



Onderwerp

Kaderbesluit Infrastructuur 2020

Bestuurlijke samenvatting van het voorstel

Voor u ligt het Kaderbesluit infrastructuur 2020 (hierna: Kaderbesluit). Het Kaderbesluit wordt jaarlijks opgesteld om dekkingsvoorstellen en strategische keuzes voor de meerjarige inzet van financiële middelen voor infrastructuur te bundelen en in samenhang voor te leggen aan Provinciale Staten. Het wordt elk voorjaar tegelijk met de Kadernota voorgelegd aan Provinciale Staten. Vanwege de verkiezingen wordt er in 2019 geen Kadernota opgesteld. Dit Kaderbesluit bevat vanwege de verkiezingen alleen dekkingsvoorstellen voor lopende projecten, (uitvoerings)besluiten en onderwerpen waarover eerder met Provinciale Staten is gecommuniceerd dan wel gediscussieerd.

Dit Kaderbesluit geeft de contouren aan voor verwerking in het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (hierna: PZI) dat jaarlijks als onderdeel van de Begroting wordt vastgesteld. Een nieuw college heeft de ruimte om nieuwe voorstellen te doen voor verwerking in het PZI 2020-2049.

Het Kaderbesluit bevat niet enkel voorstellen voor infrastructuur maar ook steeds meer voorstellen voor bredere mobiliteitsthema's zoals zero emissie en autonoom openbaar vervoer, monitoring fietspaden etc. Daarmee heeft het betrekking op een steeds groter deel van Programma 2 Bereikbaar en Verbonden in plaats van alleen het PZI. Dit is een logisch vervolg op het breder kijken naar opgaven vanuit het opgavegericht werken. De inzet van financiële middelen komt daarmee voort uit de integrale opgaven. 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.

De voornaamste voorstellen in dit Kaderbesluit gaan over het verhogen van het budget voor:

- het aanpassen van provinciale wegen ten behoeve van de verkeersveiligheid;
- het beter benutten van infrastructuur (o.a. ketenmobiliteit);
- Dynamisch Verkeersmanagement (vaar)wegen;
- wettelijk verplichte geluidsmaatregelen rondom provinciale wegen tot en met 2040;
- in voorbereiding of uitvoering zijnde projecten vanwege onder andere extra werkzaamheden (scope uitbreiding) en marktontwikkeling (prijsstijgingen/indexatie).

Bovenop de opgenomen voorstellen is er nog een mobiliteitsambitie op basis van bestaand beleid die optelt tot € 573,1 miljoen aan investeringen en € 10,9 miljoen per jaar aan exploitatie. Dit zijn

ambities waarvoor nog geen budget beschikbaar is gesteld (ongedekte ambities). In het huidige PZI en de programmareserves zijn ook onvoldoende vrije middelen beschikbaar om deze ambities in te passen.

Dit Kaderbesluit is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

1. Het beleidsmatig kader;
2. Financiën en dekking:
 - MIRT Haaglanden Capaciteitsmaatregelen N211 (Wippolderlaan);
 - RijnlandRoute
 - Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) (vaar)wegen;
 - Geluidmaatregelen SWUNG II;
 - Beter Benutten Infrastructuur o.a. ketenmobiliteit
 - Functionele verbeteringen verkeersveiligheid provinciale wegen;
 - Regionale bereikbaarheid en verkeersveiligheid (instandhouding en opwaardering provinciale infrastructuur);
 - Reservering weerstandsvermogen RijnlandRoute en HOV-net Zuid-Holland Noord;
3. Overige mededelingen (budgetneutraal);
4. Totaaloverzicht financiële verschuivingen in het PZI;
5. Doorkijk mogelijke toekomstige projecten en programma's (ongedekte ambities).

1. Beleidsmatig kader

In het Omgevingsbeleid is vastgelegd dat zowel de ruimte als het publieke investeringskapitaal schaars is zodat, voordat gedacht wordt aan nieuwe aanleg, eerst gekeken wordt 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. De netwerkanalyses wegen, vaarwegen, fiets en openbaar vervoer zijn geactualiseerd en geïntegreerd tot een analyse. Deze is te raadplegen via deze link: <http://tinyurl.com/netwerkanalyses>.



Figuur 1: Mobiliteitskader

Ambities en projecten

Voor Zuid-Holland is de bereikbaarheid van internationale knooppunten zoals de haven van Rotterdam, luchthaven Schiphol en de Greenports in Westland en Oostland van groot belang en heeft dan ook specifieke aandacht. De provinciale ambities voor mobiliteit zijn uitgewerkt in de netwerkanalyses en de actualisaties daarvan. Hiernaast lopen ook nog verschillende samenwerkingsprogramma's zoals het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT). In het MIRT werken de regionale en lokale overheden waaronder de provincie samen met het Rijk in de programma's (goederen)corridors (onder andere Oost en Rotterdam – Antwerpen) en Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe) Rotterdam – Den Haag. Deze programma's bestaan uit MIRT-verkenningen (bijvoorbeeld de A15 en de A12), gebiedsuitwerkingen en studies. De provinciale ambities zijn voor een groot deel verwerkt in deze samenwerkingsprogramma's.

De ambities en verschillende samenwerkingsprogramma's leiden tot nieuwbouwprojecten op het gebied van (vaar)wegen, fiets, openbaar vervoer en verkeersveiligheid maar ook op het vlak van dynamisch verkeersmanagement, slimme mobiliteit/logistiek, ketenmobiliteit en geluid. Daarnaast vinden er reguliere onderhoudswerkzaamheden aan infrastructuur plaats. Gezamenlijk zorgt dit dat de provincie Zuid-Holland ook in de toekomst goed bereikbaar is.

In de bijlage is een overzicht opgenomen van de grotere (onderhouds)projecten aan weg en vaarweg van Rijk en provincie voor de komende 15 jaar. Naast de grote nieuwbouwprojecten, zoals de Blankenburgverbinding, A16 Rotterdam, A4 Passage Poorten en Inprikkers (Den Haag),

A27 Houten – Hooipolder, RijnlandRoute, N207 zuid en N211 Wippolderlaan, is er een flinke onderhouds- en vervangingsopgave. Dit betekent naast regulier onderhoud aan het wegdek ook de renovatie (of vervanging) van bruggen en tunnels.

Een overzicht van provinciale projecten en onderzoeken voor (vaar)wegen, fiets en openbaar vervoer is te vinden in de netwerkviewer: <http://tinyurl.com/netwerkviewer>.

Toekomstige programmering en Programmatische aanpak

In 2018 zijn er met verschillende partners nieuwe stappen gezet ten aanzien van lopende en (mogelijke) toekomstige projecten. Op lokaal niveau met gemeenten en waterschappen (onderhoud en verbetering lokale wegen, fietspaden en OV-ontsluiting) en op (boven)regionaal niveau met regio's en het Rijk (Rijksprojecten) en via het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). De provincie is vaak mede-opdrachtgever voor onderzoeken en verkenningen. Belangrijk hierbij zijn een integrale benadering van verstedelijking en bereikbaarheid, slimme investeringen en gedeeld eigenaarschap in de samenwerking en uitvoering.

De afspraken met het Rijk worden jaarlijks in het bestuurlijk overleg MIRT vastgelegd. Voor Zuid-Holland breed hebben een aantal belangrijke ontwikkelingen plaatsgevonden.

Voor de A12 Gouda - de Meern en de A4 Burgerveen – N14 zijn in 2018 startbeslissingen genomen. Voor de verbreding A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda heeft, op verzoek van de provincie en overige regionale partijen, het Rijk besloten de realisatie hiervan met maximaal 2 jaar te versnellen. De eerder bedachte voorfinanciering van het project blijkt niet nodig. De provincie draagt € 0,7 miljoen bij aan de voorbereidingskosten.

In 2018 is ook de startbeslissing voor de A15 Papendrecht – Gorinchem, als onderdeel van de MIRT verkenning A15 (Goederencorridor Oost), genomen en is de verkenning gestart. Het Rijk heeft € 300 miljoen gereserveerd voor de A15 (Papendrecht – Gorinchem). In het BO-MIRT is eerder afgesproken dat de regio € 30 miljoen bijdraagt. In het Kaderbesluit 2017 is € 30 miljoen beschikbaar gesteld als provinciale bijdrage. Hiervan is € 2 miljoen al ingezet voor een extra bijdrage aan de A15 Papendrecht – Sliedrecht. Vanuit de regio Drechtsteden is een bijdrage toegezegd van € 2 miljoen.

Met het Rijk en de MRHD wordt samengewerkt aan het gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe) Rotterdam - Den Haag. Hierbinnen wordt gewerkt aan de gebiedsuitwerking Central Innovation District-Binckhorst (CID) en Oeververbinding Rotterdam (MIRT verkenning is gestart), de werkplaats Metropolitaan OV en verstedelijking en Gebiedsuitwerkingen Logistieke bereikbaarheid Westland en bereikbaarheid Zoetermeer en Voorne-Putten. Voor MoVe Rotterdam - Den Haag zijn afspraken gemaakt over een korte termijn aanpak voor 2019 en over de realisatie van viersporigheid bij station Schiedam en de daarmee samenhangende intercitystatus.

Het Rijk heeft voor de MIRT-opgaven in MoVe al € 200 miljoen gereserveerd in het wegendeel van het Infrastructuurfonds. Bij Kaderbesluit 2017 is voor de mogelijke provinciale bijdrage een financiële reservering opgenomen in de paragraaf wegen (Programmatische aanpak in de regio Rotterdam – Den Haag). Voor het CID Binckhorst heeft het Rijk € 50 miljoen als reservering opgenomen in het openbare vervoerdeel van het Infrastructuurfonds.

Buiten het MIRT wordt daarnaast nog gewerkt aan de voorbereiding van regulier beheer- en onderhoud van (vaar)wegen en nieuwbouwprojecten voor (vaar)wegen, opnebaar vervoer en fiets. Enkele voorbeelden hiervan zijn de Programmatische aanpak Gouwe, de uitvoeringsagenda Samen verder fietsen, Toekomstagenda snelfietsroutes en Bereikbaarheid Haarlemmermeer - Bollenstreek.

Voor de totale mobiliteitsambitie is op basis van bestaand Omgevingsbeleid een doorkijk opgenomen in dit Kaderbesluit. Dit is een actualisatie van de jaarlijkse weergave van de ongedekte ambities in het PZI. Deze ambities tellen op tot € 573,1 miljoen aan investeringen en € 10,9 miljoen per jaar aan exploitatie. Hiervoor worden nog geen dekkingvoorstellen gedaan. Per saldo passen deze ongedekte ambities momenteel ook niet in het PZI en de programmareserves. Deze ambities zijn gebaseerd op bestaand beleid en houden nog geen rekening met extra ambities op het vlak van bijvoorbeeld verstedelijking, klimaatadaptatie en energietransitie (infrastructuur en openbaar vervoer).

2. Financiën en dekking

Om de provinciale ambities opgenomen in de Omgevingsvisie te kunnen realiseren zal verder gewerkt moeten worden aan de in uitvoering zijnde projecten maar ook aan de voorbereiding van projecten. Dat kan alleen als voldoende budget beschikbaar is in het PZI. Het is daarom opportuun om bij dit Kaderbesluit budgetten voor lopende en in voorbereiding zijnde projecten te verhogen. Daarbij zijn ook nieuwe inzichten waar extra budget voor nodig is zoals om in de toekomst te kunnen voldoen aan wettelijk verplichte geluidsnormen. Bij de toedeling van middelen spelen onder meer de focus op versterken van de internationale concurrentiepositie van Zuid-Holland als economische topregio, de wettelijke 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 deze onderwerpen. Dit Kaderbesluit geeft de contouren aan voor verwerking in het PZI. Een nieuw college heeft de ruimte om nieuwe voorstellen te doen in aanloop naar het nieuwe PZI in het najaar. De voorstellen gaan over:

- MIRT Haaglanden Capaciteitsmaatregelen N211 (Wippolderlaan);
- RijnlandRoute (indexering);
- Dynamisch Verkeersmanagement;
- Geluidsmaatregelen (SWUNG II);
- Beter Benutten Infrastructuur o.a. ketenmobiliteit;
- Functionele verbeteringen verkeersveiligheid provinciale wegen;
- Regionale bereikbaarheid en verkeersveiligheid (instandhouding en opwaardering provinciale infrastructuur);
- Reservering weerstandsvermogen RijnlandRoute en HOV-net Zuid-Holland Noord;

Uitgangspunt bij dit Kaderbesluit 2020 is dat er, conform de Nota Investeren, Waarden en Afschrijven, met ingang van 2020 weer indexering zal worden toegepast op budgetten. Vanwege het besluit in het Hoofdlijnenakkoord 2015-2019 om in deze collegeperiode budgetten niet te indexeren is de prijsontwikkeling jaarlijks gemonitord. Hierover is in het PZI gerapporteerd. Door de marktsituatie en de wijze waarop hierop is geanticipeerd in de afgelopen jaren heeft het niet indexeren van budgetten eerder geen tekorten opgeleverd. Sinds medio 2016 trekt de markt

echter weer aan. Ook valt op dat het aantal inschrijvers afneemt omdat de marktpartijen selectiever zijn. In de periode van 1 januari 2016 tot 1 januari 2018 zijn de kosten voor bouwmaterialen en arbeid binnen de grond-, weg- en waterbouw met gemiddeld 7% gestegen. Deze prijsontwikkeling zal naar verwachting doorzetten wat betekent dat de kans bestaat dat er hierdoor tekorten optreden in projecten. Dit is ook aangekondigd in het PZI 2019-2048. De eerste voorbeelden hiervan zijn de RijnlandRoute en de Steekterbrug (waar de bouw- en vastgoedkosten zijn gestegen ten op zichte van de eerdere raming waarbij de budgetten niet zijn gecorrigeerd voor deze prijsstijging).

In het Hoofdlijnenakkoord 2015-2019 is opgenomen dat de gevolgen van het niet indexeren van budgetten binnen het PZI worden opgevangen. Indien de prijsstijgingen 2016 en 2017 op de lopende en toekomstige nieuwbouwprojecten voor 2019 en verder worden toegepast zonder indexering, dan leidt dat op programmaniveau tot een tekort van circa € 55 tot 60 miljoen waarvoor aanvullend dekking zal moeten worden gevonden (voor de RijnlandRoute is nu al een voorstel opgenomen).

MIRT Haaglanden Capaciteitsmaatregelen N211

Bij Kaderbesluit 2017 is voor de MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211 (Wippolderlaan) al € 3,9 miljoen extra budget toegekend. Daarbij is aangekondigd dat er naar aanleiding van het burgerinitiatief nog aanvullende optimalisatiemaatregelen in onderzoek waren. Hiervoor is bij Kaderbesluit 2019 € 4 miljoen beschikbaar gesteld voor no-regret maatregelen. Deze middelen zijn beschikbaar gesteld vanuit het budget voor de Programmatische Aanpak Rotterdam – Den Haag.

In 2018 is door de provincie (gewijzigd uitvoeringsbesluit 19 december 2018) en de gemeenten Westland en Midden-Delfland een positief besluit genomen over de zogenaamde Wippoldervariant (verdiepte ligging kruising N211 met N222 Veilingroute). Aanvullend op de eerdere budgetverhogingen bij Kaderbesluiten 2017 en 2019 wordt nogmaals het projectbudget verhoogd met € 20,6 miljoen. Deze wordt gedekt door de provincie (€ 13,6 miljoen) vanuit het budget Programmatische Aanpak Rotterdam – Den Haag en de gemeente Westland (€7,0 miljoen).

RijnlandRoute

Vanwege het aantrekken van de markt is inmiddels duidelijk dat er door het besluit in het Hoofdlijnenakkoord 2015-2019 om niet te indexeren er voor de RijnlandRoute en de Steekterbrug (zie lopende projecten en onderhandeling) tekorten zijn en gaan ontstaan tot en met 2019. Deze tekorten zullen conform hetzelfde Hoofdlijnenakkoord moeten worden opgevangen in het PZI. Voor infrastructuurprojecten is het gebruikelijk om bij meerjarige contractuele verplichtingen indexering toe te passen voor het nog niet uitgevoerde deel van het contract.

De indexeringcijfers worden achteraf bepaald en zijn nu bekend t/m oktober 2018. Voor 2019 is gewerkt met een extrapolatie van de t/m oktober 2018 vastgestelde cijfers. Hierbij is uitgegaan van het standaard contractueel vastgelegde CBS/Grond- Weg- en waterbouw(GWW)-index. Het indexeringstekort vanaf de gunning van het deelproject N434 in januari 2017 tot en met 2019 is berekend op € 22,5 miljoen (ten opzichte van de oorspronkelijk aanbidding met prijspeil 2016), de jaarlijkse indexering van de Rijksbijdrage conform de Index bruto overheidsinvesteringen (IBOI) is daarin verwerkt. Dit niet beïnvloedbare exogene risico is ontstaan door de combinatie van het niet indexeren en de fase waarin het project zich bevindt (veel uitvoering), de omvang en de lange looptijd van het project. In het projectbudget is een risicoreservering aanwezig, echter dit

is voor beïnvloedbare of endogene risico's. Risicoreservering in projectbudgetten zijn niet bedoeld om exogene risico's af te dekken. Voorgesteld wordt om dit niet beïnvloedbare of exogene indexeringstekort, zoals afgesproken in het hoofdlijnenakkoord, te dekken binnen het PZI vanuit de vrije investeringsmiddelen.

Voor de RijnlandRoute is de inschatting, op basis van de CBS/GWW-index, dat het resterende indexeringsrisico in de periode 2020 – 2023 (einde project) circa € 22,5 miljoen bedraagt indien budgetten vanaf 2020 niet standaard worden geïndexeerd conform IBOI. Voorgesteld wordt om jaarlijks achteraf bij najaarsnota en PZI, op basis van de vastgestelde CBS/GWW-index, het RijnlandRoute budget te verhogen vanuit de vrije middelen. De mogelijke indexering conform IBOI zal hierin worden verrekend.

Daarnaast zal het project werkzaamheden (werk met werk) uitvoeren voor het Programma Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-net Zuid-Holland Noord (project Leiden - Katwijk - Noordwijk). Het betreft de realisatie van bushaltes voor de ontsluiting van het Bio Science Park. Hiervoor wordt € 0,6 miljoen aan het budget toegevoegd vanuit het budget HOV-net Zuid-Holland Noord. Ook zal er Solar Optic Fibre in het wegdek (zonnepanelen) worden toegepast. Hiervoor wordt het budget met € 1,0 miljoen verhoogd vanuit het budget energietransitie infrastructuur. Vervolgens zijn voor het project ook hogere bijdragen van derden afgesproken voor aanvullende werkzaamheden en uitgaven (snelfietsroute Leiden – Katwijk, herinrichting Rhijnhofweg) en indexatie van de Rijksbijdrage over 2018. Daarbij komt er ook een hogere bijdrage vanuit het beheer- en onderhoudsprogramma voor onderhoud aan de Tjalmaweg. Het projectbudget wordt verhoogd met € 8,9 miljoen om deze extra werkzaamheden te dekken.

Voor de tunnel in de RijnlandRoute is besloten om deze door Rijkswaterstaat te laten beheren. Rijkswaterstaat heeft, in tegenstelling tot de provincie, veel ervaring en kennis van tunnelbeheer. Voor het beheer van de tunnel is budget opgenomen in het beheer en onderhoudsbudget op basis van provinciale personeelskosten. De personeelskosten van Rijkswaterstaat zijn echter hoger en hiervoor is jaarlijks extra budget nodig. Het beheerbudget wordt daarom met € 1,1 miljoen per jaar verhoogd vanuit de reserve exploitatieprojecten PZI. In 2019 worden de beheerlasten nogmaals geactualiseerd inclusief het ontwerp van de in 2019 aan te besteden Tjalmaweg. De toekomstige beheerlasten gaan optreden vanaf 2024 en zullen dan worden opgenomen in de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen en de bijbehorende budgetbehoefte voor beheer en onderhoud.

Tot slot is er eenmalig € 2,8 miljoen nodig vanuit de reserve exploitatieprojecten als bijdrage aan de gemeente Wassenaar. In het verleden is een overeenkomst met de gemeente afgesloten waarin is bepaald dat de provincie grond van de gemeente kreeg om daar fietspaden op aan te leggen en dat de provincie de gronden weer zou overdragen aan de gemeente inclusief een afkoopsom voor toekomstig beheer- en onderhoud. Deze afspraak was tot op heden nooit financieel verwerkt.

Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) (vaar)wegen

In de huidige praktijk wordt DVM al ruim ingezet voor het reguleren en beter benutten van de weg- en vaarweginfrastructuur door de inzet en bediening van systemen. Bemensing van de verkeerscentrale, gebruik van data over verkeersstromen en centrale brugbediening zijn voorbeelden van DVM. De term Smart Mobility wijst op innovaties en nieuwe kansen op het

gebied van DVM. Deze innovaties en kansen kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het realiseren van de ambitie om de best bereikbare provincie te worden. De focus ligt hierbij op drie sporen: voorspellen en sturen van verkeersstromen, slim gebruiken van beschikbare data over voer- en vaartuigstromen en voorkomen van hinder bij gepland onderhoud en ongeplande onbeschikbaarheid. Om DVM en Smart Mobility voor de (vaar)wegen verder te ontwikkelen wordt gewerkt aan een vervolgprogramma voor de periode tot en met 2023. Dit behelst onder andere de bouw van een nieuwe bedienentrale voor (vaar)wegen ter vervanging van een tweetal bestaande bedienentrales en de huidige verkeersmanagementdesk. Hiervoor is een extra investering nodig van € 4,0 miljoen. Deze bedienentrale zal geschikt zijn om in de toekomst allerlei nieuwe smart mobility technieken toe te passen, zodat deze kan uitgroeien tot de 'Slimste' bedienentrale. Voor de verdere uitrol van intelligente verkeersregelininstallaties (iVRI's) op en rond provinciale wegen en aansluiting op het provinciaal glasvezelnet is op korte termijn circa € 3,0 miljoen nodig. Voorgesteld wordt om € 7,0 miljoen te reserveren vanuit de bestaande budgetten Dynamisch Verkeersmanagement wegen (€ 4,5 miljoen) en Dynamisch vaarwegmanagement (€ 0,5 miljoen) en de vrije investeringsmiddelen (€ 2,0 miljoen).

Op de korte termijn wordt al gewerkt aan de uitrol van smart mobility maatregelen. Voor een deel daarvan is al dekking opgenomen (specifieke iVRI's binnen functionele verbeteringen wegen) maar voor een deel nog niet. Voor de koppeling van gemeentelijke VRI's (Katwijk, Noordwijk, Voorschoten en Alphen) op de verkeerscentrale Rhooon en de 'moving traffic' aanpak N218 Hartelweg-Hartelkruis wordt voorgesteld om respectievelijk € 0,2 miljoen en € 0,1 miljoen te reserveren en deze te dekken uit de reserve Bereikbaarheid.

Geluidsmaatregelen (SWUNG II)

In de wet Geluidhinder zijn regels opgenomen die de schadelijke gevolgen van geluid van wegverkeer moeten beperken. Omdat is gebleken dat de bescherming tegen hoge geluidbelastingen tekort schiet heeft het Rijk, samen met provincies en gemeenten, nieuwe geluidwetgeving opgesteld: Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid (SWUNG). Dit heeft als doel om de geluidsbelasting verder te beperken. SWUNG1 gaat over rijkswegen en hoofdspoorwegen en is in 2012 ingevoerd. SWUNG2 gaat over de provinciale wegen en zal met de Omgevingswet van kracht worden.

Uit onderzoek is gebleken dat om onder de wettelijk verplichte geluidsproductieplafonds te blijven er op en rond meerdere provinciale wegen in de periode t/m 2040 maatregelen genomen moeten worden. Hierbij is vooralsnog alleen gekeken naar bewezen effectieve maatregelen (geluidsschermen, stil asfalt en gevelisolatie). Deze maatregelen kunnen worden meegenomen in het groot onderhoud of bij de verbetering van wegen. Voorgesteld wordt om vooralsnog voor de geluidsschermen (functionele verbeteringen) € 25,0 miljoen aan investeringen op te nemen in het PZI. Het grootste deel van deze € 25,0 miljoen wordt pas na de looptijd van het nieuwe PZI (t/m 2034) uitgegeven. Om zeker te zijn dat de provincie in de toekomst aan de wettelijke verplichtingen kan voldoen wordt nu een reservering opgenomen. Het activeringsmoment zal daarbij jaarlijks opschuiven tot en met 2040.

Er zijn ook maatregelen voorzien aan het wegdek (stil asfalt). De extra beheerlasten die hiermee zijn gemoeid worden meegenomen in de actualisatie van de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen (2020) en de daaraan gekoppelde budgetbehoefte.

Wellicht zijn er op termijn ook andere maatregelen dan geluidschermen mogelijk om onder de geluidproductieplafonds te blijven. Er wordt momenteel al gewerkt en geëxperimenteerd met nieuwe technieken. Een voorbeeld hiervan is de pilot met geluidsreducerende maatregelen (Whisstone) langs de N223 ter hoogte van De Lier. Hierbij worden in plaats van een geluidsscherm profielen aangebracht in de berm waardoor geluidsgolven naar boven afbuigen en de geluidsbelasting af neemt. Voor de realisatie van deze pilot is € 0,2 miljoen beschikbaar gesteld vanuit de reserve exploitatieprojecten PZI.

Beter Benutten Infrastructuur o.a. ketenmobiliteit

Voor het beter benutten van infrastructuur (weg, fiets en openbaar vervoer) lopen een aantal gezamenlijke programma's met onder andere de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), Rijkswaterstaat en regio Drechtsteden. Dit heeft als doel om het gehele mobiliteitsnetwerk van wegen, fietspaden en openbaar vervoerknooppunten (ketenmobiliteit) beter te benutten. Het gaat bijvoorbeeld om het verbeteren van de doorstroming van openbaar vervoer over de weg, meer en betere fietsvoorzieningen (stallingen) bij openbaar vervoer haltes en stations en de verbetering van fietsroutes van en naar haltes en stations. Voorgesteld wordt om hiervoor € 15 miljoen te reserveren vanuit de vrije investeringsmiddelen.

Functionele verbeteringen verkeersveiligheid provinciale wegen

Om de verkeersveiligheid op provinciale wegen te verbeteren wordt voorgesteld € 13,7 miljoen op te nemen in het PZI. Voor bermveiligheid (zie brief aan PS van 7 januari 2019) heeft het Rijk cofinanciering beschikbaar gesteld. De provincie Zuid-Holland komt in aanmerking voor een bijdrage van maximaal € 1,7 miljoen (25% van de kosten). Daarnaast is onderzoek gedaan naar de veiligheid voor fietsers bij turbotondes. Op de drukste fietsroutes in Zuid-Holland kan de realisatie van een tunnel bijdragen aan veiligheid en doorstroming van het verkeer. In de komende jaren kunnen twee potentieel risicovolle locaties voorzien worden van een fietstunnel. De resterende dekking komt vanuit vrije investeringsmiddelen (€ 12,0 miljoen).

Regionale bereikbaarheid (instandhouding en opwaardering provinciale infrastructuur)

De geactualiseerde netwerkanalyses bevestigen de al bekende knelpunten en ambities met betrekking tot wegen, vaarwegen, OV en fiets. Daarbij is ook bekeken naar de reikwijdte en invloed van knelpunten over het totale mobiliteitsnetwerk. 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 zoals de MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211 en RijnlandRoute. Daarnaast zijn er ook veel lopende projecten in het PZI waar meevallers en meerkosten (extra werkzaamheden) kunnen optreden die tot verschuivingen leiden in het PZI.

Lopende projecten en onderhandelingen

Om de voortgang van de lopende en in voorbereiding zijnde projecten te waarborgen kan de huidige reservering van € 2,4 miljoen in het PZI die beschikbaar is voor lopende projecten en onderhandeling worden ingezet. Er zijn meerdere projecten waar meerkosten zijn of nadere

financiële afspraken zijn gemaakt. Voorgesteld wordt om dit budget hiervoor in te zetten. Na onderstaande aanpassingen is dit budget uitgeput.

Zo wordt voor het project *Geluidsschermen Lansingerland* het budget met € 0,9 miljoen verhoogd vanuit budget beschikbaar voor lopende projecten en onderhandeling. De kosten zijn toegenomen door extra wensen van bewoners (participatie).

Voor het project *N215 Melissant – Dirksland* wordt het budget met € 1,1 miljoen verhoogd vanwege het optreden van onvoorziene risico's (slechte kwaliteit zand) en de hogere projectmanagementkosten voor de beheersing hiervan.

Het project *vervangen Steekterbrug* heeft, zoals eerder gemeld, last van de toegenomen prijsontwikkeling in de markt. Ook worden extra projectmanagement kosten gemaakt voor bewonersparticipatie. Het budget wordt met € 3,4 miljoen verhoogd waarvan €0,4 miljoen vanuit budget Beschikbaar lopende projecten en onderhandeling en € 3,0 miljoen vanuit vrije investeringsmiddelen.

Voor de projecten *MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211 (Wippolderlaan)* en de *Gelijkvloerse kruising N214/N216* zijn recentelijk uitvoeringsbesluiten genomen. Hierbij is ook besloten de toekomstige extra beheerslasten (voor beiden € 0,1 miljoen per jaar) van dekking te voorzien. Dekking volgt vanuit een verlaging van de structurele storting in de reserve exploitatieprojecten PZI. Voor de gelijkvloerse kruising wordt daarnaast voor de aanleg van bushaltes € 1,0 miljoen overgeheveld vanuit budget Beschikbaar voor OV.

Voor het project *N222a Verdubbeling Veilingroute N466-Lange broekweg* is een nieuwe berekening gemaakt van de toekomstige beheerlasten. Daarin is ook de Westlandroute meegenomen. De beheerslasten nemen met € 0,5 miljoen per jaar toe door uitbreiding van het areaal (nieuw en verbreding) en functionele wijzigingen. Dekking volgt vanuit een verlaging van de structurele storting in de reserve exploitatieprojecten PZI.

Overdracht wegen (afkoop beheer en onderhoud)

Vanuit de netwerkanalyses is gebleken dat meerdere provinciale wegen voor overdracht in aanmerking komen. Daarnaast zijn in het verleden in het kader van de wet herverdeling wegen ook afspraken gemaakt over overdracht. Net als vorig jaar zijn er een aantal bestuurlijke afspraken gemaakt 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 egalisatiereserve. Het structurele deel wordt in dit Kaderbesluit 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 kunnen worden verrekend met de vrije middelen in het PZI of ten laste komen van de reserve bereikbaarheid.

Voor de overdracht van de N456 (€ 250.000), een aantal resterende weggedelen in het kader van de wet herverdeling wegen (€ 1,0 miljoen) en de N220/N223 (€ 1,3 miljoen) is aanvullend dekking nodig. Hiervoor wordt de reserve bereikbaarheid benut.

Daarnaast is met de provincie Noord-Holland een overeenkomst (13 april 2018) afgesloten over de afkoop van het beheer en onderhoud aan de brug in de HOV corridor Noordwijk-Schiphol. De provincie Noord-Holland zal de brug gaan beheren. De provincie Zuid-Holland zal na realisatie van de brug in 2023 het beheer en onderhoud afkopen door eenmalig € 1,6 miljoen bij te dragen. De bijdrage zal gedekt worden vanuit de reserve bereikbaarheid.

Monitoring gebruik fietspaden

Om de provinciale ambities (vaker, verder en veiliger fietsen en innovatie fietspaden) te realiseren zet de provincie in op het verbeteren van fietsnetwerken, de versterking van de fiets in de mobiliteitsketen en het realiseren van innovatieve en energieneutrale fietspaden (Uitvoeringsagenda Samen verder fietsen). Daarnaast wordt ingezet op de realisatie van snelfietsroutes; hiervoor is de Toekomstagenda snelfietsroutes opgesteld. Voor de verdere beleids- en programmaontwikkeling ontbreekt het momenteel aan structurele informatie over het gebruik van fietspaden. Om een structureel monitoringsprogramma op te stellen en daarbij ook het gebruik van de fiets te stimuleren bij de oplevering van (snel)fietsroutes wordt voorgesteld om € 0,3 miljoen per jaar (exploitatie) te reserveren door middel van een verlaging van de structurele storting in de reserve exploitatieprojecten PZI.

Energietransitie mobiliteit

Bij de begroting 2017 is incidenteel € 10 miljoen beschikbaar gesteld voor een nieuwe impuls voor verduurzaming van onze mobiliteit (OV, wegen, etc.). Via het Kaderbesluit Infrastructuur 2017 is hiervan € 6,0 miljoen exploitatiebudget toegevoegd aan het Beheer en Onderhoudsprogramma in het PZI voor Energietransitie Infrastructuur. Deze worden en zijn ingezet voor onder andere het behalen van de CO₂ ambities voor beheer en onderhoud van (vaar)wegen. De overige € 4,0 miljoen is beschikbaar gesteld als budget voor het opschalen en versnellen van de introductie van zero-emissie busvervoer (via openbaar vervoerconcessies). Om de introductie van zero emissie waterstofbussen op te pakken is gewerkt aan nieuw projectvoorstel. De extra kosten hiervoor bedragen € 15,0 miljoen. Voorgesteld wordt om deze te dekken vanuit de reserve Mobiliteit. Voor de projectmanagementkosten (voorbereiding en aanbestedingstraject 2019 t/m 2020) ter grootte van € 0,6 miljoen wordt voorgesteld om deze eveneens te dekken vanuit de reserve Mobiliteit.

Overige voorstellen

Binnen het eerder genoemde gebiedsprogramma MoVe Rotterdam Den Haag worden ook maatregelen voor de korte termijn (*Korte Termijn Aanpak*) uitgewerkt. Het betreft maatregelen op het gebied van smart mobility en smart logistics, fiets en benutting (gedrag) voor bijvoorbeeld de Algeracorridor, Voorne-Putten en het Westland. Voorgesteld wordt om voor 2019 € 0,7 miljoen en voor 2020 € 0,6 miljoen te reserveren (totaal € 1,3 miljoen) vanuit de reserve Bereikbaarheid.

Een ander voorbeeld van samenwerking met onder andere het Rijk betreft *Truckparkings*. De provincie is lead partner in het project digitalisering en truckparking. Hiervoor is in de periode

2019 t/m 2023 een bijdrage afgesproken van totaal € 240.000,- te dekken vanuit de reserve exploitatieprojecten PZI.

Er is voor de uitvoering van *Amendement 578 (verlaging OV tarieven 2018-2019)* door Provinciale Staten € 7 miljoen (2x € 3,5 miljoen) beschikbaar gesteld. Nieuwe berekeningen laten zien dat de totale kosten echter € 8 miljoen bedragen. Voor de uitvoering is dus € 1 miljoen extra nodig welke gedekt wordt vanuit de reserve mobiliteit.

De *stimulering van innovatie in het openbaar vervoer* is opgenomen in de Subsidiereregeling Mobiliteit (paragraaf 16B) als een te subsidiëren activiteit. Voor een project in samenwerking met Arriva en ESA-ESTEC wordt voorgesteld om eenmalig € 0,8 miljoen beschikbaar te stellen vanuit de reserve Mobiliteit.

Sinds 2010 is op ca. 1.500 bushaltes een *Dynamisch Reisinformatie Systeem (DRIS)* aanwezig. Het beheer was gedekt door een jaarlijkse onttrekking van € 930.000,- aan de reserve Mobiliteit. Ten behoeve van verdere ontwikkeling en het toekomstige beheer worden over 2019 eenmalige kosten gemaakt voor nieuwe displays, wijzigingen in uitwisselingsformaten reisinformatie etc. Voorgesteld wordt om deze kosten te dekken vanuit de reserve mobiliteit. Om het DRIS in de toekomst goed te kunnen voortzetten, is er jaarlijks structureel een budget van € 1.300.000,- nodig. Ter dekking wordt voorgesteld de structurele storting in de egaliseringsreserve Exploitatieprojecten PZI te verlagen met € 0,4 miljoen.

De afgelopen jaren zijn de werkzaamheden op het vlak van Mobiliteit toegenomen en deels ook veranderd mede als gevolg van het hoofdlijnenakkoord Slimmer, schoner en sterker en ontwikkelingen in de samenleving. Om de bovenstaande (maar ook toekomstige) dossiers en maatregelen maar ook de financiële verwerking ervan goed te kunnen bemensen is extra *personele capaciteit* nodig op onder andere Europa, het BO-MIRT en het PZI. Hiervoor wordt voorgesteld om structureel € 0,6 miljoen beschikbaar te stellen en deze te dekken door een verlaging van de structurele storting reserve exploitatieprojecten PZI.

Tot slot wordt voorgesteld om een bijdrage te doen van maximaal € 0,1 miljoen aan het *Velo-Comfort-systeem* bij de *Algeraburg*. Dit systeem ondersteunt fietsers bij het traplopen door middel van een rolband en een borstelgoot. De Algeraburg maakt onderdeel uit van een snelfietsroute die hiermee aantrekkelijker wordt om te gebruiken.

Reservering weerstandsvermogen RijnlandRoute en HOV-net Zuid-Holland Noord

In het PZI zijn twee bijzondere risicoreserveringen op programmaniveau opgenomen. Het betreft € 123 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 er 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. Het eerste deel is inmiddels aanbesteed en daarom is bij Kaderbesluit 2019 € 24,0 miljoen vrijgevallen. In 2019 wordt de Tjalmaweg aanbesteed, indien de aanbesteding succesvol is zou € 10 miljoen kunnen vrijvallen.

Het weerstandsvermogen HOV-net Zuid-Holland Noord is eveneens opgebouwd uit drie delen namelijk spoor Leiden – Utrecht, spoor Alphen – Gouda en de HOV buscorridor Leiden – Katwijk – Noordwijk. De verwachting is dat ook dit weerstandsvermogen in tranches kan vrijvallen, echter wordt hiermee gewacht totdat er meer zekerheid is over spoorcorridor Leiden – Utrecht.

3. Overige mededelingen (budgetneutraal)

Voor de *A20 Gouda – Nieuwerkerk a/d IJssel* is in de bestuursovereenkomst afgesproken dat de bijdrage in de voorbereidingskosten van PZH wordt verhoogd van € 700.000,- naar € 850.000,- omdat de provincie de bijdragen van de overige regionale partijen voorschiet. De voorgeschoten bijdragen vloeien terug naar de reserve (budgetneutraal). De verhoging van € 150.000,- wordt in eerste instantie gedekt uit de reserve exploitatieprojecten PZI.

In het kader van versnellen, voorspellen en vertellen is eind 2017 gestart met een *over-programmering voor functionele verbeteringen wegen*. Momenteel zijn er al verschillende functionele verbeteringen voor wegen en vaarwegen geprogrammeerd die bij groot onderhoud zullen worden uitgevoerd. Door middel van de overprogrammering kunnen er in de periode 2019-2021 een aantal projecten uitvoeringsgereed worden gemaakt zonder dat daar al direct budget voor beschikbaar gesteld is in het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI). De projecten richten zich op zowel doorstroming als 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 Infrastructuur en het PZI. Er is nog voldoende budget aanwezig voor de projecten die in 2019 en 2020 uitvoeringsgereed komen.

Voor de volgende projecten zijn er op dit moment ontwikkelingen te melden:

- De projectvoorbereiding voor de N207 rondom Westergouwe is in volle gang. Er is in overleg met de gemeente Gouda besloten een nader onderzoek te doen naar de bestendigheid van de voorgestelde korte termijnmaatregelen in relatie tot mogelijke lange termijn infrastructurele aanpassingen;

- De eerder gerealiseerde maatregelen aan de N216 Wilgenweg zijn geëvalueerd. In overleg met de omgeving wordt gekeken naar mogelijkheden voor snelheidsremmende maatregelen op korte termijn;
- Voor de realisatie van de rotonde op de N460/N461 is subsidie verleend aan de gemeente Nieuwkoop. Oplevering van de rotonde is voorzien in 2020;
- Voor de N451 en de N219/A 12 wordt gestart met het ontwerp van infrastructurele aanpassingen (zoals een vrije rechtsaf strook) om de doorstroming te verbeteren. Deze maatregelen worden genomen als onderdeel van de verbreding van de A20 tussen Nieuwerkerk a/d IJssel en Gouda;
- Een nieuwe mogelijke maatregel die in 2019 wordt onderzocht is herinrichting van de N228 om de verkeersveiligheid te verbeteren met behoud van de doorstroming van de weg;
- Er zijn afspraken gemaakt over een nieuwe aansluiting op de N217 om het Suikerunie terrein wat herontwikkeld wordt te ontsluiten. De provincie zal € 0,4 miljoen bijdragen aan het project;
- De realisatie van een rotodoseerinstallatie (RDI) in de N206 bij Stompwijk zal worden uitgevoerd in het Kader van het HOV-net Zuid-Holland Noord (onderdeel uitrol R-net).

Tabel 1: Overprogrammering functionele verbeteringen

(x € 1 miljoen)		Indicatie mogelijke PZH bijdrage	Verwacht jaar gereed
	Omschrijving		
Overprogrammering functionele verbeteringen (na Kaderbesluit 2020)			
1	N209 geluidsscherm Bergschenhoek – Bleiswijk	2,9	2021
2	N207 rondom Westergouwe	5,2	2021
3	N223 aansluiting oostelijke randweg De Lier	3,5	2023
4	Kruising N208/N443 Sassenheim.	4	2022-2025
5	Fietstunnel N459 (verbinding N11-A12, Bodegraven)	2	2021
6	N216 Wilgenweg (korte termijn)	2	2020
7	N219/N453 Bredeweg	3	2021
8	Rotonde N460/N461	0,9	2020
9	N451/A 12 (KTA)	0,2	2021
10	N219/A 12 (KTA)	0,2	2021
11	Verkanting N470	0,5	2020
12	Lekkages in dijken en kwellen	2	2022
13	Smart mobility en IVRI's (o.a. KTA)	3,5	2021
14	Rotodoseerinstallatie N206 Stompwijk R-net (KTA)	0,2	2021
15	N209 Benthuizen-Heerenweg en N216 van Langeraadweg	2	2022
16	N217 Vrouwehuisjesweg	2	2022
17	N228 Herinrichting wegprofiel	1	2020
18	Geluidschermen Triangel (N451)	0,9	2020
19	Aansluiting N217 Suikerunie terrein	0,4	2020
20	Bijdrage rotonde N444 randweg Voorhout	0,5	2020
totaal		35,5	
nog nader toe te delen binnen budget functionele verbeteringen		13,6	

4. Totaaloverzicht financiële verschuivingen PZI

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. Omdat ieder jaar nieuwe instroom plaatsvindt in het PZI (€ 33,9 miljoen) is het effect minder groot. Het volume aan vrije investeringsmiddelen neemt af van € 114,3 miljoen naar € 68,7 miljoen. De vrije investeringsmiddelen blijven beschikbaar in het PZI voor dekking van tegenvallers, scopewijzigingen en de nog ongedekte (toekomstige) ambities. Indien er de komende collegeperiode niet zal worden geïndexeerd zijn de resterende vrije middelen nodig om prijsstijgingen op te vangen. 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 2034 binnen het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur ruim € 2,9 miljard beschikbaar in de vorm van reserveringen en programma- en projectbudgetten voor (vaar)wegen, verkeersveiligheid, openbaar vervoer en fiets.

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 € 26,8 miljoen exploitatie (2019-2023) en structureel € 43,0 miljoen t/m 2034. De komende jaren zijn nog structurele stortingen voorzien in de reserve Bereikbaarheid en Exploitatieprojecten PZI. Op basis van de huidige inzichten is er over de looptijd van 15 jaar (t/m 2034) nog € 48,5 miljoen aan onbeklemde reserves.

In tabellen 2, 3 en 4 is een overzicht weergegeven van de voorstellen in dit kaderbesluit. Deze tabellen geven een overzicht en zijn 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 2: Overzicht verschuivingen investeringen

(x € 1 miljoen)	Project-omschrijving	Budget investeringen (gesloten circuit PZI)				jaer activering	omschrijving verschuiving voor in statenvoordracht
		was	wordt	verschil			
1a	MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211 (Wippoldervariant)	62,9	83,5	20,6		2023	Verhoging budget conform gewijzigd uitvoeringsbesluit 19 december 2018 met € 20,6 miljoen waarvan € 13,6 miljoen vanuit budget Programmatische aanpak Rotterdam - Den Haag en € 7,0 miljoen door gemeente Westland.
1b	MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211 (Wippoldervariant)	-0,3	-7,3	-7,0		2023	Zie 1a, bijdrage gemeente Westland wordt met € 7,0 miljoen verhoogd
1c	Programmatische Aanpak Rotterdam - Den Haag	56,4	42,8	-13,6		2032	zie 1a

2a	N434/N206 RijnlandRoute	89,1	924,1	33,0	2023	Verhoging budget met € 1,0 miljoen vanuit budget energietransitie infrastructuur (B490011) voor het toepassen van Solar Optic Fibre in het project RLR en verhoging met € 0,6 miljoen vanuit HOV net ZHN voor realiseren van bushaltes voor de ontsluiting van het Bio Science Park. Daarnaast toevoeging van € 8,9 miljoen door bijdragen van derden waaronder gemeente Oegstgeest en Katwijk en indexering Rijksbijdrage. Voorstel voor dekking indexeringstekort t/m 2019 van circa € 22,5 miljoen ten laste van vrije middelen.
2b	Energietransitie infrastructuur	13,1	12,1	-1,0		zie 2a.
2c	HOV-NET Zuid-Holland Noord	460,4	460,0	-0,4		zie 2a. Daarnaast administratieve verschuiving van € 0,2 miljoen vanuit budget functionele verbeteringen wegen voor realisatie van een rotondedoseerinstallatie (RDI) in de N206 bij Stompwijk.
2d	Functionele verbeteringen wegen doorstroming en verkeersveiligheid (via trajectaanpakken)	30,0	29,8	-0,2		zie 2c
2e	N434/N206 RijnlandRoute	0,0	-8,9	-8,9		rekenregel, zie 2a.
3	N206 RLR Reservering weerstandsvermogen	99,0	99,0	0,0	2023	Nog niet duidelijk of vrijval ontstaat.
4a	Gelijkvloerse kruising N214/216	18,6	19,6	1,0	2022	Overheveling beschikbaar budget € 1,0 miljoen vanuit budget Beschikbaar voor OV voor aanleg bushaltes conform uitvoeringsbesluit 8 januari 2019
4b	Beschikbaar voor OV (waaronder spoorinfrastructuur)	22,2	12,2	-10,0	2030	zie 4a. Restant reservering voor HOV DAV ter hoogte van € 10 miljoen wordt verdeeld over uitvoeringsbudget HOV DAV waaronder Merwerdelingelijn (€ 9 miljoen) en N214/N216 (€ 1 miljoen)
5	Geluidsschermen Lansingerland (Actieplan Geluid prov. wegen 2018-2024)	2,0	2,9	0,9	2019	Verhoging budget vanuit budget beschikbaar voor lopende projecten en onderhandeling als gevolg van extra wensen vanuit bewonersparticipatie
6a	N222a Verdubbeling Veilingroute N466-Lange broekweg	26,5	27,0	0,5	2019	Administratieve verhoging budget vanuit afgerond project Wegenproject Westland ivm overgenomen projectdeel
6b	Wegenproject Westland	0,0	-0,5	-0,5		Rekenregel interne verrekening, betreft een administratieve correctie op 2017
7	N215 Melissant - Dirksland	16,3	17,4	1,1	2019	Verhoging budget vanuit beschikbaar lopende projecten en onderhandeling vanwege optreden onvoorziene risico's (slechte kwaliteit zand) en daardoor hogere projectmanagementkosten.

8	Vervangen Steekterbrug	26,7	30,1	3,4	2022	Verhoging budget voor hogere kosten als gevolg van prijsontwikkeling in de markt en extra projectmanagementkosten als gevolg van langer proces. Dekking vanuit vrije middelen (€ 3,0 miljoen) en budget Beschikbaar lopende projecten en onderhandeling (€ 0,4 miljoen).
9a	Functionele verbeteringen verkeersveiligheid provinciale wegen	0,0	13,7	13,7	2023	Verkeersveiligheidsmaatregelen op provinciale wegen waaronder bermveiligheid (zie brief aan PS van 7 januari 2019) met cofinanciering vanuit het Rijk (€ 1,7 miljoen exclusief btw) en veiligheid voor fietsers bij turborotondes (fietstunnels). Aanvullende dekking vanuit vrije middelen (€ 12,0 miljoen).
9b	Functionele verbeteringen verkeersveiligheid provinciale wegen	0,0	-1,7	-1,7	2023	Zie 9a
10a	Dynamisch verkeersmanagement (vaar)wegen	0,0	7,0	7,0	2025	Dekking voor vervolgprogramma DVM t/m 2025. Onder andere realisatie van de nieuwe bediencentrale gericht op wegen en vaarwegen voor € 4 miljoen. Voor de realisatie van intelligente verkeersregelininstallaties op en rond provinciale wegen en aansluiting op het provinciaal glasvezelnet is op korte termijn circa € 3,0 miljoen nodig. Dekking vanuit bestaand budget Dynamisch Verkeersmanagement wegen (€ 4,5 miljoen), Dynamisch vaarwegmanagement (€ 0,5 miljoen) en vrije middelen (€ 2,0 miljoen).
10b	Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)	16,8	12,3	-4,5	2021	zie 10a
10c	Realiseren vaarwegmanagement (DVM)	12,2	11,7	-0,5	2021	zie 10a
11	HOV DAV (waaronder Merwerdelingelijn)	15,4	24,4	9,0	2025	Zie 4b, overheveling budget vanuit beschikbaar voor OV o.a. spoorinfrastructuur
12	Beschikbaar lopende projecten en onderhandeling	2,4	0,0	-2,4		Zie 5, 7 en 8
13	Geluidsmaatregelen SWUNG II	0,0	25,0	25,0	2034	Inschatting kosten voor wettelijk verplichte aanpak geluidsoverlast. Betreft realisatie geluidschermen en gevelisolatie langs provinciale wegen t/m 2040. Aanleg stil asfalt via actualisatie NOK/budgetbehoefte.
14	Beter Benutten infrastructuur o.a. ketenmobiliteit	0,0	15,0	15,0	2034	Dekking voor provinciaal aandeel in lopende programma's met o.a. de MRDH om het mobiliteitsnetwerk beter te benutten bijv. wegen (€ 5 miljoen) en openbaar vervoer knooppunten in relatie tot ketenmobiliteit (€ 10 miljoen). Dekking vanuit vrije middelen.

Tabel 3: Overzicht verschuivingen exploitatie

(x € 1 miljoen)	Project-omschrijving	Budget exploitatie (gesloten circuit PZI)			jaar activering	omschrijving verschuiving voor in statenvoordracht
		was	wordt	verschil		
E1	MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211 (wippoldervariant)	0,5	0,6	0,1	vanaf 2024	Extra beheerlasten ter grootte € 0,1 miljoen per jaar door realisatie van de Wippoldervariant. Dekking vanuit een verlaging van de structurele storting reserve Exploitatieprojecten PZI.
E2	Gelijkvloerse kruising N214/216	0,1	0,2	0,1	vanaf 2020	Extra beheerlasten ter grootte € 0,1 miljoen per jaar door realisatie van de functionele wijzigingen en verkeersveiligheidsmaatregelen conform uitvoeringsbesluit 28 februari 2019. Dekking vanuit een verlaging van de structurele storting reserve Exploitatieprojecten PZI.
E3	N222a Verdubbeling Veilingroute N466-Lange broekweg	0,1	0,6	0,5	vanaf 2020	Extra beheerlasten ter grootte van € 0,5 miljoen per jaar door verdubbeling en andere functionele wijzigingen. Dekking vanuit een verlaging van de structurele storting reserve Exploitatieprojecten PZI.
E4	Overdracht wegen (N456, N220/N223 en overig)	0,9	3,5	2,6	2019	Afkoopsom voor de overdracht van wegen namelijk de N456 (€ 250.000,-), restanten in het kader van de wet herverdeling wegen (€ 1,0 miljoen) en verhoging van beschikbaar budget N220/N223 met € 1,3 miljoen vanuit de reserve Bereikbaarheid.
E5	Monitoring gebruik fietspaden en fietsstimulering	0,0	0,3	0,3	vanaf 2020	Structurele monitoring van gebruik fietspaden ten behoeve van beleids- en programmaontwikkeling. Daarnaast stimulering van fietsgebruik bij o.a. oplevering van (snel)fietsroutes (app "Love to ride"). Dekking € 0,3 miljoen per jaar gedekt uit verlaging van de structurele storting reserve Exploitatieprojecten PZI.
E6a	introductie van zero emissie waterstofbussen	8,0	23,0	15,0	2020	Dekking voor introductie van zero emissie waterstofbussen in het kader van de ambitie voor CO2-reductie in het openbaar vervoer. De extra kosten bedragen € 15,0 miljoen. Dekking vanuit de reserve Mobiliteit.
E6b	Projectkosten introductie zero emissie waterstofbussen	0,0	0,6	0,6	2019 t/m 2020	Dekking projectkosten voor 2019 en 2020 voor voorbereiding en aanbestedingstact. Zie E6a. Dekking vanuit de reserve Mobiliteit.
E7	Stimulering innovatie OV (paragraaf 16B SRM)	0,0	0,8	0,8	2019	Incidentele bijdrage van € 800.000,- voor een project in samenwerking met Arriva en ESA-ESTEC. Hierbij zullen 2 typen zelfrijdende busjes gaan rijden op het terrein van ESA-ESTEC. Dekking vanuit de reserve Mobiliteit.

E8	Afkoop beheer en onderhoud brug in HOV corridor Noordwijk-Schiphol	0,0	1,6	1,6	2023	Afkoop beheer en onderhoud aan brug in de HOV corridor Noordwijk-Schiphol ter grootte van € 1,6 miljoen aan provincie Noord-Holland conform overeenkomst 13 april 2018. De bijdrage zal na realisatie van de brug in 2023 worden gedaan. Dekking vanuit reserve Bereikbaarheid.
E9	Aansluiten gemeentelijke VRI's (Katwijk, Noordwijk, Voorschoten en Alphen) op verkeerscentrale	0,0	0,2	0,2	2019	Aansluiten gemeentelijke VRI's (Katwijk, Noordwijk, Voorschoten en Alphen) op verkeerscentrale ten behoeve van inzet alternatieve routes bij calamiteiten (CAR), sneller oplossen van storingen (doorstroming/verkeersveiligheid). Bijdrage van circa € 200.000,- ten laste van de reserve Bereikbaarheid.
E10	Bijdrage moving traffic aanpak N218 Hartelweg-Hartelkruis	0,0	0,1	0,1	2020	Bijdrage van € 100.000,- aan project moving traffic N218 Hartelweg in het kader van programma aansluitingen HWN-OWN (BO-MIRT). Dekking vanuit een bijdrage uit reserve Bereikbaarheid..
E11a	Bijdrage voorbereiding A20 Gouda – Nieuwerkerk a/d IJssel	0,7	0,9	0,2	2019	Voor de A20 Gouda – Nieuwerkerk a/d IJssel is in de bestuursovereenkomst afgesproken dat de bijdrage in de voorbereidingskosten van PZH wordt verhoogd van € 700.000,- naar € 850.000,- omdat de provincie de bijdragen van de overige regionale partijen voorschiet. De voorgeschoten bijdragen vloeit terug naar de reserve (budgetneutraal). De verhoging van € 150.000,- wordt in eerste instantie gedekt uit de reserve Exploitatieprojecten PZI.
E11b	Bijdrage voorbereiding A20 Gouda – Nieuwerkerk a/d IJssel	0,0	-0,2	-0,2		zie E11a
E12	Pilot geluidsreducerende maatregelen (Whisstone) langs de N223 (De Lier)	0,0	0,2	0,2	2019	Pilot voor geluidsreducerende maatregelen. Dekking dmv bijdrage reserve exploitatieprojecten PZI.
E13	KTA Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag 2019	0,0	1,3	1,3	2020	Bijdrage aan regelaanpak/moving traffic, benuttingspakket Algeracorridor en OV-oeververbinding, korte termijn maatregelen gebiedsuitwerking Voorne-Putten, voorbereiding metropolitane fietsroute (Westland), gedragsaanpak Rotterdam – Den Haag, innovatieve mobiliteitsaanpak (mobility as a service Rotterdam The Hague airport) en logistiek makelaars. Dekking vanuit reserve Bereikbaarheid.
E14	Bijdrage Lead Partnership en digitalisering Truckparking	0,0	0,2	0,2	2019-2023	Bijdrage van € 240.000 in periode 2019 t/m 2023 voor Truckparking bestaande uit de kosten voor het lead partnership en digitalisering. Dekking vanuit de reserve Exploitatieprojecten PZI.
E15	Versterking capaciteit (fte) voor mobiliteitsdossiers	0,0	0,6	0,6	vanaf 2020	Versterking strategische (personeel) capaciteit voor structurele mobiliteitsdossiers (Europa, PZI, BO-MIRT etc.) vanaf 2020. Dekking vanuit een verlaging van de structurele storting reserve Exploitatieprojecten PZI.

E16	Uitvoering amendement 578 verlaging OV tarieven 2018-2019	7,0	8,0	1,0	2020	Er is € 7 miljoen (2x € 3,5 miljoen) beschikbaar gesteld voor uitvoering van het amendement. Nieuwe berekeningen laten zien dat dit onvoldoende is om de totale kosten van € 8 miljoen te dekken. Dekking voor € 1 miljoen extra vanuit de reserve Mobiliteit.
E17a	Beheer Dynamisch Reisinformatie Systeem (DRIS) incidenteel	0,0	0,4	0,4	2019	Sinds 2010 is op ca. 1.500 bushaltes een Dynamisch Reisinformatie Systeem (DRIS) aanwezig. Het beheer was gedekt door een jaarlijkse onttrekking van € 930.000,- aan de Reserve Mobiliteit. Ten behoeve van verdere ontwikkeling en het toekomstige beheer worden over 2019 eenmalige kosten gemaakt voor nieuwe displays, wijzigingen in uitwisselingsformaten reisinformatie etc. Dekking hiervoor komt uit reserve Mobiliteit.
E17b	Beheer Dynamisch Reisinformatie Systeem (DRIS) structureel	0,9	1,3	0,4	vanaf 2019	zie E17a. Om het DRIS in de toekomst goed te kunnen voortzetten, is er jaarlijks structureel een budget van € 1.300.000,- nodig. De jaarlijkse onttrekking aan de reserve Mobiliteit wordt verhoogd met € 0,4 miljoen
E18a	Afkoop uitvoeringsovereenkomst Wassenaar in het kader van de RijnlandRoute (beheer snelfietsroute)	0,0	2,8	2,8	2020	Met de gemeente Wassenaar is overeengekomen dat zij een aantal fietspaden gaan beheren. Hiervoor wordt eenmalig een afkoopsom betaald van € 2,8 miljoen voor toekomstig onderhoud. Dekking vanuit reserve Bereikbaarheid
E18b	Actualisatie toekomstige beheerlasten RijnlandRoute	5,6	6,7	1,1	vanaf 2023	De toename bestaat voor € 0,8 miljoen uit extra middelen voor personeel (beheer tunnel door Rijkswaterstaat) en €0,3 mln prijsontwikkeling in de markt. In 2019 worden de beheerlasten nogmaals geactualiseerd inclusief het ontwerp van de in 2019 aan te besteden Tjalmaweg. dekking vanuit de jaarlijkse storting reserve Exploitatieprojecten PZI
E19	Bijdrage Velo-Comfort-systeem Algerabrug	0,0	0,1	0,1	2019	Bijdrage aan Velo-Comfort-systeem bij de Algeraburg als ondersteuning om de brug op- en af te fietsen door middel van een rolband en een borstelgoot.

Tabel 4: Overzicht ontwikkeling vrije middelen en programmareserves

(x € 1 miljoen)		Vrije middelen in het PZI (gesloten circuit PZI)			
Projectomschrijving	was	wordt	verschil		
Vrije middelen PZI 2020-2034 (beleidsarm)	114,3	34,8	-79,50		Netto resultaat aanpassingen Kaderbesluit Infrastructuur 2020 (1 t/m 15)
Vrije middelen instroom 2034 investeringen		33,9	33,9		De jaarlijkse instroom voor nieuwbouwprojecten wordt aan de vrije middelen in het PZI toegevoegd
ontwikkeling vrije middelen 2020-2034 (beleidsarm)	114,3	68,7	-45,6		Effect alle beleidsarme verschuivingen inclusief mee- en tegenvallers en nieuwe instroom

(x € 1 miljoen)		Vrije/niet verplichte deel reserves (gesloten circuit PZI)			
Projectomschrijving	was	wordt	verschil		
Vrije/niet verplichte deel reserves (incidenteel 2019-2023)	57,7	30,9	26,8		netto resultaat na aanpassingen Kaderbesluit (incidentele inzet exploitatie E4, E6 t/m E14, E16 en E17a, E18a en E19)
Vrije/niet verplichte deel reserves (structureel t/m 2034)	91,5	48,5	43,0		neto resultaat na aanpassingen Kaderbesluit (structurele inzet exploitatie E1 t/m E3, E5, E15, E17b en E18b) rekening houdend met toekomstige stortingen en onttrekkingen t/m 2034

5. Doorkijk mogelijke toekomstige projecten en programma's (ongedekte ambities)

Voor de totale mobiliteitsambitie is een doorkijk opgenomen in dit Kaderbesluit (tabel 5 en 6). Dit is vergelijkbaar met de jaarlijkse weergave (en actualisatie) van de ongedekte ambities in het PZI. Deze ambities tellen op tot € 573,1 miljoen aan investeringen en € 10,9 miljoen per jaar exploitatie. Hiervoor worden nog geen dekkingsvoorstellen gedaan. Per saldo passen deze voorstellen momenteel ook niet in het PZI en de programmareserves. Deze ambities zijn gebaseerd op bestaand beleid en houden nog geen rekening met extra ambities op het vlak van bijvoorbeeld verstedelijking, klimaatadaptatie en CO2-reductie (infrastructuur en openbaar vervoer).

Tabel 5: doorkijk ongedekte ambities investeringen

(x € 1 miljoen)		Budget investeringen (gesloten circuit PZI)				
Project-omschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering	omschrijving verschuiving voor in statenvoordracht	
15 Bijdrage infrastructuur voor ontwikkeling Drechtsteden	0,0	13,0	13,0	2030	Nog te dekken bijdrage aan aanpassingen aan infrastructuur ten behoeve van de ontwikkeling van de Drechtsteden o.a. spoorzone	

16a	MIRT projecten optimalisatie wegennetwerk	0,0	100,0	100,0	2034	Reservering voor bijdrage aan maatregelen A15 Papendrecht - Gorinchem, A12 Gouda - De Meern, nieuwe oeververbinding Rotterdam, gebiedsuitwerkingen Westland en Voorne-Putten. Dekking vanuit budget Aanpak A12 Corridor (€ 10 miljoen A12 Gouda - De Meern), Programmatische Aanpak Rotterdam - Den Haag (€ 42,8 miljoen) en nog te dekken (€47,2 miljoen)
16b	Aanpak A12 corridor	30,0	20,0	-10,0		zie 17a. Bij Kaderbesluit 2019 is € 30 miljoen gereserveerd voor de A12 in relatie tot o.a. Greenports Boskoop en Oostland. Met een gelijke verdeling over drie mogelijke onderwerpen: A12 Gouda - de Meern, Programmatische Aanpak Gouwe en mobiliteitsaanpak A12. Voorstel is om deze te verdelen over budgetten MIRT wegen en Programmatische aanpak Gouwe (vlot en veilige vaarweg en ontsluiting Greenport en kernen)
16c	Programmatische aanpak Rotterdam - Den Haag	42,8	0,0	-42,8	2032	zie 16a
16d	MIRT projecten optimalisatie openbaar vervoernetwerk	0,0	20,0	20,0	2034	Reservering voor bijdrage aan maatregelen voortkomend uit MIRT afspraken en verkenningen (Central Innovation District Binckhorst) ten behoeve van verstedelijkingsopgave vanuit restantbudget Bijdrage aan realisatie van Light rail regio Rotterdam - Den Haag o.a. Hoekse Lijn (€4,6 miljoen) en nog te dekken(€ 15,4 miljoen)
16e	Bijdrage aan realisatie van Light rail regio Rotterdam - Den Haag o.a. Hoekse Lijn	20,0	15,4	-4,6	2022	zie 17d
17a	Programmatische aanpak Gouwe (Vlot en Veilige vaarweg)	20,6	100,6	80,0	2034	Reservering voor maatregelenpakket voor verbreding en aanpassing Gouwe om te voldoen aan Vlot en Veilig. Samenvoegen met bestaand budget Optimalisatie Gouwe irt A12 Coenecoop van € 20,6 miljoen. Dekking vanuit budget Aanpak A12 corridor (€ 10 miljoen) en nog te dekken (€ 70 miljoen)
17b	Aanpak A12 corridor	20,0	10,0	-10,0		zie 17a
17c	Programmatische aanpak Gouwe (Ontsluiting Greenport en kernen)	0,0	120,0	120,0	2034	Reservering voor maatregelenpakket aanpassingen weg en fiets. Dekking vanuit budget Aanpak A12 corridor (€ 10 miljoen) en nog te dekken (€ 110 miljoen)
17d	Aanpak A12 corridor	10,0	0,0	-10,0	2033	zie 17c
18	Programma Goederenvervoer: Regionale stedelijke distributie over water	0,0	5,0	5,0	2021	Reservering voor aanleg laad en loswallen langs provinciale vaarwegen om stedelijke distributie via de weg te verminderen. Mogelijk onderdeel Programma Goederenvervoer. Nog te dekken.
19	Programma Goederenvervoer: Bijdrage aan infrastructuur maatregelen doorontwikkeling Coolport (Waal-Eemhaven)	0,0	10,0	10,0	2023	Reservering voor doorontwikkeling Coolport om vervoer van versproducten over water te bevorderen, nog te dekken. Mogelijk onderdeel Programma Goederenvervoer.

20	Programma Goederenvervoer: Bijdrage aan realisatie Railterminal Bleiswijk	0,0	10,0	10,0	2024	Bijdrage aan infrastructuur aanpassingen om de ontwikkeling Railterminal mogelijk te maken, nog te dekken. Mogelijk onderdeel Programma Goederenvervoer.
21	OV knoop Leiden (ketenmobiliteit)	0,0	7,5	7,5	2021	Betreft provinciale bijdrage aan ontwikkeling OV knoop Leiden bijvoorbeeld fietsparkeren. Nog te dekken.
22a	Knelpunten Uitvoeringsagenda 'Samen verder fietsen'	67,3	127,3	60,0	2023	Reservering voor oplossen resterende knelpunten uit de uitvoeringsagenda t/m 2023. Nog te dekken
22b	Realisatie toekomstagenda snelfietsroutes	0,0	60,0	60,0	2023	Reservering voor realisatie toekomstagenda snelfietsroutes t/m 2023. Het gaat om 10 routes vastgelegd in bestuursakkoord met de MRDH waar al initiatieven voor lopen of die tegelijk met (wegenprojecten) kunnen worden gerealiseerd. Nog te dekken.
23	Doorstroming OV over de weg o.a. benutting weginfra en haltes	0,0	50,0	50,0	2034	Reservering voor infrastructurele aanpassingen aan wegen van Rijk, provincie en gemeenten (IVR's, bustroken etc.). Nog te dekken.
24	Capaciteitsverruiming (regionaal) spoor (o.a. Merwedelingelijn)	0,0	100,0	100,0	2034	Reservering voor infrastructurele aanpassingen aan de Merwedelingelijn om capaciteit te verhogen en voor ontwikkeling OV-knooppunt Gorinchem-West (HOV Breda - Utrecht en Merwedelingelijn). Nog te dekken.
25	Extra Geluidsmaatregelen provinciale wegen (Actieplan geluid bovenop SWUNG II na 2023)	0,0	15,0	15,0	2034	Reservering voor extra maatregelen in toekomstige actieplannen (geluidschermen en -bermen, gevelisolatie etc.) bovenop wettelijk verplicht SWUNG II. Nog te dekken.

Tabel 6: doorkijk ongedekte ambities exploitatie

(x € 1 miljoen)	Project-omschrijving	Budget exploitatie (gesloten circuit PZI)			jaar activering	omschrijving verschuiving voor in statenvoordracht
		was	wordt	verschil		
E20	Doorontwikkeling Dynamische Verkeersmanagement (niet fysieke maatregelen en organisatie)	0,0	3,4	3,4	vanaf 2020	Doorontwikkeling Dynamisch Verkeersmanagement ten behoeve van slimmer gebruik van bestaande infrastructuur door tijd gedreven data, IVR's, gedragsbeïnvloeding, data beschikbaar stellen, integratie DVM wegen en vaarwegen en vervanging scenario-aanpak door regelaanpak. Nog te dekken.
E21	stimulering innovatie OV (paragraaf 16B SRM)	0,0	1,5	1,5	vanaf 2020	Structurele dekking voor voortzetting stimulering innovatie in OV. Nog te dekken.
E22	exploitatie OV R-net, structureel tekort voor gewenste doorgroei	0,0	2,0	2,0	vanaf 2020	Door groei van gebruik is het wenselijk om capaciteit te verruimen. Nog te dekken.
E23	Energietransitie infrastructuur (100% CO2-reductie beheer en onderhoud)	0,0	4,0	4,0	Vanaf 2020	Dekking voor structurele CO2-reductie bij beheer en onderhoud van provinciale (vaar)wegen.

Vervolgproces

De financiële gevolgen van het Kaderbesluit worden meerjarig verwerkt in de Voorjaarsnota 2019 (onder doelen 2.1 en 2.2) en opgenomen in het PZI 2020-2049 dat dit najaar zal worden voorgelegd aan Provinciale Staten.

Ontwerp-Besluit

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

Gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 14 mei 2019 , met het besluitnummer PZH-2019-687310071;

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

Besluiten:

Vast te stellen het Kaderbesluit Infrastructuur 2020 met daarin de beoogde voorstellen voor inzet van financiële middelen in het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur en de reserves van Programma 2 conform de tabellen 2 (Overzicht verschuivingen investeringen), 3 (Overzicht verschuivingen exploitatie) en 4 (Overzicht ontwikkeling vrije middelen en programmareserves);

Den Haag,

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

griffier,

voorzitter,

Bijlagen:

Overzicht nieuwbouw en onderhoud ((vaar)wegen) door provincie Zuid-Holland en Rijk tot en met 2030

Den Haag, 14 mei 2019

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

secretaris,

voorzitter,

--

drs. H.M.M. Koek

drs. J. Smit