie standaard te indexeren conform de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI). Dat is tussen 2015 en 2019 niet gebeurd vanwege besluit uit het coalitieakkoord 2015-2019 om niet te indexeren. Voorgesteld wordt om voor deze **projectontwikkeling** het tekort t/m 2019 aan te vullen met € 1,8 miljoen vanuit de vrije middelen in het PZI. Voor de indexering 2020 en verder wordt nog geen voorstel gedaan omdat het indexeringsbeleid nog niet is vastgesteld. De dekking hiervoor wordt nader uitgewerkt bij de begroting 2022.

Tabel 5: voorstel indexering bijdrage Leidse Ring Noord (investeringen)

x € 1 miljoen		Project-omschrijving	Budget investeringen				omschrijving
Project-nummer	was		wordt	verschil	jaar activering		
Snel van A naar B							
Adequaat Openbaar Vervoer							
4e	B260000 en specifiek B210054	HOV-NET Zuid-Holland Noord - Bijdrage Leidse Ring Noord	433,9	435,7	1,8	2025	In Bestuursovereenkomst HOV-net ZHN met Leiden is bijdrage afgesproken inclusief indexering. Indexering t/m 2019 vanuit vrije middelen PZI als gevolg van het besluit om in periode 2015-2019 niet te indexeren

Tot slot ontving de provincie in het verleden van het Rijk jaarlijks een uitkering voor de exploitatie van openbaar vervoer via de Brede Doeluitkering (BDU). Sinds 2015 is de BDU voor de provincies opgegaan in het provinciefonds. De BDU uitkering werd jaarlijks geïndexeerd. De laatste jaren voor de overgang naar het provinciefonds was de indexering van de BDU door het Rijk teruggebracht tot bijna nul. Voorheen werd de provinciale bijdrage aan de concessies jaarlijks geïndexeerd met de BDU-index. Door alle provincies in Nederland is er voor gekozen om in concessies na ingangsdatum 2010 te kiezen voor een andere indexatiemethodiek, waarmee het indexatierisico bij de provincies komt te liggen in plaats van bij de vervoerders. Hierdoor konden vervoerders meer vervoer bieden bij het inschrijven op nieuwe concessies vanwege het lagere risico. Deze indexatiemethodiek volgt de kostenontwikkeling van de vervoerders en heet de Landelijke Bijdrage Index (LBI). Als de LBI hoger is dan de indexatie van het provinciefonds lopen de (toekomstige) kosten van het regionaal openbaar vervoer, gebaseerd op de reële kostenstijging niet gelijk op met de inkomsten.

Voor de toekomstige exploitatie van de openbaar vervoer concessies is de **indexering** naar verwachting momenteel gedekt tot circa 2027 door middel van incidentele middelen in het bekleemde deel van de reserve mobiliteit. De prijscompensatie zal echter ook na 2027 gedekt moeten worden door structurele middelen. De benodigde extra dekking (exploitatie) wordt, op basis van de met vervoerders afgesproken Landelijke Bijdrage Index, geschat op € 17,0 miljoen in 2028 oplopend tot € 42,6 miljoen in 2035.

Op korte termijn kunnen de uitgaven (inclusief indexering) niet worden beïnvloed (langjarige contracten inclusief vastgelegde indexering), op langere termijn tot op zekere hoogte. De lange termijn uitgaven zouden gedrukt kunnen worden door afspraken te maken met vervoerders over een lagere exploitatiebijdrage. In de praktijk betekent dit dat zij minder rendabele buslijnen niet meer laten rijden. Ten aanzien van spoor is het niet mogelijk om minder rendabele lijnen niet meer te laten rijden. Omdat wij slechts twee lijnconcessies hebben, zou dit het direct opheffen van een spoorverbinding betekenen. De frequentie of venstertijden kunnen wel aangepast worden, maar dit levert weinig kostenbesparing op.

De dekking hiervoor wordt nader uitgewerkt bij de begroting 2022. In dit Kaderbesluit wordt daarom **geen voorstel** gedaan voor extra dekking.

4.1.3 Efficiënt en duurzaam Goederenvervoer met meerwaarde

Zuid-Holland is een transportprovincie bij uitstek. Het vervoer van goederen dient zo efficiënt en schoon mogelijk plaats te vinden en bij te dragen aan economische en maatschappelijke opgaven. De provincie wil de vervoersmodaliteiten en goederenstromen daarbij in samenhang organiseren en ontwikkelen (modal shift van weg naar water en spoor), op het schaalniveau van stedelijke en regionale distributie tot multimodale (inter)nationale corridors. Zuid-Holland zet zich daarbij in voor toekomstbestendige, concurrerende en emissievrije internationale goederencorridors via bijvoorbeeld samenwerking in de MIRT goederencorridors.

Onderdeel van de MIRT **Goederenvervoercorridors** is de verslogistiek waar de provincie trekker van is. De Mainport Rotterdam fungeert hierin als een knooppunt tussen de verschillende greenports, de import van met name fruit en vervoer naar het Europese achterland. Op het BO-

MIRT van 2020 is besloten om een vers strategie uit te gaan werken met het Havenbedrijf Rotterdam. Gezien het belang van de vers logistiek voor de Zuid-Hollandse greenports en de Mainport Rotterdam wordt voorgesteld om een **strategische reservering** op te nemen van € 10,0 miljoen investeringsmiddelen voor Goederenvervoercorridors. De dekking volgt vanuit de inzet van het restantbudget voor programma goederenvervoer (€ 0,9 miljoen) en de vrije investeringsmiddelen in het PZI (€ 9,1 miljoen). Het programmabudget goederenvervoer komt daarmee te vervallen.

Tabel 6: voorstel goederenvervoer (investerings)

x € 1 miljoen		Projectomschrijving	Budget investeringen				omschrijving
Projectnummer	was		wordt	verschil	jaar activering		
Snel van A naar B							
<i>Efficiënt en duurzaam Goederenvervoer met meerwaarde</i>							
5a		Goederenvervoercorridors	0,0	10,0	10,0	2026	reservering voor mogelijke toekomstige investeringen in goederenvervoercorridors. Dekking vanuit vrije middelen en restantbudget programma Goederenvervoer (5b).
5b	B590050	Programma Goederenvervoer	16,1	15,2	-0,9	2021	zie 5a. Binnen totaalbudget nog € 0,9 miljoen beschikbaar, overige middelen zijn al besteed.

Een ander onderwerp binnen goederenvervoer is ***regionale- en stadsdistributie via het water***. Dit ter bevordering van de modal shift van transport via de weg naar het water. In 2020 is CityBarge opgericht, die het vervoer van goederen via grachten en kanalen in de stad organiseert. In juni 2020 heeft het college van GS het startsein gegeven voor de bouw van de eerste E-pusher (elektrische duwboot). Deze is inmiddels operationeel en heeft de laatste maanden van 2020 rondgevaren in de provincies Zuid-Holland en Utrecht. Om dit concept verder uit te rollen zijn overslagpunten noodzakelijk nabij steden. Om als provincie de zoektocht naar geschikte locaties te ondersteunen en te begeleiden wordt voorgesteld om voor dit **nieuwe project** € 0,5 miljoen exploitatiebudget beschikbaar te stellen vanuit de reserve bereikbaarheid.

Tabel 7: voorstel goederenvervoer (exploitatie)

(x € 1 miljoen)		Projectomschrijving	Budget exploitatie				omschrijving
Projectnummer	was		wordt	verschil	lasten in jaar		
Snel van A naar B							
<i>Efficiënt en duurzaam Goederenvervoer met meerwaarde</i>							
E7	B000001	regionale- en stadsdistributie via het water (CityBarge)	0,0	0,5	0,5	2022	Reservering voor bijdrage aan zoektocht voor een locatie nabij steden voor realisatie van een overslagpunt (stadsdistributie en regionale distributie), dekking vanuit reserve Bereikbaarheid

4.1.4 Slimmere mobiliteit door digitalisering en nieuwe technologie

De provincie streeft naar slimmere mobiliteit door inzet op digitalisering en nieuwe technologie. Een slim gebruik van infrastructuur en mobiliteitsgegevens (Smart Mobility) kan de doorstroming verbeteren, zonder dat dit extra ruimte hoeft te kosten. Dit komt ten goede aan de leefbaarheid van Zuid-Holland. In 2013 is budget beschikbaar gesteld voor de verdere uitrol van Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) voor (vaar)wegen. Dat is tot enkele jaren gelden vooral benut voor Dynamische Route Informatie Panelen (DRIP's) langs wegen (informatie over reistijd, routes, ongevallen en brugopeningen). Inmiddels is het aanvullend daarop nu ook heel goed mogelijk om via mobiele communicatietechnologie (smartphones, navigatie) informatie te delen. Ook kunnen **intelligente verkeersregelinstallaties (IVRI's)** onderling en met voertuigen communiceren om de verkeersafwikkeling bij kruispunten te optimaliseren. In totaal zijn er al 31 IVRI's op de routes voor goederenvervoer in het Westland uitgerold en zijn er nu 25 transporteurs met totaal 75 vrachtwagens gekoppeld aan onze IVRI's.

Voorgesteld wordt om, van het nog vrij beschikbare investeringsmiddelen voor DVM, € 1,2 miljoen investeringsmiddelen beschikbaar te stellen voor het **nieuwe project** uitrol IVRI's. De overige vrij beschikbare investeringsmiddelen DVM ter grootte van € 1,5 miljoen worden binnen dit programma ingezet voor de aanleg van glasvezel tussen provinciale objecten.

Tabel 8: voorstel Smart Mobility (investerings)

x € 1 miljoen		Budget investeringen					omschrijving
Project-nummer	Project-omschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering		
Snel van A naar B							
Slimmere mobiliteit door digitalisering en nieuwe technologie							
6a	EN0000902	Uitrol intelligente verkeersregelinstallaties (IVRI's)	1,4	2,6	1,2	2031	Project losgekoppeld van Programmabudget Dynamische Verkeersmanagement (DVM) omdat deze langer doorloopt dan het programma. Budget wordt met € 1,2 miljoen verhoogd vanuit de nog beschikbare middelen binnen DVM (6b)
6b		Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)	19,7	18,5	-1,2	2023	Rekenregel, zie 6a. Budgetverhoging komt niet ten laste van vrije middelen

4.1.5 Goed functionerende provinciale infrastructuur

De provincie zorgt voor een vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer in Zuid-Holland en voor een zo efficiënt en duurzaam mogelijk onderhoud van de provinciale infrastructuur. Naast beheer en onderhoud (zie 3.2) worden diverse projecten voorbereid en uitgevoerd op basis van eerdere besluit van PS.

Het grootste in uitvoering zijnde project van de provincie is het programma RijnlandRoute dat bestaat uit 3 deelprojecten die zorgen voor de verbetering van de verbindingen tussen de Rijkswegen A4 en A44 en de provinciale N206 om de bereikbaarheid in Holland – Rijnland te verbeteren. Het eerste deelproject (N434) is in 2017 gegund en voor circa 50% gereed, het tweede deelproject (Tjalmaweg) is in 2019 gegund en opgestart en het derde deelproject

(Europaweg) is in voorbereiding en wordt naar verwachting in 2022 aanbesteed. Het betreft een programma met veel stakeholders, afstemming met aanpalende wegbeheerders (vooral Rijkswaterstaat) en financiële bijdragen van derden. Hierdoor ontstaat een grote dynamiek die ook zijn weerslag heeft op het budget (uitgaven en inkomsten).

Zo worden jaarlijks de uitgaven en inkomsten bijgesteld als gevolg van indexering van de Rijksbijdrage en afspraken over schades, extra werkzaamheden etc. Ook dit jaar worden de uitgaven en inkomsten als gevolg van **programmaontwikkelingen** bijgesteld met € 10,3 miljoen investeringsmiddelen. Circa de helft daarvan betreft indexering van de Rijksbijdrage, de andere helft bestaat uit de verrekeningen van schades en extra werkzaamheden en een Rijkssubsidie voor de snelfietsroute Leiden – Katwijk.

In het programma RijnlandRoute wordt ook de vervanging van een aantal bestaande kunstwerken meegenomen vanuit het oogpunt van beheer en onderhoud. De uitgaven hiervoor zijn gedekt binnen de beheer- en onderhoudsmiddelen maar zijn momenteel onterecht als uitgaven en inkomsten (bijdrage vanuit beheer en onderhoud) geraamd in het programma RijnlandRoute. Dat wordt via dit Kaderbesluit administratief **gecorrigeerd**. De investeringsuitgaven ter hoogte van € 10,45 miljoen voor het vervangen van deze kunstwerken worden namelijk direct ten laste van de beheer- en onderhoudsmiddelen gebracht en komen niet ten laste van het programma RijnlandRoute.

Daarnaast wordt gewerkt aan de mogelijkheid om zonnepanelen en energieopslag te realiseren in de tunnel in de N434. Dit zal voor ongeveer 75% voorzien in de eigen energiebehoefte van de tunnel in de N434. Het zelf opwekken van energie levert een bijdrage aan de doelstelling voor CO₂-reductie beheer en onderhoud. Dit betekent aan de voorkant een extra investering in duurzaamheid vanuit de vrije middelen in het PZI (waardoor de kapitaallasten eerder optreden dan nu geraamd) en op termijn lagere beheer- en onderhoudslasten (besparing energiekosten). Op het moment van schrijven van dit Kaderbesluit waren de precieze financiële gevolgen nog niet helemaal uitgewerkt. Deze zullen worden verwerkt bij het opstellen van het nieuwe PZI (investering en kapitaallasten) en de nieuwe Nota Onderhoud Kapitaalgoederen/NOK (beheer- en onderhoudslasten).

Tot slot wordt in 2021 de definitieve scope van de Europaweg uitgewerkt in verband met de aanbesteding. De verwachting is dat het beschikbare budget voor het programma RijnlandRoute onvoldoende zal zijn in verband met voortschrijdend inzicht ten aanzien van fasering, planning en (onvoorziene) kosten. Bij het volgende Kaderbesluit bereikbaarheid 2023 zal het resultaat van de aanbesteding worden verwerkt. Voor de extra dekking kan mogelijk vrijval op het weerstandsvermogen RijnlandRoute worden benut indien deze niet hoeft te worden aangewend voor onvoorziene en excessieve risico's (zie ook paragraaf 4).

Tabel 9: Voorstel RijnlandRoute (investeringen)

x € 1 miljoen		Budget investeringen					omschrijving
Project-nummer	Project-omschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering		
Van A naar B							
Goed functionerende provinciale infrastructuur							
7a	B1006xx	RijnlandRoute	936,7	936,6	-0,1	2024	Het budget wordt met € 10,3 miljoen verhoogd door extra baten. Het gaat o.a. om indexering van de Rijksbijdrage € 5,0 miljoen, aanpassing bijdrage verbreding A4 Vlietland € 2,8 miljoen, bijdrage nieuwe duiker onder de A4 € 0,7 miljoen en Rijkssubsidie voor de snelfietsroute Leiden - Katwijk € 1,5 miljoen. Daarnaast worden de uitgaven met € 10,45 miljoen administratief gecorrigeerd omdat deze ten laste komen van het beheer- en onderhoudsbudget (7b)
7b			0,0	0,1	0,1	2024	Zie 7a, betreft administratieve correctie

Een ander groot project, waarvoor in december 2018 een uitvoeringsbesluit is genomen, is de **N211 Wippolderlaan (MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211)**. In navolging van het tweede Uitvoeringsbesluit uit december 2018 is in juli 2020 het definitief ontwerp voor de N211 Wippolderlaan vastgesteld en is een keuze gemaakt voor de te volgen ruimtelijke procedure. In het Kaderbesluit bereikbaarheid 2021 is vermeld dat voorstellen zullen volgen voor de financiële gevolgen van de stikstofproblematiek en de prijspeilstijging 2016-2019.

Op basis van de nieuwe kostenraming blijkt dat de investeringskosten hoger uitvallen dan dat er nu aan budget beschikbaar is. Dit bestaat uit € 1,7 miljoen veroorzaakt door extra projectmanagement en engineering als gevolg van de stikstofproblematiek, € 0,4 miljoen door extra grondverwervingskosten en hogere vergoedingen voor inschrijvende marktpartijen en € 0,8 miljoen door een administratieve correctie (per abuis was een deel van de dekking dubbel geteld).

Daarnaast heeft het niet standaard compenseren van projectbudgetten in het PZI voor prijsontwikkeling tussen 2015-2019 geleid tot een budgettekort van € 4,2 miljoen t/m 2019. Voor de indexering 2020 en verder wordt nog geen voorstel gedaan omdat het indexeringsbeleid nog niet is vastgesteld. De dekking hiervoor wordt nader uitgewerkt bij de begroting 2022. In principe geldt hier voorlopig dezelfde afspraak als voor de RijnlandRoute om jaarlijks achteraf bij de najaarsnota en het PZI, op basis van de vastgestelde CBS/GWW(grond, weg en waterbouw)-index, het budget te compenseren.

Voorgesteld wordt om het budget te verhogen als gevolg van bovenstaande **projectontwikkelingen** met € 7,1 miljoen vanuit de vrije investeringsmiddelen in het PZI. Hierbij wordt aangetekend dat dit nog exclusief eventuele kosten uit lopende juridische procedures is en dat er nog een bijdrage van het Rijk wordt toegevoegd als baat voor het tracédeel A4-Zwethbrug. Daarnaast wordt de mogelijkheid verkend voor het toevoegen van een systeem voor extra verkeersgeleiding (matrixborden boven de weg) op de N211 tussen de aansluiting A4 en de Erasmusweg (*scopewijziging*).

De N211 Wippolderlaan komt voort uit de MIRT verkenning Haaglanden waarvoor in 2013 een bestuursovereenkomst is afgesloten voor de A4 Passage Poorten en Inprikkers. Naast de N211 en de A4 Passage (Rijksproject) zal de gemeente een **ongelijkvloerse kruising tussen de Erasmusweg, Lozerlaan en Wippolderlaan** realiseren. Hiervoor is ook een provinciale bijdrage afgesproken. In de bestuursovereenkomst is daarnaast afgesproken om de bijdrage standaard te indexeren conform de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI), dat is tussen 2015 en 2019 niet gebeurd. Door het niet standaard compenseren van projectbudgetten in het PZI voor prijsontwikkeling tussen 2015-2019 is daarom een budgettekort ontstaan van € 0,6 miljoen t/m 2019.

Voorgesteld wordt om voor deze **projectontwikkeling** het budget te verhogen vanuit de vrije investeringsmiddelen in het PZI. Voor de indexering 2020 en verder wordt nog geen voorstel gedaan omdat het indexeringsbeleid nog niet is vastgesteld. De dekking hiervoor wordt nader uitgewerkt bij de begroting 2022.

Tabel 10: voorstellen N211 (investeringen)

x € 1 miljoen		Budget investeringen					omschrijving
Project-nummer	Project-omschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering		
Van A naar B							
Goed functionerende provinciale infrastructuur							
8a	B121139	MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211	73,8	76,7	2,9	2025	Budgetverhoging i.v.m. nieuwe raming en een administratieve correctie (per abuis was een deel van de dekking dubbel geteld). Dekking vanuit vrije middelen.
8b	B121139	MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211	76,7	80,9	4,2	2026	indexering t/m 2019 vanuit vrije middelen PZI als gevolg van het besluit om in periode 2015-2019 niet te indexeren
8c		Ongelijkvloerse kruising Erasmusweg-Lozerlaan-Wippolderlaan	12,3	12,9	0,6		indexering t/m 2019 vanuit vrije middelen PZI als gevolg van het besluit om in periode 2015-2019 niet te indexeren

Bij het Kaderbesluit 2021 is op initiatief van PS indicatief € 0,9 miljoen budget gereserveerd voor **Korte termijn maatregelen N207/N208 (Quick wins Keukenhof)** vooruitlopend op de uitwerking van de maatregelen. Het project is inmiddels in voorbereiding waarbij de maatregelen zijn uitgewerkt en op kosten geraamd. Bij de uitwerking zijn kosten in beeld gekomen die op voorhand niet waren voorzien, daarnaast is een aantal kleine aanpassingen gedaan aan de scope waarmee de effectiviteit van het project wordt verbeterd. De kosten vallen hierdoor € 1,0 miljoen hoger uit dan dat er budget gereserveerd is. Dit project hangt samen met de nieuwe verkenning naar mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek (waarvoor € 48,3 miljoen aan investeringsmiddelen beschikbaar is in het PZI). De realisatie van deze Korte termijn maatregel N207/N208 loopt vooruit op de besluitvorming over de korte en lange termijn maatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek. Daarom wordt voorgesteld om voor deze **projectontwikkeling en scopewijziging** € 1,0 miljoen van het budget Noordelijke Duin en Bollenstreek over te hevelen naar het project korte termijn maatregelen N207/N208.

Voor de **N207-Corridor: Vredenburglaan** is voor de periode t/m 2019 een budgettekort opgetreden vanwege het niet indexeren van het projectbudget. Voorgesteld wordt om voor deze

projectontwikkeling het budget met € 0,8 miljoen aan te vullen vanuit de vrije investeringsmiddelen in het PZI. Voor de indexering 2020 en verder wordt nog geen voorstel gedaan omdat het indexeringsbeleid nog niet is vastgesteld. De dekking hiervoor wordt nader uitgewerkt bij de begroting 2022.

Tot slot is op 12 juni 2020 de **Sint Sebastiaansbrug** in Delft officieel geopend/opgeleverd. Sinds de opening wordt nog doorgewerkt aan de afronding van het project. De financiële afrekening wordt in 2021 verwacht, hierbij wordt rekening gehouden met een mogelijk tekort van € 0,3 miljoen. Omdat dit nog niet zeker is wordt het budget niet op voorhand verhoogd.

Tabel 11: overzicht overige voorstellen (investerings)

x € 1 miljoen		Budget investeringen					omschrijving
Project-nummer	Project-omschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering		
Van A naar B							
Goed functionerende provinciale infrastructuur							
9a	B120807	Korte termijn maatregelen N207/N208 (Quick wins Keukenhof)	0,9	1,9	1,0	2023	verhoging budget o.b.v. nieuwe raming vanuit budget Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek (9b)
9b	B120643B	Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek	48,3	47,3	-1,0	2026	Zie 9a
10	B120756	N207-Corridor: Vredenburghlaan	27,1	27,9	0,8		Voor de oplevering van het project wordt een budgettekort voorzien als gevolg van Indexering t/m 2019. Dekking vanuit vrije middelen PZI als gevolg van het besluit om in periode 2015-2019 niet te indexeren

4.1.6 Stimuleren bewuste keuze in mobiliteitsgedrag

Tot slot stimuleert de provincie reizigers om efficiënte, veilige en duurzame keuzes te maken. Dit doen we samen met andere infrastructuurbeheerders en hun opdrachtgevers in Zuid-Holland en grote bedrijven, vervoerders, brancheorganisaties, belangverenigingen en lokale overheden. Het doel is om effectief en efficiënt samen om te gaan met hinder van werkzaamheden en een duurzame gedragsverandering. Er wordt ingezet op gezamenlijke en samenhangende programmering, verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en gebiedsaanpakken.

Zoals in het vorige Kaderbesluit 2021 gemeld wordt een **samenwerking Zuid-Holland Bereikbaar** opgesteld om de hinder voor weggebruikers en omwonenden tijdens onderhoudswerkzaamheden zoveel mogelijk te beperken en tegelijk te komen tot een duurzame gedragsverandering. Er is een grote opgave aan (onderhouds)projecten aan wegen en vaarwegen van Rijk en provincie in de komende 15 jaar. Naast de grote nieuwbouwprojecten die in uitvoering zijn of gaan, zoals de Blankenburgverbinding, A16 Rotterdam, A4 Passage Poorten en Inprikkers (Den Haag), A27 Houten – Hooipolder, RijnlandRoute, N207 zuid en N211 Wippolderlaan, is er een flinke onderhouds- en vervangingsopgave. Dit betekent naast regulier onderhoud aan het wegdek ook de renovatie (of vervanging) van bruggen en tunnels.

in het BO-MIRT van 2020 is besloten om voor de periode 2021-2026 de huidige samenwerking in Bereik! (afstemming werkzaamheden) uit te breiden met de bestaande organisaties van de Verkeersonderneming (regio Rotterdam) en Bereikbaar Haaglanden en Holland Rijnland die zich vooral richten op mobiliteitsgedrag en modal shift. De samenwerking zal betrekking hebben op heel Zuid-Holland. Omdat de provincie wel structureel deelnam aan Bereik! maar niet aan de andere organisaties (wel op projecten) is voor het provinciale aandeel in de kosten (€ 0,8 miljoen per jaar) nog onvoldoende dekking aanwezig.

Voorgesteld wordt om het structureel beschikbare exploitatiebudget voor Bereik! van € 0,3 miljoen per jaar voor dit **nieuwe project** aan te vullen met € 0,5 miljoen per jaar exploitatie voor de periode 2022-2026 vanuit de reserve bereikbaarheid. Omdat 2021 een overgangsjaar vormt waarbij de nieuwe organisatie nog niet op volle toeren draait zijn de kosten in dit jaar lager. Voor 2021 wordt voorgesteld om € 0,1 miljoen exploitatiebudget beschikbaar te stellen in aanvulling op het budget voor Bereik!

Daarnaast wordt voorgesteld om de geplande onttrekking uit de reserve van € 0,85 miljoen (inclusief bijdragen van gemeenten) voor de versnelling van de uitvoering van de **verbreding A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda** anders in te zetten. De afgesproken versnelling is niet haalbaar gebleken en daarom is met het Rijk en de gemeenten afgesproken om de beschikbare middelen anders in te zetten. Hiervan wordt € 0,4 miljoen benut voor de investeringsprojecten N451/A12 en N219/A12 die door de provincie in het kader van de verbreding van de A20 waren afgesproken (zie 4.3.1). Voorgesteld wordt om voor dit **nieuwe project** € 0,1 miljoen te reserveren voor onderzoek naar snelfietsroutes in de omgeving van de A20 en € 400.000,- te reserveren als subsidie aan Rijkswaterstaat voor het uitvoeren van gedragsmaatregelen (mobiliteitsmanagement) voorafgaand en tijdens de werkzaamheden aan de A20.

Tabel 12: voorstel samenwerking Zuid-Holland Bereikbaar (exploitatie)

x € 1 miljoen		Project-omschrijving	Budget investeringen				omschrijving
Project-nummer	was		wordt	verschil	jaar		
Snel van A naar B							
Stimuleren bewuste keuze in mobiliteitsgedrag							
E5a		Dekking voor Zuid-Holland Bereikbaar in 2021	0,0	0,1	0,1	2021	Conform besluit BO-MIRT 2020, dekking voor 2021 vanuit reserve Bereikbaarheid.
E5b		Dekking voor Zuid-Holland Bereikbaar na 2022	1,5	4,1	2,6	2022 t/m 2026	Conform besluit BO-MIRT 2020 voor inzet 2022 t/m 2026 waarna evaluatie volgt. Dekking vooralsnog incidenteel t/m 2026 vanuit reserve Bereikbaarheid.
E6a		Mobiliteitsmaatregelen A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Gouda	0,9	0,4	-0,5	2021-2023	De afgesproken versnelling voor het Rijkproject A20 heeft geen doorgang kunnen vinden. De bestuursovereenkomst is gewijzigd. De beschikbare middelen worden ingezet voor infrastructuurmaatregelen rondom de A20 (zie 16a, € 0,4 miljoen voor N451/A12), vervolgonderzoeken snelfietsroutes (zie E6b, € 0,1 miljoen) en mobiliteitsgedrag (€ 0,4 miljoen).

x € 1 miljoen		Budget investeringen					omschrijving
Project-nummer	Project-omschrijving	was	wordt	verschil	jaar		
Snel van A naar B							
<i>Stimuleren bewuste keuze in mobiliteitsgedrag</i>							
E6b	Onderzoekskosten snelfietsroutes in het kader van A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Gouda	0,0	0,1	0,1	2022	Zie E6a.	

4.2 Beheer en onderhoud: op orde en duurzaam

De provincie zorgt voor een vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer in Zuid-Holland vanuit onze wettelijke plicht ons areaal, provinciale wegen en vaarwegen, te beheren en te onderhouden. Goed functionerende en beschikbare infrastructuur is van groot belang voor de bereikbaarheid van de provincie Zuid-Holland. Hiervoor moet de kwaliteit van de infrastructuur, zowel technisch als functioneel, op orde zijn. Beheer en onderhoud moet zo efficiënt en duurzaam mogelijk plaatsvinden, met zo min mogelijk last voor de weggebruiker en omgeving.

4.2.1 Goed functionerende provinciale infrastructuur

Om de wettelijk taak van beheer en onderhoud te kunnen uitvoeren op het gewenste kwaliteitsniveau zijn voldoende structurele middelen nodig en voldoende kwalitatief personeel. Daarbij is het doel om met de provinciale infrastructuur (assets) een maximale toegevoegde maatschappelijke waarde voor gebruikers en omgeving te creëren tegen aanvaardbare kosten en risico's.

De toegevoegde waarde voor gebruikers en omgeving gaat over beschikbaarheid, veiligheid en omgevingshinder. De budgetbehoefte (kosten) en het gewenste kwaliteitsniveau worden om de vier jaar vastgesteld via de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen (NOK).

Een voorbeeld van een risico is bijvoorbeeld een verminderde prestatie door weersinvloeden zoals vorstschade. Bij het signaleren hiervan worden direct maatregelen genomen om de veiligheid van de weggebruiker te waarborgen en de hinder te beperken, bijvoorbeeld door het plaatsen van waarschuwingsborden en snelheidsbeperkingen. Zodra de verkeerssituatie het toelaat, wordt het wegdek gerepareerd. In de afgelopen winter zijn diverse kleine schades hersteld. Aan de N206 tussen de A4 en de Lammeschansbrug in Leiden worden iets grotere herstelmaatregelen uitgevoerd zodat de weg weer voldoet aan de gewenste kwaliteit tot het moment dat dit weggedeelte over een aantal jaar, in het kader van de RijnlandRoute, wordt aangepast.

Om de doelstellingen te bereiken maakt de provincie gebruik van assetmanagement. De afgelopen vier jaar is assetmanagement binnen de provincie geïmplementeerd en gebruikt. De implementatie heeft ervoor gezorgd dat het beheer en onderhoud van de verschillende assets beter is geworden en voornamelijk meer toestandsafhankelijk wordt uitgevoerd.

Een belangrijk onderdeel van ons assetmanagement is het opstellen van een strategisch assetmanagementplan (SAMP). Het SAMP legt de verbinding tussen beleidskaders en realisatie van de bediening, beheer en onderhoud van infrastructuur op basis van de internationale standaard: de NEN ISO 55001. Het SAMP is opgesteld voor de interne organisatie om als ondersteuning te bieden bij het maken van keuzes in het beheer en onderhoud. De recent

geactualiseerde SAMP is ter kennisname bijgevoegd in bijlage 5. Dit document wordt met u gedeeld om inzicht te geven in de organisatie van het beheer en onderhoud van de provinciale assets.

De jaarlijkse fluctuaties in het beheer- en onderhoudsprogramma worden sinds de begroting 2017 door middel van de egaliseriereserve beheer en onderhoud gelijkgetrokken. Op basis van het BBV is dit toegestaan. Met een bestemmingsreserve is er meer vrijheid. Toevoeging (jaar met lagere kosten dan gemiddeld) en onttrekkingen (jaar met hogere kosten dan gemiddeld) kunnen plaatsvinden wanneer dat nodig wordt gevonden door PS.

Hiervoor kan ook een structurele onderhoudsvoorziening worden ingesteld. Een onderhoudsvoorziening vraagt echter meer qua administratieve werkzaamheden en PS kunnen er niet vrij over beschikken (beklemd budget). Vooralsnog wordt vastgehouden aan een egaliseriereserve en zal geen voorziening worden ingesteld.

Met Provinciale Staten is afgesproken om een **Versterkingsaanpak beweegbare kunstwerken** op te starten voor de periode 2021 - 2024. Dit betreft incidentele uitgaven om storingen in de toekomst te voorkomen.

Daarnaast wordt doorgedaan met de verdere **professionalisering van de Dienst Beheer Infrastructuur** (vanuit uitvoeringsorganisatie naar regieorganisatie). Dit betreft zowel incidentele als structurele uitgaven. Het gaat om voldoende kwalitatief personeel en begeleiding inkoop, asset- en informatiemanagement, archivering etc.

De incidentele extra uitgaven kunnen worden opvangen binnen het gesloten systeem bereikbaarheid. Voorgesteld wordt om voor **het nieuwe programma** Versterkingsaanpak beweegbare kunstwerken en de professionalisering (**organisatieontwikkeling, incidenteel**) extra exploitatiebudget beschikbaar te stellen vanuit de egaliseriereserve beheer en onderhoud. Voor de versterkingsaanpak gaat het om € 1,0 miljoen in 2021 (dekking via de voorjaarsnota 2021) en € 4,3 miljoen voor de periode 2022-2025 (dekking nog te besluiten via de begroting 2022). Voor de professionalisering gaat het om € 0,14 miljoen per jaar voor de periode 2022-2025 (dekking nog te besluiten via de begroting 2022).

De professionalisering bestaat voor het grootste deel uit structurele arbeidscapaciteit (**organisatieontwikkeling, structureel**) waarvan de uitgaven niet zijn op te vangen binnen het gesloten systeem bereikbaarheid. Het betreft vanaf 2022 € 4,5 miljoen per jaar aan exploitatiebudget. De dekking hiervoor wordt nader uitgewerkt bij de begroting 2022.

In de vorig jaar vastgestelde NOK is aangegeven dat in de nabije toekomst tekorten kunnen gaan optreden als gevolg van **toenemende structurele beheerlasten**.

Het gaat om € 6 miljoen exploitatie per jaar als gevolg een toename van areaal (reeds uitgevoerde projecten) en extra eisen aan infrastructuur als gevolg van genomen besluiten vanuit de ambities voor circulariteit, CO2 reductie etc. Daarnaast is gebleken dat de beheerlasten van de RijnlandRoute in de toekomst € 2,8 miljoen per jaar hoger (exploitatie) uitvallen dan eerder geraamd.

Daarnaast vindt momenteel nog geen standaard prijscompensatie plaats omdat er nog geen indexeringsbeleid is vastgesteld. Daardoor is er geen structurele dekking voor de **structurele**

prijswontwikkeling van € 10 miljoen per jaar voor beheer en onderhoud van infrastructuur. Deze wordt nu incidenteel gedekt t/m 2022 vanuit de egaliseringsreserve beheer en onderhoud.

Bij de volgende NOK zal een dekkingsvoorstel worden gedaan voor de extra beheerlasten als gevolg van bovenstaande structurele **programmaontwikkelingen**. Daarbij kan worden gekozen om een lager kwaliteitsniveau te hanteren, naar verwachting zal dit de bovenstaande tekorten slechts beperkt compenseren. De nieuwe NOK wordt in 2022 opgesteld en opgevoerd voor besluitvorming in 2023. Indien er de komende jaren geen extra structurele middelen beschikbaar worden gesteld zal een structureel tekort ontstaan op beheer en onderhoud. Voor de korte termijn wordt incidenteel de egaliseringsreserve beheer en onderhoud (incidentele middelen) ingezet, echter deze zal vanaf 2025/2026 uitgeput zijn.

Tabel 13: voorstellen beheer en onderhoud (exploitatie)

x € 1 miljoen		Budget investeringen					omschrijving
Project-nummer	Project-omschrijving	was	wordt	verschil	jaar		
Beheer en onderhoud: op orde en duurzaam							
Goed functionerende provinciale infrastructuur							
E8	extra beheerlasten RijnlandRoute	0,0	2,8	2,8	2024 ev	Benodigde structurele dekking beheerlasten RijnlandRoute. Dekking wordt uitgewerkt in de NOK 2022.	
E9	extra beheerlasten nieuw areaal en eisen vanuit andere ambities (reeds besloten)	0,0	6,0	6,0	2023 ev	Benodigde structurele beheerlasten door nieuw areaal en andere ambities. Dekking wordt uitgewerkt in de NOK 2022.	
E10	indexeringstekort beheer en onderhoud	0,0	10,0	10,0	2023 e.v.	Benodigde structurele dekking beheerlasten voor prijsontwikkeling. Dekking wordt uitgewerkt in de NOK 2022.	
E11a	arbeidscapaciteit beheer en onderhoud, Versterkingsaanpak beweegbare kunstwerken (incidenteel)	0,0	5,3	5,3	2021-2025	Benodigde dekking voor de versterkingsaanpak beweegbare kunstwerken (€ 1,0 miljoen voor 2021 via voorjaarsnota en voor 2022-2025 circa € 4,3 miljoen, dekking wordt uitgewerkt bij de begroting 2022). Dekking vanuit egaliseringsreserve beheer en onderhoud	
E11b	arbeidscapaciteit beheer en onderhoud, professionalisering (structureel)	0,0	4,5	4,5	2022 ev	Benodigde structurele dekking arbeidscapaciteit voor professionalisering van beheer en onderhoud. Dekking wordt nader uitgewerkt bij de begroting 2022. Zie ook E11a	
E11c	arbeidscapaciteit beheer en onderhoud, professionalisering (incidenteel)	0,0	0,6	0,6	2022-2025	Benodigde dekking voor incidentele arbeidscapaciteit voor professionalisering van beheer en onderhoud (Dekking wordt nader uitgewerkt bij de begroting 2022). Dekking vanuit egaliseringsreserve beheer en onderhoud	

4.3 Veilig en Duurzaam

Mobiliteit heeft effect op de kwaliteit van de leefomgeving. Op allerlei manieren werkt de provincie daarom aan duurzame en veilige mobiliteit. Hiermee wil de provincie bereiken dat mobiliteit een bijdrage levert aan maatschappelijk relevante opgaven als klimaatadaptatie, energietransitie, circulaire economie en een gezonde en veilige samenleving.

4.3.1 Veiliger verkeer

De provincie Zuid-Holland vindt dat elk verkeersslachtoffer er één te veel is. De provincie omarmt de landelijke en regionale doelstelling om te streven naar nul verkeersslachtoffers, wij willen het aantal verkeersslachtoffers daarom drastisch verlagen. De provincie werkt de komende jaren samen met andere partijen hieraan. Wij zetten in op het veiliger maken van onze infrastructuur, het aanbieden van verkeerseducatie en voorlichting om veiliger gedrag te stimuleren en werken samen met maatschappelijke partners om de effectiviteit van verkeershandhaving te verhogen.

Het veiliger maken van onze infrastructuur gebeurt door verschillende projecten die in voorbereiding of uitvoering zijn. Een daarvan is het project **Turborotonde N211/N465 (Monster)**, hiervoor is gebleken dat de kosten € 0,5 miljoen hoger uitvallen in verband met extra kosten voor het verleggen van kabels en leidingen. Bij het project **Aanpassingen hoofdrijbaan N223 (Westland, Midden-Delfland)** is de aanbesteding van het laatste deelproject N223 Duurzaam Veilig fase 3 € 0,9 miljoen duurder uitgevallen dan geraamd vanwege met name duurzaamheidsaspecten.

Voorgesteld wordt om voor beide **projectontwikkelingen** de budgetten te verhogen vanuit de vrije investeringsmiddelen in het PZI. Daarnaast wordt bij de N223 € 0,5 miljoen toegevoegd aan het budget door extra bijdragen van het Rijk en de MRDH.

Tot slot zijn financiële afspraken gemaakt met provincie Utrecht over de **reconstructie N484**. In verband met het overgaan van de gemeenten Vijfheerenlanden naar de provincie Utrecht wordt dit project niet meer door provincie Zuid-Holland uitgevoerd. De commissie Jansen heeft bepaald dat voor onderhoud en functionele aanpassingen Utrecht recht heeft op € 3,6 miljoen, hiervoor wordt bij jaarrekening 2020 een voorziening ingesteld. Hiervan komt € 3,4 miljoen ten laste van de investeringen en de overige kosten ten laste van de exploitatie (egalisatiereserve beheer en onderhoud). Om deze **projectontwikkeling** op te vangen wordt voorgesteld om € 3,4 miljoen van het beschikbare investeringsbudget voor de N484 van € 4,3 miljoen te laten vrijvallen ten gunste van de voorziening. Het resterende investeringsbudget van € 0,9 miljoen valt vrij naar de vrije middelen in het PZI.

Tabel 14: voorstellen verkeersveiligheid (investeringen)

x € 1 miljoen		Project-omschrijving	Budget investeringen				omschrijving
Project-nummer	was		wordt	verschil	jaar activering		
Snel van A naar B							
Veiliger verkeer							
11	EN2110902	Verkeersveiligheid maatregel traject N211a: Turborotonde N211/N465 (Monster)	6,6	7,1	0,5	2022	Budgetverhoging in verband met extra kosten voor het verleggen van kabels en leidingen. Dekking vanuit vrije middelen

x € 1 miljoen		Project-omschrijving	Budget investeringen				omschrijving
Project-nummer	was		wordt	verschil	jaar activering		
Snel van A naar B							
Veiliger verkeer							
12a	EN2231103	Aanpassingen hoofdrijbaan N223 (Westland, Midden-Delfland)	11,7	13,2	1,5	2023	De aanbesteding van het laatste deelproject N223 Duurzaam Veilig fase 3 is duurder uitgevallen dan geraamd vanwege duurzaamheidsaspecten. Het budget wordt met € 1,5 miljoen verhoogd waarvan € 1,3 miljoen vrije middelen PZI, en € 0,24 miljoen bijdrage van de MRDH (12b)
12b	EN2231104	Aanpassingen hoofdrijbaan N223 (Westland, Midden-Delfland)	0,0	-0,2	-0,2	nvt	Zie 12a, dit deel van de budgetverhoging komt niet ten laste van de vrije middelen
13a	EN4840801	Reconstructie N484	4,3	0,0	-4,3	2022	In verband met het overgaan van de gemeente Vijfheerenlanden naar de provincie Utrecht wordt dit project niet meer door Zuid-Holland uitgevoerd. Het project verdwijnt uit het PZI. Met provincie Utrecht zijn financiële afspraken gemaakt (commissie Jansen) met betrekking tot de overdracht. Voor de betaling aan Utrecht valt € 3,4 miljoen investeringsbudget vrij ter dekking van de storting in een voorziening (13b). Het restantbudget van € 0,9 miljoen kan vrijvallen in het PZI
13b	EN4840801	Reconstructie N484	0,0	3,4	3,4	2022	Rekenregel, zie 13a.

In het kader van de **Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021** van het Rijk is in 2020 een subsidieaanvraag ingediend voor Rijksbijdragen op diverse provinciale projecten. Uiteindelijk is door het Rijk € 5,6 miljoen toegekend. Deze bijdragen worden via dit Kaderbesluit in het PZI verwerkt als bijdragen van derden.

Het gaat om € 3,55 miljoen investeringsmiddelen voor fietsveiligheidsprojecten. Dit budget wordt toegevoegd (**projectontwikkeling**) aan het budget Uitvoeringsprogramma 'Samen verder Fietsen'. Ook is € 0,2 miljoen aan investeringsmiddelen toegekend voor het project aanleg N218-N496 Turborotonde, dit is onderdeel van het programmabudget Maatregelen verkeersveiligheid trajecten 2016 ev. De middelen worden hieraan toegevoegd (**projectontwikkeling**).

Tabel 15: voorstellen regeling stimulering verkeersveiligheid I (investeringen)

x € 1 miljoen		Project-omschrijving	Budget investeringen				omschrijving
Project-nummer	was		wordt	verschil	jaar activering		
Snel van A naar B							
Veiliger verkeer							
14a		Uitvoeringsprogramma 'samen verder fietsen'	103,1	106,7	3,6	2025	Verhoging budget met rijksbijdragen vanuit Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021 voor het aanbrengen van kant-en asmarkering op fietspaden (€ 0,65 miljoen) en de fietstunnels N208 Lisse (€ 1,5 miljoen) en N223 De Lier (€ 1,4 miljoen). Zie 14b

x € 1 miljoen		Project-omschrijving	Budget investeringen				omschrijving
Project-nummer	was		wordt	verschil	jaar activering		
14b		Uitvoeringsprogramma 'samen verder fietsen'	0,0	-3,6	-3,6		Zie 14a
15a	EN2181001	Maatregelen verkeersveiligheid trajecten 2016 ev	17,4	17,6	0,2	2023	Verhoging budget met € 0,2 miljoen rijksbijdrage vanuit Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021 voor de aanleg N218-N496 Turborotonde (15b)
15b	EN2181001	(Maatregelen verkeersveiligheid trajecten 2016 ev)	0,0	-0,2	-0,2	2023	rekenregel, zie 15a.

De rest van de bijdrage ter grootte van € 1,9 miljoen landt in de overprogrammering voor **verbeteringen Provinciale wegen verkeersveiligheid en doorstroming**. De dekking wordt toegevoegd aan het budget functionele verbeteringen wegen en verwerkt in de overprogrammering.

Daarnaast wordt ook een project toegevoegd aan de overprogrammering (N217 parallelweg vanuit samenwerking groot onderhoud Heinenoordtunnel) en verandert de benodigde dekking op de projecten aansluiting N206-N443 en N443 dwarsprofiel. Voorgesteld wordt om bovenstaand **nieuw project en projectontwikkeling** te dekken binnen de nog vrij beschikbare middelen voor functionele verbeteringen.

Tot slot wordt voorgesteld het budget voor project N451/A12 met € 0,4 miljoen te verhogen omdat de kostenraming hoger is uitgevallen dan vooraf ingeschat (**projectontwikkeling**). Dit is een budget neutrale wijziging omdat de dekking komt door de eerder beschikbaar gestelde exploitatiemiddelen voor de versnelling verbreding A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda (die niet haalbaar bleek zie 4.1.6) te laten vrijvallen. Hiermee worden de extra kapitaallasten als gevolg van de hogere investering gedekt.

De overprogrammering is eind 2017 gestart. Door middel van de overprogrammering kunnen meer projecten worden verkend en onderzocht zonder dat daar direct budget voor beschikbaar gesteld is in het PZI. De projecten richten zich op doorstroming maar met name verkeersveiligheid op provinciale wegen. Bij deze knelpunten worden ook meekoppelkansen voor fiets en openbaar vervoer, voor zover mogelijk en relevant, meegenomen. Over de overprogrammering wordt tweemaal per jaar de voortgang gemeld via het Kaderbesluit en het PZI. De actuele overprogrammering is weergegeven in bijlage 1. Daar is ook een overzicht opgenomen van afgeronde projecten binnen de overprogrammering sinds 2017.

Tabel 16: voorstellen regeling stimulering verkeersveiligheid II (investeringen)

x € 1 miljoen		Project-omschrijving	Budget investeringen				omschrijving
Project-nummer	was		wordt	verschil	jaar activering		
Snel van A naar B							
Veiliger verkeer							
16a		Functionele verbeteringen Provinciale wegen verkeersveiligheid en doorstroming	51,8	54,1	2,3		Verhoging budget: - met afgerond € 1,9 miljoen Rijksbijdrage vanuit Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021; - met € 0,4 miljoen voor project N451/A12 vanuit de beschikbare exploitatiemiddelen voor A20 Nieuwerkerk - Gouda, vrijval exploitatiebudget ter dekking van de extra kapitaallasten (E6a).
16b		Functionele verbeteringen wegen doorstroming en verkeersveiligheid	0,0	-2,3	-2,3		Rekenregel, zie 16a

4.3.2 Duurzame mobiliteit (Energietransitie)

Duurzame mobiliteit draagt bij aan de gezondheid van onze inwoners en aan leefbare steden en dorpen. De provincie werkt de komende jaren aan mobiliteit, die voor minder of geen uitstoot van verkeersemisies zoals CO₂, stikstofdioxide en fijn stof zorgt. Hiervoor zet de provincie samen met andere partijen in op de overgang naar Zero Emissie personen- en goederenvervoer over weg en water. Daarnaast zetten we in op bewuste keuzes in mobiliteitsgedrag, omdat dit naast Zero Emissie vervoer ook bijdraagt aan het reduceren van verkeersemisies.

In dit kader loopt een project om met **waterstofbussen** te gaan rijden in de concessie Hoeksche Waard- Goeree Overflakke. Om ook de brandstoflevering duurzaam te kunnen verzorgen is een waterstoftankstation nodig. Een commercieel bedrijf zal dit tankstation gaan exploiteren. Omdat het een pilotproject is heeft de provincie de benodigde grond aangekocht, die wordt verhuurd aan de exploitant. Omdat de aankoop van grond moet worden geactiveerd is ter dekking van de investering € 1,2 miljoen uit de reserve mobiliteit vrijgevallen ten gunste van de algemene middelen (kapitaallasten). De grondaankoop had echter in het PZI moeten worden opgenomen ten laste van de vrije middelen in het PZI. Voorgesteld wordt om dit alsnog te doen en de vrijval uit de reserve Mobiliteit bij de Voorjaarsnota 2021 terug te draaien. Deze **correctie** betreft een budget neutrale wijziging.

Tabel 17: voorstel aankoop grond waterstoftankstation (investering)

x € 1 miljoen		Budget investeringen					omschrijving
Project-nummer	Project-omschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering		
Veilig en duurzaam							
Duurzame mobiliteit (Energietransitie)							
17	B205418	Grond t.b.v. waterstof tankstation	0,0	1,2	1,2	2020	Als onderdeel van het project Waterstofbussen is in 2020 grond aangekocht. Omdat grond moet worden geactiveerd is ter dekking van de investering € 1,2 miljoen uit de reserve mobiliteit vrijgevallen ten gunste van de algemene middelen. De grondaankoop had echter in het PZI moeten worden opgenomen ten laste van de vrije middelen in het PZI. De vrijval uit de reserve Mobiliteit vervalt hiermee (budgetneutraal)

4.3.3 Gezonde Leefomgeving

De provincie streeft naar het bevorderen van een gezonde leefomgeving. Dit is namelijk van groot belang voor de gezondheid van onze inwoners. Een van de onderdelen hierin is geluidsoverlast bijvoorbeeld als gevolg van verkeer.

Op de korte termijn wordt verder gewerkt aan het **actieplan Geluid 2018-2023**. Voor het toepassen van stil asfalt zijn middelen opgenomen in het beheer- en onderhoudsbudget. Naar aanleiding van nadere studie in het kader van het actieplan is het echter ook wenselijk om geluidschermen toe te passen langs provinciale wegen. Hiervoor is in het vorige Kaderbesluit 2021 € 3,6 miljoen extra budget beschikbaar gesteld. Naar aanleiding van recente onderzoeken wordt voorgesteld om vanuit deze reservering budget beschikbaar te stellen voor **nieuwe projecten** namelijk de aanleg van geluidschermen langs de N210 bij Krimpen a/d IJssel (€ 0,8 miljoen waarvan € 0,4 miljoen bijdrage van de gemeente) en de N219 bij Nieuwerkerk a/d IJssel en Zevenhuizen (€ 2,0 miljoen).

Tabel 18: voorstellen Actieplan Geluid (investeringen)

x € 1 miljoen		Budget investeringen					omschrijving
Project-nummer	Project-omschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering		
Gezonde Leefomgeving							
18a	B121020	N210 Geluidsmaatregelen Krimpen aan den IJssel (actieplan geluid 2018-2023)	0,0	0,8	0,8	2021	Komt voort uit Actieplan geluid betreft aanleg geluidscherm N210. Gemeente draagt € 0,4 miljoen bij (18b), € 0,4 miljoen vanuit budget Actieplan Geluid (18d)
18b	B121020	N210 Geluidsmaatregelen Krimpen aan den IJssel (actieplan geluid 2018-2023)	0,0	-0,4	-0,4	2021	Rekenregel, zie 18a. Betreft bijdrage gemeente.
18c		N219 Geluidsmaatregelen Nieuwerkerk a/d IJssel en Zevenhuizen (actieplan geluid 2018-2023)	0,0	2,0	2,0	2022	Komt voort uit Actieplan geluid. Betreft aanleg geluidscherm N219. Dekking vanuit budget Actieplan Geluid (18d)

x € 1 miljoen		Budget investeringen					
Project-nummer	Project-omschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering	omschrijving	
Gezonde Leefomgeving							
18d	Actieplan Geluid prov. wegen 2018-2023	4,0	1,6	-2,4	2024	Verlaging budget voor concrete projecten 18a en c	

5. Financieel kader en dekking

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

Investerings

Met ingang van de Begroting 2017 worden alle investeringsuitgaven met maatschappelijk nut geactiveerd conform het Besluit Begroten en Verantwoorden (BBV). Dit betekent dat alle verbeteringen aan de functionaliteit van infrastructuur geactiveerd en afgeschreven worden (investeringsmiddelen) en niet direct ten laste van de exploitatiemiddelen worden gebracht. Investeringsmiddelen zijn inzetbaar voor aanleg van nieuwe infrastructuur, functionele aanpassing (doorstroming/verkeersveiligheid) en vervanging van bestaande infrastructuur. Dit beslaat het nieuwbouwdeel van het PZI en het onderdeel vervanging van bestaande infrastructuur in het meerjarig onderhoudsprogramma. De investeringsbudgetten inclusief de voortgang zijn opgenomen in bijlage 4.

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

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

Jaarlijks is een structureel budget beschikbaar van € 33,9 miljoen aan investeringsmiddelen voor nieuwbouwprojecten. Hierbij wordt aangetekend dat door een extra investering in het provinciaal areaal ook de toekomstige beheerlasten toenemen (budgetbehoefte beheer en onderhoud).

Het grootste deel van het investeringsbudget t/m 2039 is al toegeedeeld aan projecten, programma's of doelen. Voorafgaand aan dit Kaderbesluit is er nog € 177,3 miljoen aan vrije middelen t/m 2039.

Tot slot is er € 36,3 miljoen per jaar beschikbaar gesteld voor vervanging van bestaande infrastructuur binnen het beheer- en onderhoudsbudget (onderdeel NOK).

Exploitatie

Alle overige bereikbaarheidsuitgaven moeten direct ten laste worden gebracht van de begroting (exploitatie). Dit zijn de baten en lasten van alle provinciale taken die (direct) tot uitdrukking komen in de begroting, meerjarenraming en de jaarrekening.

Wat betreft het PZI gaat het over het dagelijks en planmatig beheer en onderhoud van infrastructuur exclusief vervangingen (€ 76,8 miljoen per jaar) en bijdragen aan infrastructuur van derden via de Subsidieregeling Mobiliteit (circa € 5 miljoen per jaar). Wat betreft heel de ambitie Bereikbaar Zuid-Holland gaat het daarnaast over budget voor de exploitatie van het openbaar vervoer (circa € 90 miljoen per jaar), bijdragen aan mobiliteitsprojecten van derden via de SRM (budget varieert afhankelijk van projecten) en (beleids)onderzoek (circa € 4,5 miljoen jaar).

Tot slot zijn er de reserves Mobiliteit en Bereikbaarheid. Op basis van de huidige inzichten is over de looptijd van 15 jaar (t/m 2034) in de reserve Mobiliteit nog € 19,6 miljoen aan onbepaalde middelen. Deze zijn voornamelijk gereserveerd voor de uitvoering van de motie 764 "Verbetering kwaliteit OV-haltes". In de reserve Bereikbaarheid is nog € 3,9 miljoen aan onbepaalde middelen beschikbaar.

Prijscompensatie

Bij dit Kaderbesluit wordt op een aantal investeringsprojecten voor de periode t/m 2019 prijscompensatie toegepast vanuit de vrije investeringsmiddelen in het PZI.

Over de dekking voor 2020 en verder wordt, zowel voor investeringsprojecten als openbaar vervoer concessies en beheer en onderhoud, nog geen besluit genomen over de dekking voor de prijscompensatie. Het indexeringsbeleid is immers nog niet vastgesteld. Omdat de prijsontwikkeling structureel is, zal de dekking moeten bestaan uit structurele middelen. De dekking hiervoor wordt nader uitgewerkt bij de begroting 2022.

Het niet standaard compenseren van projectbudgetten in het PZI voor prijsontwikkeling (tussen 2015-2019 en tot de vaststelling van het indexeringsbeleid) kan leiden tot tekorten waarvoor (mogelijk) aanvullend dekking nodig is. Voor de periode 2015-2019 werd in voorgaande Kaderbesluiten en het PZI rekening gehouden met een mogelijk tekort van € 55 – 60 miljoen aan investeringsmiddelen voor nieuwbouwprojecten. Daarvan is, inclusief dit Kaderbesluit, circa 40 miljoen opgetreden en gedekt vanuit de vrije middelen. Naar verwachting zullen nog een aantal projecten met terugwerkende kracht t/m 2019 gecompenseerd moeten worden vanuit de vrije middelen in het PZI bij faseovergang, uitvoeringsbesluit of aanbesteding.

Met betrekking tot nieuwbouwprojecten (investerings) zijn bij Kaderbesluit 2020 de budgetten voor Steekterbrug (€ 3,0 miljoen) en de RijnlandRoute (€ 22,5 miljoen) gecompenseerd voor de prijsontwikkeling t/m 2019. De N213 Centrale As is bij het PZI 2020-2039 van extra dekking voorzien voor prijsontwikkeling t/m 2019 (€ 2,5 miljoen). De dekking hiervoor is ten laste gekomen van de vrije middelen in het PZI.

In dit Kaderbesluit worden voorstellen gedaan om de budgetten van de N207-Corridor: Vredenburglaan (€ 0,6 miljoen), de N211 Wippolderlaan (€ 4,2 miljoen) en de bijdrage aan de Leidse Ring Noord (€ 1,8 miljoen) te verhogen met prijsontwikkeling t/m 2019 (zie voorstellen in paragraaf 3). Dit is nog exclusief de prijscompensatie van 2020 tot aan oplevering van een project.

Of projecten gecompenseerd moeten worden voor prijsontwikkeling, wordt pas duidelijk als voor een project een nieuwe kostenraming wordt gemaakt met een actueel prijspeil (bij een faseovergang, nieuw besluit en aanbesteding). Het risico op een tekort is aanwezig bij alle projecten in de voorbereidings- en uitvoeringsfase t/m oplevering. Op voorhand is niet precies te bepalen in welke projecten tekorten gaan ontstaan en wat de omvang hiervan is.

Voor de RijnlandRoute wordt de noodzakelijke prijscompensatie vanaf 2020 t/m oplevering ingeschat op circa € 41,5 miljoen. Bij Kaderbesluit 2020 is besloten om jaarlijks achteraf bij de najaarsnota en het PZI, op basis van de vastgestelde CBS/GWW(grond, weg en waterbouw)-index, het RijnlandRoute budget te verhogen vanuit de vrije middelen. De mogelijke indexering conform IBOI (index bruto overheidsinvesteringen) zal hierin worden verrekend.

Om projecten te kunnen compenseren bij een overgangsfase, (uitvoerings)besluit en aanbesteding wordt na vaststelling van het indexeringsbeleid een werkwijze ontwikkeld om het effect van prijsontwikkeling op projectkredieten te monitoren en een inschatting te maken in welk jaar deze compensatie nodig is. Momenteel wordt rekening gehouden met een indicatief indexeringstekort van € 86 miljoen investeringsmiddelen voor de periode 2020 t/m 2025, dat is € 41,5 miljoen voor de RijnlandRoute tot eind project op basis van contractueel afgesproken indexering en € 46 miljoen voor de overige PZI projecten op basis een aanname van 1,8% indexering per jaar.

Reservering weerstandsvermogen in PZI voor RijnlandRoute en HOV-net Zuid-Holland Noord

In het PZI zijn bij de start van de RijnlandRoute en het HOV-net Zuid-Holland Noord twee bijzondere risicoreserveringen op programmaniveau opgenomen. Het betreft € 99 miljoen voor de RijnlandRoute en € 42,8 miljoen voor het HOV-net Zuid-Holland Noord.

Deze reserveringen maken geen onderdeel uit van de projectbudgetten en zijn bedoeld voor het opvangen van excessieve risico's die zich kunnen voordoen bij deze projecten. Dit betekent dat wanneer de verwachting is dat deze excessieve risico's zich niet of in mindere mate zullen voordoen deze budgetten weer beschikbaar komen in het PZI voor nadere toedeling (vrije middelen).

Voor beide projecten worden de risicodossiers regelmatig geactualiseerd in het kader van "*Bewust reserveren voor risico's in projectbudgetten*". In het PZI wordt daar apart aandacht aan besteed. De omvang van de risico's en de kans van optreden bepalen daarbij hoeveel risicoreservering binnen het project nodig is en hoeveel weerstandsvermogen er nodig is op programmaniveau. 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. Bij Kaderbesluit 2019 is eerder € 24,0 miljoen vrijgevallen. De scope is echter op dit moment nog onvoldoende stabiel om een deel van het weerstandsvermogen te laten vrijvallen.

Het weerstandsvermogen HOV-net Zuid-Holland Noord is eveneens opgebouwd uit drie delen namelijk spoorcorridor Leiden – Utrecht, spoorcorridor Alphen – Gouda en de HOV buscorridor Leiden – Katwijk – Noordwijk. De verwachting is dat ook dit weerstandsvermogen in tranches kan vrijvallen. De werkzaamheden aan de corridor Alphen – Gouda zijn afgerond. De werkzaamheden aan de corridor Leiden -Katwijk vorderen gestaag maar duren nog wel tot 2024 en er is nog onzekerheid rondom de scope van de corridor Leiden – Utrecht. Naar verwachting wordt in 2021 een besluit genomen over de aangepaste scope. Mogelijk kan bij het volgende PZI 2022-2039 een deel van het weerstandsvermogen vrijvallen.

Dekking

Een deel van de investeringsverschuivingen vindt plaats tussen reeds bestaande projecten en budgetreserveringen. Een groot deel van de investeringsvoorstellen kunnen echter niet uit bestaande reserveringen of projectbudgetten worden gedekt. Daarvoor worden de vrije investeringsmiddelen in het PZI benut.

Per saldo nemen de vrije middelen t/m 2039 af met € 112,7 miljoen tot € 64,6 miljoen. De vrije investeringsmiddelen blijven beschikbaar in het PZI voor dekking van tegenvallers, scopewijzigingen en de nog ongedekte (toekomstige) ambities. De komende jaren kunnen bij Kaderbesluit, naar aanleiding van de nieuwe onderzoeken en verkenningen, voorstellen worden gedaan voor inzet van deze middelen. In totaal is voor nieuwe infrastructuur t/m 2039 binnen het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur ruim € 2,9 miljard beschikbaar in de vorm van reserveringen en programma- en projectbudgetten (inclusief lopende projecten) voor (vaar)wegen, verkeersveiligheid, openbaar vervoer en fiets.

Het begrotingssaldo voor de komende jaren is zeer beperkt en daarmee ook de mogelijkheden om vrije investeringsmiddelen, die beschikbaar zijn op de lange termijn, in te zetten voor maatregelen op de korte en middellange termijn. Het effect van dit Kaderbesluit is op de lange termijn budgettair neutraal, maar veroorzaakt een verschuiving van afschrijvingslasten in de toekomst. In de periode tot en met 2038 stijgen de afschrijvingslasten met maximaal € 3,0 miljoen per jaar en in de periode daarna vallen er afschrijvingslasten vrij. Ter compensatie worden andere reserveringen in het PZI naar achteren geschoven. Het resultaat hiervan is dat de afschrijvingslasten minder hard stijgen tot maximaal € 2,2 miljoen per jaar in 2030 en circa € 2,0 miljoen per jaar in periode 2031 t/m 2034. In de jaren daarvoor is de stijging beperkt tot € 0,4 miljoen in 2024/2025 en € 0,15 miljoen in 2027 t/m 2029. De stijging is op te vangen binnen het begrotingssaldo onder de post die is opgenomen voor verschuiving in kapitaallasten en tegenvallers provinciefonds en provinciale opcenten.

Tabel 19: overzicht ontwikkeling vrije middelen PZI (investeringen)

(x € 1 miljoen)		Vrije middelen in het PZI (gesloten circuit PZI)				
	Projectomschrijving	was	wordt	verschil		
	Vrije middelen PZI 2022-2039	177,3	64,6	112,7		netto resultaat aanpassingen Kaderbesluit Bereikbaarheid 2022

In dit kaderbesluit zijn ook voorstellen opgenomen voor inzet van exploitatie, (programmareserves) voor uitvoering van bestaand beleid en effectuering van genomen besluiten. Totaal gaat het incidenteel om € 7,9 miljoen exploitatie (2021-2035), waarvoor dekking is gevonden in de reserve Bereikbaarheid. Tevens valt € 0,4 miljoen uit de reserve Bereikbaarheid vrij ter dekking van het investeringsbudget voor de N451/A12.

De komende jaren zijn nog incidentele stortingen voorzien in de reserve Bereikbaarheid. Op basis van de huidige inzichten is over de looptijd van 15 jaar (t/m 2034) nog € 3,9 miljoen aan onbeklemde middelen. In de reserve Mobiliteit is over de looptijd van 15 jaar (t/m 2034) nog € 19,6 miljoen aan onbeklemde middelen. Deze zijn vooralsnog gereserveerd voor uitvoering van de motie 764 "Verbetering kwaliteit OV-haltes".

Het onbeklemde deel in de reserves bestaat voornamelijk uit incidentele middelen en zijn daarom niet geschikt om structurele uitgaven te dekken zoals prijscompensatie.

Tabel 20: overzicht ontwikkeling onbeklemd deel reserves (exploitatie)

(x € 1 miljoen)		Overzicht reserves ultimo 2035 Stand na verwerking Kaderbesluit Bereikbaarheid 2022 en Voorjaarsnota 2021		
	Naam reserve	Totaal	Beklemd	Vrij beschikbaar
	Reserve Bereikbaarheid	17,6	13,7	3,9
	Reserve Mobiliteit	70,8	51,2	19,6

Procedure

Vervolgproces

De financiële gevolgen van het Kaderbesluit worden meerjarig verwerkt in de Voorjaarsnota 2021, Kadernota (onder Bereikbaar Zuid-Holland) en opgenomen in het PZI 2022-2039 dat dit najaar zal worden voorgelegd aan Provinciale Staten.

Ontwerp-Besluit

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

Gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 25 mei 2021, met het besluitnummer PZH-2021-768765571;

Gelet op Artikelen 193 t/m 196 van de Provinciewet;

Besluiten:

- Vast te stellen het Kaderbesluit Bereikbaarheid 2022 en de bijlagen 1 t/m 5 met daarin de voorstellen voor financiële wijzigingen (investeringen: nummer 1 t/m 18 en exploitatie: nummer E1 t/m E11) voor de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland exclusief indexering van budgetten vanaf 2020 en verder.

Den Haag, 14 juli 2021

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

griffier,

voorzitter,

drs. E.W.K Meurs

drs. J. Smit

Bijlagen:

- 1: Lijst overprogrammering functionele verbeteringen wegen doorstroming en verkeersveiligheid;
- 2: Ambities in relatie tot beschikbaar budget;
- 3: Overzicht financiële wijzigingen;
- 4: Overzicht PZI budgetten en voortgang;
- 5: Strategisch Assetmanagementplan 2020-2023

Den Haag, 25 mei 2021

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

secretaris,

voorzitter,

--

drs. H.M.M. Koek

drs. J. Smit