



Onderwerp

Kaderbesluit Infrastructuur 2017

Bestuurlijke samenvatting van het voorstel

Het Kaderbesluit Infrastructuur 2017 bevat strategische keuzes rond aanpassing en verdeling van de financiële middelen (dekking) binnen het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI) voor zowel instandhouding van infrastructuur als de aanleg van nieuwe infrastructuur. Het wordt elk voorjaar tegelijk met de Kadernota voorgelegd aan Provinciale Staten. Het biedt het financiële kader voor het PZI dat in het najaar wordt vastgesteld. De voorstellen in dit Kaderbesluit infrastructuur 2017 passen binnen het gesloten systeem voor mobiliteit en openbaar vervoer. Echter voor Duurzame Mobiliteit wordt € 6,0 miljoen budget aan het PZI toegevoegd uit het begrotingsoverschot 2017.

De grootste wijziging in dit Kaderbesluit Infrastructuur is het opnemen van financiële reserveringen voor de Programmatische Aanpak Rotterdam-Den Haag en Goederencorridor Oost (A15) vanuit meevallers op lopende projecten en de vrije middelen in het PZI. Rijk en regio hebben namelijk op het bestuurlijk overleg MIRT van oktober 2016 afgesproken om de opgaven in de regio Rotterdam – Den Haag en de Goederencorridor Oost gebiedsgericht en in samenhang aan te pakken.

Dit Kaderbesluit is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

1. Inhoud zijnde het beleidsmatig kader voor (her)verdeling van financiële middelen op basis van de provinciale ambities en in het bijzonder de Programmatische Aanpak;
2. Financiën en dekking voor de thema's Programmatische Aanpak (Rotterdam – Den Haag en Goederencorridors), Openbaar Vervoer, Actieplan Geluid, Energietransitie, regionale bereikbaarheid en instandhouding infrastructuur;
3. Overige financiële maar budgetneutrale mededelingen;
4. Totaaloverzicht financiële verschuivingen in het PZI.

1. Beleidsmatig kader

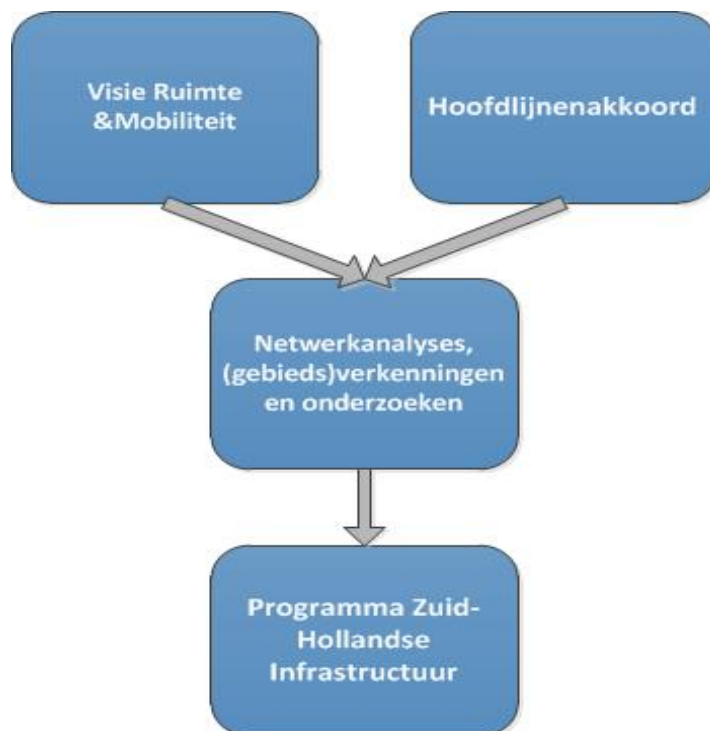
In het Hoofdlijnenakkoord is de ambitie opgenomen dat Zuid-Holland de best bereikbare provincie van Nederland wil zijn. Een optimaal functionerende infrastructuur met uitstekend bereikbare knooppunten vormt immers de slagader van de economie. De opgave is te zorgen dat reizigers en goederen vlot en veilig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

Aanvullend is in de Visie Ruimte en Mobiliteit (en het Programma Mobiliteit) vastgelegd dat zowel de ruimte als het publieke investeringskapitaal schaars is zodat voordat gedacht wordt aan nieuwe aanleg, eerst gekeken moet worden naar wat er al is en of dat beter benut en opgewaardeerd kan worden.

Voor mobiliteit betekent de ambitie concreet:

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

Het Hoofdlijnenakkoord, de Visie Ruimte en Mobiliteit en het Programma Mobiliteit vormen het kader waarbinnen de acties en activiteiten op het gebied van mobiliteit uitgevoerd dienen te worden. Dit is weergegeven in figuur 1. Ontwikkelingen in de maatschappij en nieuwe inzichten op het gebied van mobiliteit vereisen een continue beschouwing en uitwerking van dit kader. Vanuit dit gezichtspunt geven strategische analyses, gebiedsverkenningen en onderzoeken op het gebied van wegen, vaarwegen, fiets en openbaar vervoer richting aan de uitvoering van het Programma Mobiliteit. Meer informatie is terug te vinden in de netwerkviewer op de provinciale website: <http://pzh.b3p.nl/viewer/app/Netwerken>



Figuur 1: Mobiliteitskader

Ambities

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

Om deze ambities tot uitvoering te brengen ontwikkelen Rijk, de provincie en regionale overheden een Programmatische Aanpak.

Programmatische Aanpak

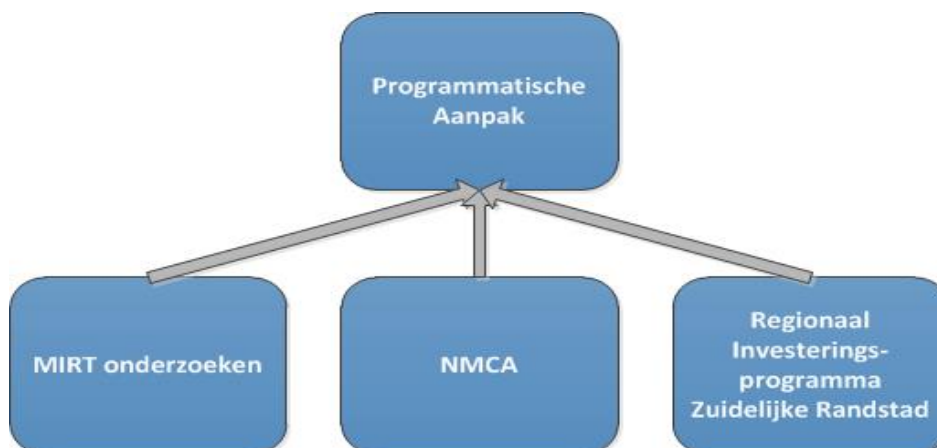
Rijk en regio hebben op het bestuurlijk overleg MIRT van oktober 2016 afgesproken om de opgaven in de regio Rotterdam – Den Haag gebiedsgericht en in samenhang aan te pakken door middel van een Programmatische Aanpak. De inzet vanuit de provincie is de scope breder te laten zijn dan alleen Rotterdam en Den Haag, namelijk gericht op de gehele Zuidelijke Randstad, waaronder ook de Leidse regio, de Drechtsteden en Gouda vallen. Om de inhoudelijke prioriteiten vast te stellen voor deze regio zullen de resultaten van de nieuwe Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), de resultaten van het MIRT Onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag en het Regionaal Investeringsprogramma Zuidelijke Randstad worden benut. Dit is weergegeven in figuur 2.

Omdat de opgaven in de Regio Rotterdam - Den Haag en in de Goederencorridor Oost structureel aandacht vragen, en zich in voor Nederland belangrijke economische locaties bevinden, heeft de Minister van Infrastructuur & Milieu al budget gereserveerd vanuit de verlengde ruimte op het wegendeel van het Infrafonds. Op basis van wederkerigheid is tweemaal € 200 miljoen gereserveerd. Naar verwachting komt bij een nieuw kabinet extra financiële ruimte beschikbaar voor zowel wegen als spoor, opdat de programmatische aanpak ook voor verbetering van het OV kan worden ingezet. Door de samenwerking tussen Rijk en regio kunnen investeringen gericht op zowel Hoofdwegennet (HWN) als Onderliggend Wegennet (OWN) worden gedaan. Hiermee wordt voortgebouwd op de succesvolle aanpak die onder andere geleid heeft tot investeringen in de Leidse regio vanuit een gebiedsbudget (Rijnlandroute en HOV-net Zuid-Holland Noord).

Voorwaarde voor de provinciale bijdrage aan de programmatische aanpak is een heldere governance voor de programma's waarbij de provincie Zuid-Holland sturing moet kunnen bieden aan de programma's en projecten conform de geldende regeling projecten.

De besluiten in dit Kaderbesluit Infrastructuur komen niet in de plaats van projectbesluiten maar zijn aanvullend hierop. Voor besluiten over de afzonderlijke projecten geldt de regeling projecten.

Meer informatie over dit onderwerp is te vinden in de brief van Gedeputeerde Vermeulen aan Provinciale Staten van 24 april jl.



Figuur 2: Kader Programmatiese Aanpak

2. Financiën en dekking

Om bovengenoemde provinciale en regionale ambities voor een sterker Zuid-Holland te kunnen realiseren is het opportuun om bij dit Kaderbesluit Infrastructuur financiële middelen te reserveren in het PZI voor de overeengekomen thema's en projecten. Bij de toedeling van middelen spelen onder meer de prioriteiten en accenten van het Hoofdlijnenakkoord, de focus op versterken van de internationale concurrentiepositie van Zuid-Holland als economische topregio, de verantwoordelijkheid voor de provinciale verkeer- en vervoerstaken en de integrale gebiedsontwikkelingen/gebiedsagenda's een belangrijke rol. Dit heeft geresulteerd in een beoogde financiële (her)verdeling van middelen aan de hand van zes thema's:

- Programmatiese Aanpak Rotterdam Den Haag;
- Programmatiese Aanpak Goederencorridors;
- Openbaar vervoer;
- Actieplan Geluid;
- Energietransitie;
- Regionale bereikbaarheid (instandhouding en opwaardering provinciale wegen).

Programmatiese aanpak Rotterdam Den Haag

Voor toekomstige projecten in het kader van de Programmatiese aanpak Rotterdam – Den Haag wordt voorgesteld om € 64,3 miljoen beschikbaar te stellen vanuit de vrijval op lopende projecten (A12 Parallelstructuur, N456/A20 en N222 Verlengde Veilingroute). De Programmatiese Aanpak is adaptief en niet in beton gegoten, dit betekent dat er projecten zullen bijkomen, wijzigen en/of afvallen. De maatregelen en thema's die hieronder zouden kunnen vallen zijn (niet limitatief):

- Programma aansluitingen HWN-OWN;
- Aanpak corridor A4-Veilingroute-A20;
- N207 Westergouwe (Gouda-West) en A20 Nieuwerkerk a/d IJssel - Knooppunt Gouwe;
- N59 Energy Highway;
- A12 Corridor.

Naast bovenstaande maatregelen en thema's zijn er ook lopende projecten en projecten in voorbereiding die raken aan de Programmatiese Aanpak. De voorgestelde reservering kan ook voor tegenvallers en scopewijzigingen op deze projecten worden ingezet. Andersom kunnen meevallers op deze projecten weer ingezet worden voor de Programmatiese Aanpak.

Zo hebben regio en Rijk op het BO MIRT afgesproken om tempo te maken bij het verbeteren van de doorstroming op de A20 tussen Nieuwerkerk a/d IJssel en het Knooppunt Gouwe. Het Rijk staat open voor een eerdere start van de werkzaamheden als de regio bereid is tot voorfinanciering. Met een voorfinanciering door de regio kan dit project maximaal drie jaar eerder aangelegd worden (2020 -2023). Recentelijk heeft de Minister van I&M de startbeslissing om een verkenning te starten genomen. In 2018 zullen afspraken worden gemaakt, in de vorm van een bestuurlijke overeenkomst, over onder andere een eventuele voorfinanciering door de regionale partijen.

Een ander project wat raakvlak heeft met de Programmatische Aanpak is de N211 Wippolderlaan. Voor dit project is minstens € 3,9 miljoen extra budget noodzakelijk. De meest recente kostenraming laat een stijging van de projectkosten zien van € 4,25 miljoen. Hiervan zal de gemeente Den Haag € 0,35 miljoen bekostigen. Voorgesteld wordt om bij dit Kaderbesluit Infrastructuur de budgetverhoging van € 3,9 miljoen te dekken uit de voorgestelde reservering voor de Programmatische aanpak. Naar verwachting zal dit jaar ook een besluit genomen kunnen worden over aanvullende maatregelen. Dit zal maximaal € 4,0 miljoen extra kosten. Voor deze aanvullende maatregelen kan budget beschikbaar worden gesteld bij het PZI in het najaar.

Programmatische aanpak Goederencorridors

De opzet van de programmatische aanpak Goederencorridors is vergelijkbaar met die voor de regio Rotterdam Den Haag. Specifiek voor deze aanpak is de samenwerking met provincies Gelderland, Noord-Brabant en Limburg en het bedrijfsleven in het goederenvervoer, waaronder het Havenbedrijf Rotterdam. Ook wordt een connectie gelegd met Europese programma's zoals het Trans-European Network – Transport (TEN-T).

Voor de Goederencorridor Oost (Rotterdam-Gelderland-Duitsland) is € 200 miljoen gereserveerd door de Minister van Infrastructuur & Milieu uit de verlengde ruimte op het wegendeel van het Infrafonds. Vooruitlopend op het eindresultaat hebben de regionale partijen, inclusief de provincie Zuid-Holland, aangegeven waar de prioriteiten moeten liggen. Voor Zuid-Holland zijn dit de doorstroming op de A15 en de onderlinge afstemming tussen de multimodale knooppunten.

Voor een provinciale bijdrage aan de Programmatische aanpak Goederencorridor Oost (A15) wordt voorgesteld een reservering te maken van € 30,0 miljoen vanuit de vrije middelen in het PZI. Hieruit kan ook de recent aangekondigde verhoging van de provinciale bijdrage aan de A15 Papendrecht – Sliedrecht (Bijdrage aan spitsstroken A15 in het kader van wegenstudie Deltapoort) van € 2,0 miljoen uit worden gedekt.

Openbaar Vervoer

Uit de netwerkanalyse OV zijn prioriteiten en concrete projecten naar voren gekomen die bijdragen aan verbetering van openbaar vervoer in met name het zuidelijk deel van de provincie. Hierbij gaat bijvoorbeeld om de verdere uitrol van hoogwaardig openbaar vervoer en R-net in de Drechtsteden en Alblasserwaard Vijfheerenlanden (DAV), op de corridor Oud-Beijerland – Rotterdam en verdere ontwikkeling van Hoogwaardig Openbaar vervoer (HOV) in de Hoeksche Waarde/Goeree Overflakkee (HWGO). Voor het DAV-gebied gaat het met name om:

- buscorridors binnen de Drechtsteden;
- buscorridors tussen de Drechtsteden en Rotterdam;
- buscorridor tussen Gorinchem en Utrecht;
- buscorridor van het AV-gebied in de richting van Utrecht;

- omzetting van de Merwedelingelijn naar R-net.

De viersporigheid tussen Delft en Schiedam, en Schiedam en Rotterdam (ombouw emplacement Schiedam in verband met ombouw Hoekse lijn naar metro) komt uit de netwerkanalyse naar voren als een gewenste ontwikkeling die raakt aan de Programmatische aanpak. Voor een provinciale bijdrage aan de totale viersporigheid is maximaal € 10 miljoen beschikbaar in het PZI binnen het budget “Beschikbaar voor OV (waaronder spoorinfrastructuur)”.

Voor het DAV-gebied wordt voorgesteld het budget “Robuustheid en ongelijkvloerse kruisingen Merwedelingelijn” van € 15,4 miljoen aan te wenden om HOV en R-net te realiseren. Dit is een reservering in het PZI waar nog geen projectscope of juridische/bestuurlijke verplichtingen tegenover staat. Daarnaast wordt voorgesteld om voor de R-netverbinding Rotterdam - Oud-Beijerland en voor de verdere uitrol van HOV in de HWGO (opwaarderen bushaltes en infrastructuur op de corridor Ouddorp – Dirksland en extra ketenvoorzieningen op bestaande R-nethaltes) € 6,0 miljoen van het budget “Buscorridors algemeen” van € 9,4 miljoen te gebruiken.

In het kaderbesluit Infrastructuur 2016 is aangekondigd de netwerkanalyse voor het HOV Zuid-Holland Noord gericht verder uit te werken. Dit heeft geleid tot de volgende resultaten. In het PZI is een budget voorzien van € 24,7 miljoen ‘Beschikbaar voor verhoging RijnGouweLijn Oost’. Het betreft een netto budget van Provincie Zuid-Holland zonder bijdragen derden waar geen scope tegenover staat. Er rusten ook geen claims op die voortkomen uit bestedingen die al zijn gedaan aan de RGL Oost. Deze claims zijn eenmalig afgeschreven ten laste van de reserve in 2013. Dit budget is beschikbaar voor nieuwe OV-maatregelen en voorgesteld wordt deze beschikbaar te houden in het programma HOV Zuid-Holland Noord .

In de Begroting 2016 is een extra afschrijving voor het HOV-Net opgenomen van € 10,9 miljoen. Deze extra afschrijving was afhankelijk gesteld van het Voorlopig Ontwerp Plus(VO+) van het HOV-Net Zuid-Holland Noord. Inmiddels is duidelijk dat deze afschrijving niet noodzakelijk is en het budget wat hiervoor gereserveerd was kan vrijvallen. Via de Voorjaarsnota zal worden voorgesteld de middelen in de reserve Bereikbaarheid te storten, zodat de middelen inzetbaar blijven voor Openbaar Vervoer. Deze middelen kunnen ingezet worden voor maatregelen waarvoor exploitatiebudget benodigd is.

Actieplan geluid

Het lopende actieplan geluid 2014-2018 loopt in 2018 af. Deze collegeperiode zal een nieuw actieplan geluid moeten worden opgesteld, waarbij onder andere de aanbevelingen vanuit het onderzoek door de Randstedelijke Rekenkamer en te voorziene maatregelen door nieuwe geluidswetgeving (SWUNG II) als basis dienen. Voorgesteld wordt extra middelen toe te voegen aan het beheerprogramma voor dekking van de extra beheerlasten van stil asfalt volgend uit het nieuwe actieplan. Voor het extra onderhoud van nieuw stil asfalt wordt voorgesteld om hiervoor €1,25 miljoen per jaar in de periode 2024-2029 (totaal circa €7,5 miljoen) aan het beheerprogramma toe te voegen. Daarnaast wordt voorgesteld om €100.000 per jaar te reserveren voor klachten gerelateerde maatregelen in de periode 2019 – 2023 (in totaal €500.000).

Na de financiële aanpassing in het vorig Kaderbesluit Infrastructuur 2016 is er voor het lopende actieplan geluid 2013-2018 een restantbudget beschikbaar van € 2,5 miljoen. De beschikbare middelen betreffen investeringsmiddelen die ingezet kunnen worden voor het nieuwe actieplan geluid. Deze middelen zijn echter niet geschikt voor het aanleggen en onderhouden van stil asfalt (dat valt juridisch gezien onder onderhoud) maar wel voor de realisatie van geluidsschermen. Recentelijk zijn er bestuurlijke afspraken gemaakt over geluidsschermen langs de N209 in Lansingerland. Hiervoor is € 2,0 miljoen aan investeringsmiddelen benodigd. Voorgesteld wordt om het restantbudget in te zetten voor het nieuwe actieplan geluid en dan specifiek voor deze geluidsschermen. De nog resterende € 0,5 miljoen kan vrijvallen ten behoeve van de vrije middelen in het PZI.

Voor het nieuwe actieplan geluid wordt in totaal € 10,0 miljoen beschikbaar gesteld waarvan € 2,0 miljoen in het nieuwbouwprogramma en € 8,0 miljoen in het beheer- en onderhoudsprogramma.

Energietransitie

Bij de begroting 2017 zijn extra investeringen aangekondigd in een schoner, slimmer en sterker Zuid-Holland. In het kader van het versnellen van de transitie naar een innovatieve, duurzame toekomst komt incidenteel € 10 miljoen beschikbaar voor een nieuwe impuls voor verduurzaming van onze mobiliteit (OV, wegen, etc.). Met dit Kaderbesluit Infrastructuur wordt hiervan € 6,0 miljoen exploitatiebudget toegevoegd aan het Beheer en Onderhoudsprogramma in het PZI voor Energietransitie Infrastructuur. De PZI middelen worden ingezet in de periode 2017 t/m 2019 (€ 2,0 miljoen per jaar) voor onder andere het behalen van de CO₂ ambities voor beheer en onderhoud en in nieuwbouwprojecten. In de proeftuinen van de N470 en N211 worden de middelen besteed aan de extra bouwkosten van kansrijke en innovatieve energiemaatregelen. Ook voor de natte infrastructuur (vaarwegen) zal binnen een groot onderhoudsproject een deel als proeftuin worden ingericht. Daarnaast werken we samen met externe partners in het kader van de ontwikkeling van de Groene Corridor naar de Mainport Rotterdam. De overige € 4,0 miljoen komen beschikbaar als budget voor het opschalen en versnellen van de introductie van zero-emissie busvervoer (via openbaar vervoerconcessies).

Regionale bereikbaarheid (instandhouding en opwaardering provinciale (vaar)wegen)

In de netwerkanalyses en de daaropvolgende gesprekken met de verschillende regio's zijn knelpunten en ambities naar voren gekomen met betrekking tot wegen, vaarwegen, OV en fiets. Voor een groot deel zijn of worden hiervoor al budgetten opgenomen in het Rijksinfrastructuurfonds, PZI en/of gemeentelijke begrotingen of zijn er zelfs projecten in voorbereiding of uitvoering (zie ook besluiten hierboven). Echter er zijn ook veel (toekomstige) knelpunten met betrekking tot de regionale bereikbaarheid waarvoor, om verschillende redenen, nog geen dekking is opgenomen. De beoogde maatregelen hebben betrekking op het regionale en lokale netwerk waardoor ze andersoortig zijn dan de eerder genoemde projecten in het kader van de Programmatische Aanpakken en het Regionaal Investeringsprogramma Zuidelijke Randstad.

Om de prioritaire knelpunten aan te kunnen pakken kan de reservering van € 15,4 miljoen in het PZI die beschikbaar is voor lopende projecten en onderhandeling worden ingezet. Zo lopen er verschillende (bereikbaarheid)onderzoeken, bijvoorbeeld naar de doorstroming op de N208, waar mogelijk aanpassingen noodzakelijk zijn. Ook is mogelijk aanvullende dekking nodig bij projecten

in de voorbereidingsfase. Zo is mogelijk bij de (on)gelijkvloerse kruising N214/N216 op korte termijn aanvullende dekking nodig van € 2,0 á 3,0 miljoen indien uit onderzoek blijkt dat de huidige fundering zal moeten worden vervangen.

Op dit moment is nog onzeker of en wanneer de aanvullende dekking precies nodig is. Indien de tekorten zich voordoen zullen zij ofwel bij het komende PZI of volgend jaar bij Kaderbesluit Infrastructuur van dekking worden voorzien.

Voor kleinschalige functionele verbeteringen aan wegen (€ 5 miljoen) en vaarwegen (€ 3,0 miljoen) via het onderhoudsprogramma wordt voorgesteld nu een nieuwe jaarschijf 2021 aan het PZI toe te voegen vanuit de vrije middelen in het PZI.

In 2017 wordt een inventarisatie en onderzoek gedaan naar een nieuw programma Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) 2018-2022 e.v. Als blijkt dat de maatregelen gedekt kunnen worden uit regulier beheerbudget (exploitatiebudget) betekent dit dat de gereserveerde € 1 miljoen per jaar (in functionele verbeteringen vaarwegen) niet voor DVM ingezet hoeft te worden. Dit deel van het budget zou dan anders ingezet kunnen worden.

Eens per vier jaar wordt de budgetbehoefte (bestaand areaal en toekomstige nieuw areaal) voor instandhouding van provinciale infrastructuur geactualiseerd. In 2016 heeft deze actualisatie plaatsgevonden en is er bij Kaderbesluit Infrastructuur langjarig dekking opgenomen. Daarnaast worden jaarlijks de beheerlasten van toekomstig areaal geactualiseerd om indien nodig tussentijdse budgetaanpassingen door te voeren. Na een recente actualisatie blijkt dat er een verwacht jaarlijks tekort ontstaat van € 0,2 miljoen per jaar. De beheerlasten van de gerealiseerde parallelstructuur N215 blijken namelijk hoger dan verwacht. Voorgesteld wordt om nu structureel € 0,2 miljoen aan het beheerprogramma toe te voegen.

Daarnaast zijn er ook een aantal bestuurlijke afspraken over de overdracht van wegen die in dit Kaderbesluit meegenomen moeten worden. Bij de overdracht van wegen aan andere partijen moet over het algemeen een bijdrage voor toekomstig onderhoud worden meegegeven om de toekomstige beheerlasten af te kopen. Het overdragen van een weg leidt daarbij wel tot structureel lagere beheerlasten in de provinciale begroting. Dit betekent dat de budgetbehoefte voor beheer lager wordt. Voor het over te dragen stuk areaal zijn de beheerlasten berekend waarmee de budgetbehoefte vervolgens wordt verminderd. Deze verminderde budgetbehoefte kan voor de looptijd van het PZI (30 jaar) worden ingezet als dekking voor de bijdrage aan toekomstig onderhoud. Deze uitwisseling van meerjarig structurele beheermiddelen naar incidentele last (bijdrage toekomstig onderhoud) in het lopende begrotingsjaar, kan worden geëffectueerd via een eenmalige onttrekking aan en structurele storting in een egalisereserve. Het structurele deel wordt in dit Kaderbesluit infrastructuur geregeld en het incidentele deel in de Voorjaarsnota. Hiermee wordt dekking opgenomen voor de bijdragen aan toekomstig onderhoud in de provinciale begroting. De benodigde dekking en vrijvallende beheerlasten zijn verrekend met de vrije middelen in het PZI of de reserve Bereikbaarheid.

Voor de volgende overdrachten is nog aanvullende dekking (exploitatie) nodig voor overdracht:

- Overdracht N209 in kader van A16 Rotterdam € 5,5 miljoen, dit betreft afkoop toekomstige beheer- en onderhoudslasten tot moment openstelling A16;

- Overdracht N223a en N220a € 0,9 miljoen in het kader van de bestuurlijke afspraak wegenproject Westland. Betreft afkoop toekomstige beheer- en onderhoudslasten;
- Overdracht N472/N449 € 3,5 miljoen exploitatiebudget in het kader van bestuurlijke afspraken met gemeente Lansingerland over geluidschermen langs de N209 (zie actieplan geluid);

Vanuit de netwerkanalyses blijkt dat meerdere wegen voor overdracht in aanmerking komen. Daar waar overdracht mogelijk is wordt onderzocht hoe hiervoor dekking kan worden gevonden. Bij een volgend Kaderbesluit Infrastructuur wordt hier mogelijk op teruggekomen.

3. Overige mededelingen (budgetneutraal)

Doorwerking Besluit Begroten en Verantwoorden (BBV)

Sinds de aanpassing van het BBV met ingang van 2017 moeten alle nieuwbouwprojecten voortaan geactiveerd worden. De exploitatieprojecten die voorheen in het nieuwbouwgedeelte zaten worden daarom uitgefaseerd (dit is gemeld in het PZI 2017-2046). Voor deze exploitatieprojecten was er ook een reserve beschikbaar om jaarlijks pieken en dalen op te vangen. Van deze reserve resteert, na aftrek van lopende verplichtingen, structureel een jaarlijks exploitatiebudget van circa € 2,9 miljoen. Deze kan niet meer worden ingezet voor nieuwbouwprojecten maar wel voor onderzoek en/of voor beheer-en onderhoud. Voorgesteld wordt om de resterende €2,9 miljoen de komende jaren in te zetten als extra onderzoeksgeld bijvoorbeeld voor de Programmatische aanpak, MIRT onderzoeken en toekomstige R-net corridors.

Met ingang van 2017 is op basis van dezelfde aanpassing van het BBV geen overhead meer in projectbudgetten opgenomen. Het besluit hierover is al bij Begroting 2017 genomen. De doorwerking zal plaatsvinden in het nieuwe PZI 2018-2047 waarin de budgetten worden aangepast;

Bewust reserveren voor risico's in projectbudgetten

In het Kaderbesluit Infrastructuur 2016 is afgesproken dat bekeken wordt welke gevolgen het niet indexeren van projectbudgetten heeft. Het doel van het niet indexeren is om financieel scherper te kunnen sturen op het programma Zuid-Hollandse Infrastructuur. Het onderzoek heeft zich toegespitst op de reserveringen die in het PZI zijn opgenomen voor projectrisico's (in de projectbudgetten) en andere onzekerheden (bijv. weerstandsvermogen bij de Rijnlandroute). Een eerste grove indicatie van de som van deze reserveringen bedraagt ordegrrootte € 335 miljoen. De omvang rechtvaardigt een nadere inventarisatie van de balans tussen het bedrag voor de risicoreservering en de risico's die daarmee worden afgedekt. Met die informatie kan op programmaniveau een risicoanalyse worden gemaakt op basis waarvan de risicobereidheid kan worden gekozen. Dit is de verhouding tussen enerzijds de omvang van de risico's en anderzijds de omvang van reserveringen. De totale risicoreservering zal niet op programmaniveau kunnen worden beïnvloed zo lang een risicoreservering volledig deel is van het projectbudget. Wel kan een prognose worden gemaakt van vrijval van reserveringen in de tijd op basis van de gekozen risicobereidheid. Dat levert aanvullende informatie voor een betrouwbaarder prognose van bestedingen en vrijval van budget.

Binnen het projecten- en programmamanagement zal deze inventarisatie worden opgepakt. Er wordt scherp gekeken naar de risicodossiers, de risicoreserveringen per project en

projectfasering. Hiermee wordt invulling gegeven aan het scherper sturen in projecten. In het PZI zal in een aparte paragraaf aandacht worden besteed aan dit punt. Vooralsnog leidt het ontbreken van de indexering in deze collegeperiode niet tot directe knelpunten bij projecten.

Opnemen regionale infraprojecten Subsidieregeling Mobiliteit in het PZI

In 2015 is de Wet BDU voor provincies gewijzigd. Deze wetswijziging heeft geleid tot een transitie van de BDU naar een Rijksbijdrage Verkeer en Vervoer via het Provinciefonds (decentralisatie uitkering). Het jaarlijkse Bestedingsplan BDU met onder andere regionale (infra)projecten komt hiermee te vervallen. In de plaats daarvan wordt met ingang van 2018 gewerkt aan zogenaamde gebiedsagenda's in het kader van de subsidieregeling Mobiliteit. De gebiedsagenda wordt het nieuwe beleidskader voor toekenning van de voorheen BDU-middelen aan regionale projecten. De regionale infrastructuur projecten die hieronder vallen zullen in een apart overzicht jaarlijks worden vermeld in het PZI.

Vervanging Dynamische Routeinformatiesysteem (DRIS)

De provincie is in 2007 begonnen met de grootschalige uitrol van dynamische routeinformatiepanelen op bushaltes. Het merendeel is in 2011 geplaatst. Het betreft twee soorten namelijk knooppunt displays op busstations en andere veelgebruikte OV-knooppunten (300) en Solar Displays op bushaltes (1500). Deze laatste zijn in 2018 economisch en technisch afgeschreven (einde levensduur). De komende periode zal worden uitgezocht wat de beste wijze voor de provincie is om reizigers actuele reisinformatie te geven. Hierbij wordt rekening gehouden met nieuwe technieken zoals smartphones waardoor er wellicht minder behoefte is aan fysieke panelen op haltes. Bij het volgende Kaderbesluit zal een voorstel worden gedaan hierover inclusief de mogelijke financiële behoefte.

4. Totaaloverzicht financiële verschuivingen PZI

Naast de eerder genoemde verschuivingen zijn er ook een aantal meevallers en tegenvallers op lopende projecten. In onderstaand overzicht zijn alle verschuivingen in dit Kaderbesluit Infrastructuur opgenomen onderverdeeld naar investeringen en exploitatiebudget.

De voorstellen in dit Kaderbesluit infrastructuur 2016 passen binnen het gesloten systeem voor mobiliteit en openbaar vervoer. Echter voor Duurzame Mobiliteit wordt € 6,0 miljoen exploitatiebudget aan het PZI toegevoegd uit het begrotingsoverschot 2017.

Het overgrote deel van de verschuivingen vindt plaats tussen reeds bestaande projecten en budgetreserveringen. Ook worden de reserves ingezet voor dekking. Een beperkt deel van de verschuivingen kunnen echter niet uit bestaande reserveringen of projectbudgetten worden gedekt. Daarvoor worden de vrije middelen in het PZI benut. Omdat ieder jaar nieuwe instroom plaatsvindt in het PZI (€ 36,2 miljoen) is het effect beperkt. Het volume aan vrije middelen in het PZI neemt met € 0,5 miljoen toe waardoor er nog € 171,4 miljoen beschikbaar is voor nadere toedeling. De nog niet toegedeelde middelen blijven beschikbaar in het PZI voor dekking van tegenvallers, scopewijzigingen en de nog ongedekte (toekomstige) ambities. De komende jaren kunnen bij Kaderbesluit Infrastructuur, naar aanleiding van de nieuwe onderzoeken en verkenningen, voorstellen worden gedaan voor inzet van deze middelen.

In tabellen 1 en 2 is een overzicht van de voorstellen in dit kaderbesluit weergegeven. Ook zijn er andere kleine mee- en tegenvallers op lopende projecten opgenomen. Omdat het effect van deze verschuivingen beperkt is worden deze niet toegelicht in bovenstaande tekst. De tabel is nadrukkelijk geen optelsom. Dit komt omdat de verschuivingen zowel exploitatie als investeringen betreffen en de middelen in verschillende jaren vrijvallen en beschikbaar worden gesteld.

Tabel 1: Overzicht verschuivingen investeringsmiddelen

	(x € 1 miljoen)	Budget (INV)		
	Projectomschrijving	was	wordt	omschrijving verschuiving
1	Parallelstructuur A12 / Moordrechtboog	181,9	121,9	meevaller in uitvoering van € 60,0 miljoen, wordt ingezet voor nieuwe reservering Programmatische Aanpak Rotterdam – Den Haag (3)
2	Omlegging N456 aansluiting A20 Moordrecht (Bijdrage)	15,4	14,1	meevaller in uitvoering van € 1,3 miljoen, wordt ingezet voor nieuwe reservering Programmatische Aanpak Rotterdam – Den Haag (3)
3	Programmatische Aanpak Rotterdam – Den Haag	0	60,4	nieuwe reservering vanuit meevallers 1, 2 en 27 (64,3 miljoen) min verhoging project N211 á € 3,9 miljoen (5)
4	Programmatische Aanpak Goederencorridor Oost (A15)	0	28,0	nieuwe reservering van € 30 miljoen vanuit vrije middelen PZI (29) min € 2,0 miljoen voor A15 PaS (6)
5	MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211	55,3	59,6	verhoging budget door stijging projectkosten vanuit reservering (3) voor Programmatische Aanpak Rotterdam – Den Haag (€ 3,9 miljoen) en gem DH (€ 0,35 miljoen)
6	Bijdrage aan spitsstroken A15 ikv wegenstudie Deltapoort – A15 PaS	3,4	5,4	verhoging bijdrage met € 2,0 miljoen na bestuurlijke afspraak Rijk-regio over permanente 3 ^e rijstrook vanuit nieuwe reservering (4) Programmatische Aanpak Goederencorridor Oost (A15)
7	HOV-NET Zuid-Holland Noord	452,7	452,7	budgetreservering zonder scope van € 24,7 miljoen blijft binnen programma beschikbaar voor nieuwe maatregelen OV
8	Bereikbaarheid BioSciencePark	0	3,4	Reservering voor (fiets)bereikbaarheid BioSciencePark vanuit beschikbaar lopende projecten en onderhandelingen (25)
9	Robuustheid en ongelijkvloerse kruisingen Merwedelingelijn	15,4	0	reservering zonder scope voor inzet op nieuwe reservering (10) voor maatregelen HOV DAV (waaronder Merwedelingelijn)
10	HOV DAV (waaronder Merwedelingelijn)	0	15,4	nieuwe reservering door inzet bestaande reservering Merwedelingelijn zonder scope
11	R-Net	13,5	12,9	Toevoeging meevaller Leiden – Leiderdorp € 0,6 miljoen als gevolg van extra inkomsten vanuit Beter Benutten toevoegen aan Beschikbaar voor OV (waaronder spoorinfrastructuur) (20)
12	Buscorridors algemeen	9,4	3,4	verlaging budget met € 6,0 miljoen naar HOV HWGO (26)
13	Actieplan Geluid prov. Wegen 2013-2018	2,5	0	Inzet investeringsmiddelen voor nieuw actieplan geluid (geluidsschermen N209) á € 2,0 miljoen (14) en restant van € 0,5 miljoen valt vrij in vrije middelen PZI (29)
14	Actieplan Geluid prov. Wegen 2018-2024	0	2,0	nieuw actieplan geluid o.b.v. verwachte knelpunten waaronder € 2,0 miljoen voor N209 geluidsscherm vanuit restantbudget lopend actieplan (13). Voor extra onderhoud nieuw stil asfalt is € 8 miljoen exploitatiebudget nodig (zie E1)
15	Functionele verbeteringen wegen (via trajectaanpakken)	31	36	toevoegen jaarschijf 2021 á € 5 miljoen vanuit vrije middelen PZI (29)
16	Functionele verbeteringen VW (bijdrage aan GO VW)	14,2	17,2	toevoegen jaarschijf 2021 á € 3,0 miljoen vanuit vrije middelen PZI (29)
17	N207 OTA plus oml. N207/RW1, 1 ^e en 2 ^e fase	38	37,9	meevaller € 0,1 miljoen in financiële afronding project naar budget optimalisatie Gouwe irt A12 Coenecoop (18)
18	Optimalisatie Gouwe irt A12 Coenecoop	20,5	20,6	toevoeging meevaller € 0,1 miljoen van N207 OTA (17)

19	N209 Reconstructie knoop A13 – N209	27	23,7	meevaller € 3,3 miljoen toevoegen aan vrije middelen PZI (29)
20	Beschikbaar voor OV (waaronder spoorinfrastructuur)	11,6	12,2	toevoeging meevaller R-net Leiden – Leiderdorp € 0,6 miljoen (11)
21	N207 Reconstructie Rotterdamse brug	2,8	1,6	meevaller in uitvoering van € 1,2 miljoen toevoegen aan verbeteringen kruisingen weg-vaarweg (22)
22	Verbetering kruisingen weg-vaarweg waaronder Concordiabrug	25	26,2	toevoeging meevaller N207 Rotterdamse brug van € 1,2 miljoen (21)
23	Vervangen Steekterbrug	23	25,3	budgetverhoging met € 0,8 miljoen vanuit budget beschikbaar lopende projecten en onderhandelingen (25) en met € 1,5 miljoen als gevolg van bijdrage gemeente Alphen
24	N215 Melissant – Dirksland	14,8	15,1	budgetverhoging met € 0,3 miljoen vanuit budget beschikbaar lopende projecten en onderhandelingen (25)
25	Beschikbaar lopende projecten en onderhandeling	15,4	10,9	Budgetverlaging met € 4,5 miljoen door inzet bij tegenvallers op lopende projecten (8, 23 en 24)
26	HOV HWGO (waaronder Rotterdam – Oud-Beijerland)	0	6,0	toevoeging € 6,0 miljoen voor HOV HWGO (R-net verbinding Rotterdam – Oud-Beijerland en Ouddorp – Dirksland) uit Buscorridors algemeen (12)
27	N222 Verlengde Veilingroute (3in1)	136,4	133,4	meevaller in uitvoering van € 3,0 miljoen, wordt ingezet voor nieuwe reservering Programmatische Aanpak Rotterdam – Den Haag (3)
28	Jaarlijkse instroom 2032	36,2	0	Instroom nieuwe jaarschijf 2032 van € 36,2 miljoen naar vrij middelen PZI (29)
29	Vrije middelen PZI	170,9	171,4	Verlaging door nieuwe reserveringen (4, 15, 16, E1) en overdracht wegen (E4, E5) en verhoging met meevallers (13 en 19), vrijval beheerlasten door overdracht (E6) en € 36,2 miljoen nieuwe instroom 2032 (28)

Tabel 2: Overzicht verschuivingen exploitatie

	(x € 1 miljoen)	Budget (EXP)		
		was	wordt	omschrijving verschuiving
E1	Actieplan Geluid prov. Wegen 2018-2024	0	8,0	nieuw actieplan geluid o.b.v. verwachte knelpunten voor extra beheer nieuw stil asfalt (uitruil investeringsmiddelen voor exploitatie)
E2	Energietransitie infrastructuur	0	6,0	extra impuls duurzame mobiliteit vanuit begroting 2017 (in beheer en onderhoud)
E3	Overdracht N472/N449	0	3,5	in het kader van de bestuurlijke afspraken met gemeente Lansingerland over geluidschermen N209 (dekking vanuit reserve bereikbaarheid)
E4	Overdracht N209 in kader van A16 Rotterdam	0	5,5	in het kader van de bestuurlijke afspraken met RWS over overdracht weg tot aan projectstart (uitruil investeringsmiddelen voor exploitatie)
E5	Overdracht N223a en N220a	0	0,9	in het kader van de bestuurlijke afspraken met gemeente over overdracht ikv wegenproject Westland (uitruil investeringsmiddelen voor exploitatie)
E6	Vrijval beheer- en afschrijvingslasten door overdracht	0	-13,3	Totaal vrijval beheerlasten overdracht wegen vanaf 2018 over 15 jaar
E7	Actualisatie toekomstige beheerlasten	0	0,2	Jaarlijkse actualisatie van toekomstige beheerlasten, extra € 0,2 miljoen per jaar nodig voor beheer en onderhoud parallelstructuur N215

Relatie met Kadernota 2018-2021

De Kadernota 2018-2021 die tegelijk met dit Kaderbesluit Infrastructuur 2017 aan provinciale Staten wordt aangeboden bevat de actualisatie van het zogenaamde meerjarig begrotingssaldo voor de hele provinciale organisatie (het jaarlijkse verschil tussen baten en lasten). Het Kaderbesluit Infrastructuur is alleen van toepassing op het PZI. Tegelijkertijd met de Kadernota

en het Kaderbesluit Infrastructuur wordt ook de voorjaarsnota opgesteld. Deze bevat de actualisatie van het saldo van het lopende jaar (2017).

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

Vervolgproces

De financiële gevolgen van het Kaderbesluit Infrastructuur 2017 worden verwerkt in de Begroting 2018 (onder doelen 2.1 en 2.2) en opgenomen in het PZI 2018-2047 die dit najaar zullen worden voorgelegd aan Provinciale Staten.

Ontwerp-Besluit

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

Gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 9 mei 2017, met het besluitnummer PZH-2017-583362226;

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

Besluiten:

Vast te stellen het Kaderbesluit Infrastructuur 2017 met daarin de beoogde verschuiving van financiële middelen in het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur conform tabel 1 en 2

Den Haag, 28 juni 2017

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

griffier,

voorzitter,

Bijlagen: n.v.t.

Den Haag, 16 mei 2017

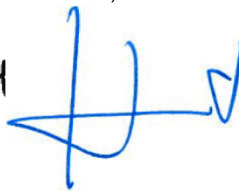
Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

secretaris,



drs. J.H. de Baas

voorzitter,



drs. J. Smit