

Kadernota 2024-2027

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	3
Bestuurlijke inleiding.....	5
Strategisch kennisbeeld.....	7
Kennisonderzoek.....	7
Monitor leefomgeving.....	7
Lange termijn agenda Omgevingsbeleid.....	8
Opvolging eerdere besluitvorming.....	9
Onzekerheden met mogelijke impact op het begrotingssaldo.....	11
Begrotingssaldo met onzekerheden.....	11
Baten.....	11
Lasten.....	13
Financiële hoofdlijnen (Budgettair Kader Begroting 2024 - 2027).....	17
Financieel totaalbeeld Kadernota 2024 - 2027.....	17
Mutaties begrotingssaldo in de Kadernota 2024-2027.....	19
Begrotingssaldo 2024 - 2038 en Algemene reserve.....	22
Financiële indicatoren.....	23
Stelposten.....	28
Lange termijn doorkijk.....	30
Grondslagen.....	35
Lange termijn inzicht.....	41
Bijlagen.....	65
Bijlage 1 Subsidies.....	67
Bijlage 2 Investeringskredieten.....	82
Bijlage 3 Wijzigingen Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland.....	85
Bijlage 4 Vooruitblik Nota Onderhoud Kapitaalgoederen (NOK) Provinciale Infrastructuur 2024-2038.....	129
Bijlage 5 Statenbesluit.....	131
Bijlage 6 Amendementen en moties.....	133
Bijlage 7 Afkortingenlijst.....	135

Bestuurlijke inleiding

Voor u ligt de Kadernota 2024 met het meerjarig perspectief op het begrotingsjaar 2024 en de drie daarop volgende jaren. Dit meerjarig perspectief is uitgewerkt in een financiële meerjarenraming en voorzien van een toelichting.

Deze Kadernota is opgesteld aan het eind van de coalitieperiode van het huidige college, in een periode van de provinciale verkiezingen. Kortom, een bijzondere periode. We zijn daarom terughoudend geweest in beleids- en begrotingsbijstellingen die een beslag leggen op de algemene middelen en het begrotingsresultaat. Deze Kadernota is beleidsarm en er zijn weinig prioritaire onderwerpen opgenomen. Bijstellingen en beleidsonderwerpen die in financiële zin onvoorzien, onvermijdelijk of onuitstelbaar zijn, staan er wel in. En op basis daarvan zijn de financiële kaders en het bijbehorende financiële langetermijnperspectief opgenomen.

Voor de Begroting 2024 is deze kadernota het startpunt. De uitkomst van de collegeonderhandelingen na de verkiezingen en een nieuw coalitieakkoord hebben een grote impact op het verdere proces en de inhoud van de Begroting 2024. Het is aan een nieuw college om begrotingsbijstellingen en nieuwe beleidsvoorstellen te doen en het beleid te prioriteren. Deze keuzes en bijstellingen worden vervolgens beleidsmatig en financieel uitgewerkt voor de Begroting 2024.

Net als vorig jaar is in deze Kadernota het hoofdstuk strategisch kennisbeeld opgenomen. In dit hoofdstuk laten we zien hoe we omgaan met de programmering van kennis binnen de provincie en hoe de samenhang is met de monitor leefomgeving. Vanwege het beleidsarme karakter van deze Kadernota, is dit hoofdstuk beknopt van opzet. Waar nodig, verwijzen we u door naar belangrijke instrumenten waarmee u als Provinciale Staten uitvoering kunt geven aan uw kaderstellende en agenderende rol. Zo kunt u via de [Lange Termijn Agenda \(LTA\) van het Omgevingsbeleid](#) zien welke statenvoorstellen in het kader van het omgevingsbeleid naar u toekomen en wanneer. Via de [Monitor Leefomgeving](#) kunt u zien hoe het er 'buiten' in de provincie Zuid-Holland voor staat.

Per ambitie is op het niveau van beleidsdoel aangegeven waar de wijzigingen in het financiële kader plaatsvinden. Het gaat dan met name om diverse prijsactualisaties en de verwerking van prijsinflatie.

Elke dag beter. Zuid-Holland.

Het college van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
mei 2023

Strategisch kennisbeeld

Kennisonderzoek

De provincie Zuid-Holland doet elk jaar strategisch onderzoek naar verschillende thema's. Onder strategische kennis verstaan we langetermijn en sectoroverstijgende kennis, die nodig is om complexe maatschappelijke opgaven op te pakken en/of nieuwe thema's te signaleren. Belangrijke drijfveer daarbij zijn transities.

Maatschappelijke, economische, technische en ecologische transities kunnen elkaar in toenemende mate beïnvloeden, versterken of dwarszitten. Onderzoek kan helpen tijdig te onderkennen waar de dwarsverbanden zitten en aan te geven hoe daarmee om te gaan. Zo mogelijk worden daarbij waardevolle nieuwe perspectieven ontdekt. Met die kennis kunnen we de uitvoerbaarheid en de impact van onze ambities vergroten.

Strategische kennis is volop beschikbaar in allerlei vormen, vaak rapporten van kennisinstellingen, adviesbureaus, NGO's of (inter)gouvernementele organisaties. De provincie Zuid-Holland richt zich op aanvullend strategisch onderzoek dat specifiek op onze provincie is gericht. Circa 80% van deze strategische onderzoeken en verkenningen is direct bedoeld voor de uitvoering van Zuid-Hollands beleid. De overige 20% is gericht op signaleren en agenderen van nieuwe thema's, die mogelijk op korte of langere termijn relevant worden voor de provincie.

Strategische kennis in ontwikkeling: aandacht voor brede welvaart

Provinciale Staten zijn in april 2023 geïnformeerd over het programma voor strategische kennisontwikkeling in 2023, inclusief een vooruitblik op 2024. In 2023 krijgt het thema brede welvaart opnieuw en intensiever op verschillende manieren de aandacht. Zo worden onderzoeken die dit thema raken in 2023 afgerond.

Bestuurlijk vertrekpunt voor kennisontwikkeling over brede welvaart is het behandelvoorstel van 20 december 2022 voor de aangenomen [motie 1159](#) Sturen op Brede Welvaart, niet alleen geld telt.

Monitor leefomgeving

De monitor leefomgeving Zuid-Holland laat zien hoe het er 'buiten' voorstaat in de provincie Zuid-Holland. Deze monitor brengt (beleidsrelevante) ontwikkelingen in de leefomgeving in beeld, zonder uitspraak te doen over de relatie met provinciaal beleid of de effectiviteit, efficiëntie of legitimiteit van provinciale keuzes binnen dat beleid.

De monitor beschrijft de staat van de leefomgeving aan de hand van een compacte set indicatoren, voor het overzicht gegroepeerd in samenhangende thema's. Door de monitor jaarlijks in geactualiseerde vorm uit te brengen worden langjarige trends en ontwikkelingen zichtbaar. Deze trends kunnen gebruikt worden bij besluitvorming over de kadernota. In oktober 2022 is de monitor vastgesteld in Provinciale Staten, waarmee de eerste formele versie ervan beschikbaar is gekomen.

De monitor leefomgeving Zuid-Holland heeft samenhang met de kadernota, maar is geen onderdeel daarvan. Volgens afspraak wordt de monitor ieder jaar in aanloop naar de besluitvorming over de kadernota geactualiseerd. Daarbij worden de individuele indicatoren, indien van toepassing, geactualiseerd en vindt op onderdelen ook doorontwikkeling van het instrument plaats. Om die reden is de monitor voor dit moment ook voorzien van een apart besluitvormingstraject, dat in de pas moet lopen met de besluitvorming over de kadernota. In de kadernota duiden we de ontwikkelingen die uit de monitor leefomgeving zichtbaar worden. Aangezien de huidige kadernota beleidsarm van karakter is, ontbreekt die duiding in deze versie. Wel zal vanuit de besluitvorming over de actualisatie van de monitor op meer feitelijke basis aangegeven worden waar er veranderingen in de leefomgeving 'buiten' in Zuid-Holland zijn opgetreden.

Voor de meest actuele versie van de monitor leefomgeving Zuid-Holland verwijzen we naar:

<https://monitorleefomgeving.zuid-holland.nl/>

Lange termijn agenda Omgevingsbeleid

De Lange Termijn Agenda (LTA) Omgevingsbeleid is een instrument van Provinciale Staten, om hun agenderende rol in de ontwikkeling van het omgevingsbeleid te ondersteunen. De LTA wordt periodiek geagendeerd voor de vergadering van Provinciale Staten. Op deze manier is er met regelmaat gelegenheid om de LTA te bespreken en desgewenst aan te passen. Daarbij kan gedacht worden aan nieuwe onderwerpen toevoegen, bestaande onderwerpen afvoeren of onderwerpen in de tijd verplaatsen .

De LTA is digitaal [raadpleegbaar](#). De LTA is gesorteerd aan de hand van de beleidscyclus (verkenningen, onderzoeken en gebiedspraktijk, beleidsvoornemens, modules, beleidsuitvoering en evaluaties en monitoring) of aan de hand van de geplande aanbieding van het agenda-item aan Provinciale Staten.

Opvolging eerdere besluitvorming

Motie 1142 - Duurzaam bos- en bomenbeleid

In de Statenvergadering van 9 november 2022 heeft u de [motie 1142](#) 'Duurzaam Bos en bomenbeleid' aangenomen. Hierin verzoeken Provinciale Staten het college om:

- Bij de uitwerking van het werkplan Bos en Bomen een uitvoeringsprogramma te ontwikkelen inclusief een kostenraming.
- Op basis daarvan bij het opstellen van de Kadernota 2024 voor het bos- en bomenbeleid een voorstel te doen voor de manier waarop het benodigde uitvoeringsbudget voor jaren 2025 en verder wordt verwerkt.

Omdat we niet vooruit willen lopen op het nieuwe coalitieakkoord, doen we nog geen financieel voorstel in deze Kadernota. We stellen voor om dit een gespreksonderwerp te laten zijn van de collegeonderhandelingen en dit vervolgens terug te laten komen bij de behandeling van de Begroting 2024. Wel is een voorstel voor een uitvoeringsprogramma periode t/m 2028 opgesteld en dit stuk wordt toegevoegd op de procedureagenda van de commissie KNM, 7 juni.

Bij [motie 1117](#) 'spade de grond in' is een bedrag van € 2,5 mln toegekend. Als er door het volgende college voor wordt gekozen om het bos- en bomenbeleid na 2025 voor te zetten, is de verwachting dat een vergelijkbaar bedrag jaarlijks noodzakelijk zal zijn. Dit kan mogelijk gedeeltelijk gefinancierd worden uit het transitiefonds NPLG omdat bosuitbreiding en bosvitaliteit een van de NPLG-doelen is.

Amendement 733 - Verhoging subsidieplafond subsidieregeling beheer recreatiegebieden Zuid-Holland

In de Statenvergadering van 9 november 2022 heeft u het [amendement 733](#) 'Verhogen subsidieplafond subsidieregeling beheer recreatiegebieden Zuid-Holland' aangenomen. De beslispunten bij de Begroting 2023 zijn als gevolg daarvan gewijzigd op onderstaande punten:

- Bij Beleidsprestatie 7-2-1 Recreatie, Sport, kennisontwikkeling en Innovatie € 0,9 mln extra ter beschikking te stellen voor het recreatiebeheer voor 2023. Dekking wordt gevonden in Beleidsdoel 7-2 jaarschijf 2028. Financiële verwerking hiervan vindt bij Voorjaarsnota 2023 plaats.
- Het plafond van de subsidieregeling 1.6.109 beheer recreatiegebieden Zuid-Holland voor de periode 2023 tot en met 2025 te verhogen van € 4,8 mln met € 0,9 mln tot € 5,7 mln.

De toevoeging in jaarschijf 2023 van € 0,9 mln is verwerkt in de Voorjaarsnota 2023. In het amendement was destijds de verwachting aangegeven dat met deze verhoging de norm van 40% voor het maximumsubsidiepercentage van de kosten van beheer en toezicht op recreatiegebieden kan worden gehaald. Daarnaast was aangegeven dat, gezien de provinciale verkiezingen in 2023, alleen over het jaar 2023 een besluit werd genomen. Een besluit over de hoogte van het budget na 2023 werd overgelaten aan de nieuwe Staten.

Omdat we niet vooruit willen lopen op het nieuwe coalitieakkoord, doen we nog geen financieel voorstel in deze kadernota. We stellen voor om dit een gespreksonderwerp te laten zijn van de collegeonderhandelingen en dit vervolgens terug te laten komen bij de behandeling van de Begroting 2024. Met het oog daarop geven we hieronder een inhoudelijke toelichting.

Toelichting

In juni 2022 is de nieuwe beheerregeling voor ondersteuning van recreatiegebieden vastgesteld. De regeling beoogt om vanaf 2023 de eigenaren van de recreatiegebieden op een uniforme wijze te ondersteunen in het beheer en onderhoud van de gebieden tot een bedrag van maximaal 40% van de kosten. Het toe te kennen percentage is daarbij afhankelijk van de omvang van de aanvragen in relatie tot het beschikbare budget. Voor de jaren 2023, 2024 en 2025 komen de gebieden hiervoor in aanmerking met een minimale omvang van 100 ha en die geen financiële ondersteuning van de provincie krijgen in de vorm van een subsidie en waarbij de

beheerkosten door de provincie niet zijn afgekocht. Het betreft gebieden van 5 gemeenten (Delft, Den Haag, Leiden, Vlaardingen en Zoetermeer) en recreatieschap Hitland en van de gebieden van Staatsbosbeheer zonder beheerbudget. Die laatste gebieden hebben in 2022 voor het beheer en onderhoud een eenmalige subsidie van de provincie ontvangen. Vanaf 2026 komen ook de gebieden van de recreatieschappen die tot 2026 nog kunnen rekenen op een provinciale boekjaarsubsidie voor de nieuwe beheerregeling in aanmerking.

Structureel is voor de beheerregeling voor 2023, 2024 en 2025 € 1,6 mln beschikbaar welk budget voor 2023 via een amendement op de begroting 2023 is verhoogd tot € 2,5 mln. In het amendement is gekozen voor alleen een verhoging van 2023 opdat een besluit over de hoogte van het budget na 2023 door de nieuwe Staten kan worden genomen.

De inschatting bij de begroting was dat met het verhoogde budget aan alle aanvragers een provinciale bijdrage van 40% van de kosten kon worden verstrekt. Om de subsidies te kunnen aanvragen is een subsidiemogelijkheid opengesteld voor 2023 ter hoogte van € 2,5 mln en voor 2024/2025 ter hoogte van € 3,2 mln (2 keer € 1,6 mln). Het beschikbare indexatiebudget voor deze regeling is (nog) niet aan het plafond toegevoegd, omdat de indexatie niet in de plafonds van deze regeling zijn opgenomen.

Huidige stand van zaken

Inmiddels zijn de aanvragen ontvangen. Geconstateerd is dat voor 2023 twee gemeenten die in aanmerking komen voor de subsidie, geen aanvraag hebben ingediend. Dit ondanks de uitgebreide informatievoorziening en voorlichting hierover door de provincie. Van deze partijen was rekening gehouden met een aanvraag van € 0,5 mln. Daarnaast heeft een van de aanvragers abusievelijk alleen voor 2023 en niet ook voor 2024/2025 aangevraagd. Opvallend is ook dat de aangegeven lasten voor beheer en onderhoud voor sommige gebieden direct gelegen naast de stad (Leiden, Den Haag, Delft) veel hoger zijn dan vooraf ingeschat. Dit punt wordt bij de evaluatie van de regeling meegenomen.

Hoewel de toetsing van de aanvragen nog niet geheel is afgerond ontstaat het volgende beeld.

Voor 2023 hebben minder partijen aangevraagd dan verwacht, maar de aanvragen zijn aanzienlijk hoger dan ingeschat. Deze 2 aspecten heffen elkaar financieel grotendeels op. Naar verwachting kan ongeveer 37% van de kosten worden gesubsidieerd, een beperkt verschil tegenover de maximale subsidie van 40% uit de beheerregeling. Als de 2 gemeenten ook een aanvraag hadden ingediend, zou het percentage substantieel lager zijn uitgevallen.

Ook voor 2024 + 2025 zijn minder aanvragen ontvangen dan verwacht en ook nog 1 minder dan in 2023. Om deze aanvrager alsnog in aanmerking te laten komen is een nieuw openstellingsbesluit nodig. De inschatting is dat op basis van de ontvangen aanvragen de provinciale bijdrage ongeveer 26% van de totale kosten kan bedragen. Het verschil in percentage met 2023 wordt veroorzaakt doordat het jaarbudget in 2023 € 0,9 mln hoger is dan in 2024/2025.

Om de aanvragers voor de subsidie 2024/2025 40% van de kosten te kunnen subsidiëren is naar verwachting € 0,8 mln per jaar extra nodig. Om ook de andere 3 partijen alsnog in aanmerking te laten komen voor subsidie van 40% voor 2024/2025 is voor een nieuw openstellingsbesluit een aanvullend bedrag van naar schatting € 1 mln extra nodig.

Onzekerheden met mogelijke impact op het begrotingssaldo

Begrotingssaldo met onzekerheden

In dit hoofdstuk van de Kadernota staan we evenals vorig jaar stil gestaan bij onzekerheden die een mogelijke impact hebben op het begrotingssaldo.

Het begrotingssaldo geeft weer of de provincie een overschot of een tekort heeft op de geplande uitgaven. De uitgaven worden zo realistisch mogelijk geraamd voor de taken en activiteiten die we komende jaren gepland hebben. Daarnaast zijn ook de inkomsten geraamd die we verwachten te krijgen. Het saldo van baten en lasten, aangeduid als het begrotingssaldo, dient structureel en reëel in evenwicht te zijn. Hiervan kan alleen worden afgeweken als het aannemelijk is dat het structurele en reële evenwicht in de eerstvolgende jaren tot stand wordt gebracht. Dit is vastgelegd in de Provinciewet in artikel 193. Voor deze Kadernota betreft dat de periode tot en met 2027.

Sinds enige jaren wordt in de provinciale Kadernota een meerjarig financieel perspectief geschetst over een periode van 15 jaar. In deze Kadernota is dat het perspectief tot en met het jaar 2038. Een dergelijk perspectief vergroot het lange termijn inzicht. Daarmee kan het bijdragen aan de besluitvorming door Provinciale Staten over de uitvoering van beleid waarvan de financiële effecten soms pas op langere termijn zichtbaar worden. Een voorbeeld hiervan betreft investeringsprojecten, waarvan de kapitaallasten en de lasten voor beheer en onderhoud pas na enige jaren tot uitdrukking komen in het financiële beeld.

Een meerjarig financieel perspectief schetsen dat zoveel jaren vooruit kijkt is uiteraard omgeven met veel onzekerheden. Naarmate de tijdshorizon verder weg ligt, wordt die onzekerheid steeds groter. Dat geldt zowel voor de uitgaven als de inkomsten. In dit hoofdstuk wordt hier een nadere duiding op gegeven. Deze Kadernota is opgesteld tijdens de (in)formatiefase van een nieuwe coalitie. De verwerking van het nu nog onbekende coalitieakkoord zal ongetwijfeld van invloed zijn op het nu bekende meerjarig financieel perspectief. Daarin worden naar verwachting ook oplossingsrichtingen en keuzes opgenomen die ertoe bijdragen dat er een meerjarig sluitende begroting tot stand komt.

Baten

De provincie haalt haar baten grotendeels uit de algemene uitkering uit het provinciefonds en uit de opcenten op de motorrijtuigenbelasting. De omvang van beide bronnen is onzeker geworden voor de komende jaren door twee wijzigingen die in het regeerakkoord zijn aangekondigd. Er komt een nieuwe financieringssysteem voor de periode na 2025, waarbij de mogelijkheid voor een groter eigen belastinggebied wordt betrokken. Ook staat in het regeerakkoord dat vanaf 2030 'Betalen naar gebruik' zal worden ingevoerd.

Omdat er eerder ook al een herijking van de huidige verdeelsystematiek van het provinciefonds was aangekondigd en er nu fondsen worden vrijgemaakt om de grote transitie uit te voeren, spelen er nu drie zaken die van invloed zijn op de omvang van de inkomsten voor de provincies, ook wel de drie pijlers genoemd:

1. De herijking van het provinciefonds. Deze is gepland voor 2024, maar het is onzeker of die datum wordt gehaald.
2. Na 2025 komt er een nieuwe financieringssysteem voor de provincies. Het Rijk heeft toegezegd om bij de voorjaarsnota 2023 meer informatie hierover te verschaffen.
3. De provincies hebben een lobby gestart voor een toekomstbestendige oplossing voor de financiering van de grote transitie Natuur & Stikstof, Wonen & Bereikbaarheid en Klimaat & Energie.

Voor de motorrijtuigenbelasting zijn er de volgende onzekerheden:

1. Voor de periode tot en met 2025 speelt de reguliere indexatiediscussie.
2. Voor de periode 2026 tot 2030 is het nog niet helemaal duidelijk wat er gaat gebeuren met de huidige vrijstellingen van mrb voor elektrische auto's.

3. Voor de periode na 2030 speelt in ieder geval dat het Rijk 'Betalen naar gebruik' gaat invoeren.

Provinciefonds

Herijking van de bestaande verdeelmodel (vanaf 2024)

Bijna de helft van de inkomsten van de provincie is afkomstig uit de uitkering uit het provinciefonds. BZK heeft de ambitie om in de Septembercirculaire van het provinciefonds een nieuw maatstaven model voor de verdeling van het provinciefonds aan te kondigen. Deze zou dan in moeten gaan per 1 januari 2024. Dit model beoogt een gewijzigde verdeling van de algemene uitkering over de 12 provincies waarbij het uitgangspunt is dat deze meer kostengeoriënteerd zal zijn en dat een aantal weeffouten uit het huidige model worden gecorrigeerd. De totale omvang van de algemene uitkering voor alle provincies samen blijft hierbij gelijk, dus er zullen onderlinge verschillen ontstaan waarbij er dus ook herverdeeleffecten over de provincies zullen zijn. Het is onzeker of deze planning gehaald wordt.

Nieuwe financieringssysteem (vanaf 2026)

Vanaf 2026 wordt de volume component van het accres bevroren op een significant lager niveau dan in 2025. Het gat dat daardoor ontstaat moet in de nieuwe financieringssysteem worden aangevuld vanuit een andere financieringsbron. In de voorjaarsnota van het Rijk moet daar meer duidelijkheid over komen. De provincies hebben aangegeven dat de totale belastingdruk voor de burger niet mag stijgen en heeft er ook aandacht voor gevraagd dat structurele nieuwe kosten die samen hangen met de uitvoering van de transities niet incidenteel gefinancierd mogen worden.

Financiering van de grote transities

Het Rijk maakt momenteel veel fondsen vrij om de drie grote transities (Natuur & Stikstof, Wonen & Bereikbaarheid en Klimaat & Energie) uit te voeren. Een groot gedeelte van deze uitvoerlast ligt bij de provincies en daarom zullen deze fondsen deels ten goede komen aan de provincies. Omdat de fondsen echter vaak een incidenteel karakter hebben (weliswaar meerjarig), terwijl de uitvoering maar vooral het beheer en onderhoud van de transities een structureel karakter hebben, bestaat er grote zorg bij de provincies dat deze onbalans op termijn de financiële posities van de provincies gaat uithollen. Het IPO is daarom een lobbytraject namens de provincies gestart om een toekomstbestendige financiering van de transities mee te nemen in het thema financieringssysteem voor na 2025.

Motorrijtuigenbelasting (mrb)

Coalitieakkoord Rutte-IV (2022-2024)

In het coalitieakkoord Rutte-IV is een aanvullende post opgenomen voor de compensatie voor de gedeerde opcenten voor elektrische auto's. De hoogte van deze post voor Zuid-Holland is € 19,4 mln per jaar en wordt uitgekeerd via het provinciefonds in de jaren 2022, 2023 en 2024.

Indexering van mrb (2023 en verder)

Meer dan 50% van de inkomsten van de provincie komt uit de opbrengst van de opcenten motorrijtuigenbelasting. De opcenten motorrijtuigenbelasting worden geheven over het tarief van de hoofdsom van deze belasting. Het tarief is een percentage van de gefixeerde hoofdsom (100%) zoals die in 1995 is vastgesteld. De opbrengst is afhankelijk van het aantal auto's en motoren in Zuid-Holland die motorrijtuigenbelasting moeten betalen en van het tarief. De opbrengst wordt ook beïnvloed door rijksmaatregelen zoals de vrijstelling van de motorrijtuigenbelasting voor elektrische auto's.

De afgelopen jaren is de opbrengst gemiddeld gestegen met 1,4% door de groei van het wagenpark. Doordat het aandeel van het elektrische wagenpark in 2022 sneller is gegroeid dan verwacht (en het aandeel benzine/diesel auto's dus lager was), waren de opbrengsten toen voor het eerst lager dan een eerder afgegeven prognose door de Belastingdienst. Voor de komende jaren is de verwachting voor de opbrengst onzeker door de rol van de elektrische voertuigen. In eerste instantie is de verwachting dat deze een dempend effect hebben doordat het

aantal elektrische voertuigen sneller zal toenemen. Maar vanaf 2026 zal de opbrengst juist weer kunnen toenemen wanneer de vrijstelling voor elektrische voertuigen volgens plan wordt afgeschaft.

Daarnaast speelt dat de inflatie de komende jaren de groei van de inkomsten van de opcenten door de verandering van het aantal voertuigen zal overtreffen. De stijging van de opbrengst van de opcenten in de komende jaren wordt dus voor een belangrijk deel bepaald door de mate van indexatie van het tarief.

Betalen naar Gebruik (BnG (2030))

In het coalitieakkoord Rutte-IV is de invoering van 'Betalen naar Gebruik' (BnG) aangekondigd. In dat coalitieakkoord staat hierover de volgende passage:

“Het streven is dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. We introduceren in 2030 een systeem van Betalen naar Gebruik voor alle automobilititeit en stellen in deze kabinetsperiode wetgeving vast. Basis voor het systeem is de motorrijtuigenbelasting, waarvan het tarief afhankelijk wordt gemaakt van het jaarlijks verreden aantal kilometers. De heffing is niet tijd- en plaatsgebonden [...]. Dit betekent dat gebruikers van elektrische en fossiele auto's beiden gaan meebetalen aan het weggebruik.”

De wetgeving daarvoor wordt in deze kabinetsperiode vastgesteld, dit betreft voornemens voor het rijksdeel van de motorrijtuigenbelasting. Voor het provinciedeel is dit nog niet duidelijk en dit maakt onderdeel uit van de discussie hoe provincies in de toekomst gefinancierd dienen te worden.

BnG kan ingezet worden als een beleidsinstrument of als een financieringselement of een combinatie van beide. In het geval van een beleidsinstrument wordt er gestuurd op mobiliteitsdoelstellingen. In het geval van een financieringsinstrument gaat het om financiering van het Rijk en zo mogelijk de provincies als opvolging van de huidige mrb. Er is een aantal mogelijke varianten voor de introductie van BnG; het voorstel in het coalitieakkoord gaat uit van een vlaktaks (tarief per gereden km). Het is ook nog mogelijk dat er een heel andere grondslag wordt gekozen, bijvoorbeeld inwoners.

Lasten

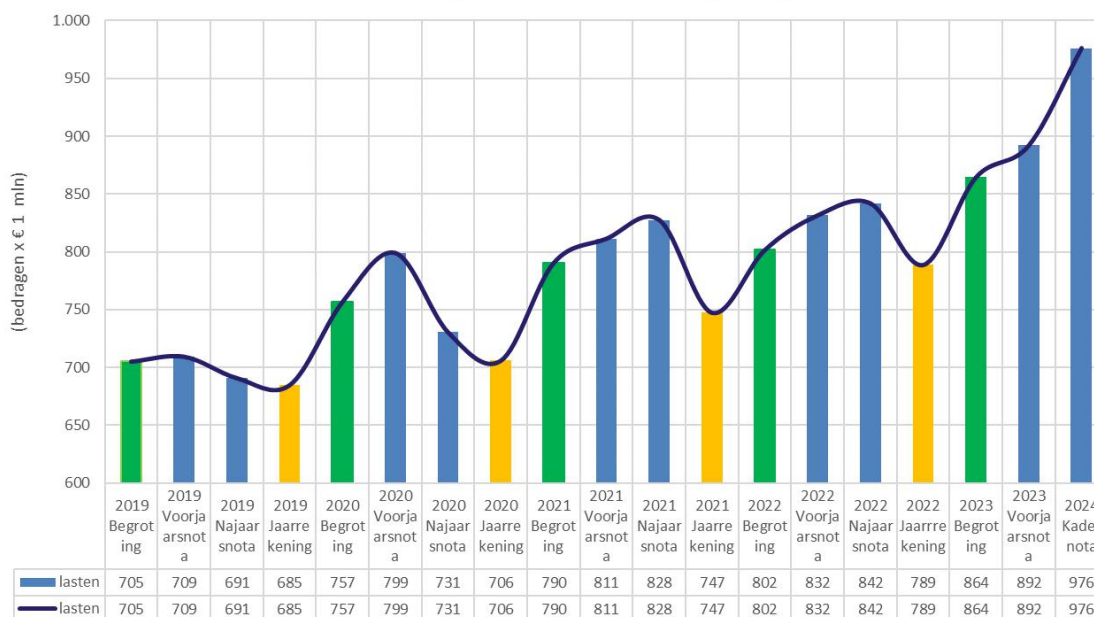
Aan de lastenkant hebben we te maken met het realistisch begroten, ontwikkelingen op de arbeidsmarkt, rente en prijsontwikkeling. Met name de laatste twee leggen druk op de structurele begroting. De effecten van de gestegen rente zijn ook direct zichtbaar in de ontwikkeling van de kapitaallasten in relatie tot de structurele lasten investeringen.

Realistisch begroten

Met de term 'realisatiekracht' wordt binnen de provincie Zuid-Holland bedoeld de mate waarin de organisatie in staat is om de lasten in de begroting te realiseren. Net als bij veel publieke organisaties is ook bij de provincie Zuid-Holland al jarenlang een onderbesteding van de gerealiseerde lasten ten opzichte van de bedragen in de begroting zichtbaar.

De ontwikkeling van de omvang van het lastenniveau qua (bijgestelde) begroting en realisatie kent een terugkerend patroon, dat wordt aangeduid als 'de zaagtand'. In onderstaand figuur is dit in beeld gebracht.

Ontwikkeling van de lasten ("de zaagtand")



Het patroon is als volgt: de begrote lasten in de primaire begroting vormen het beginpunt. Vervolgens wordt dit lastenniveau opgehoogd in de voorjaarsnota in verband met nieuwe of aangescherpte ambities. In de najaarsnota vindt vervolgens een (beperkte) bijstelling op dit lastenniveau plaats op basis van de planning. Meestal is dit een verlaging van het lastenniveau waarbij een deel van de lasten naar volgende jaren worden doorgeschoven. Bij de jaarrekening blijkt vervolgens dat de realisatie lager is dan wat in de bijgestelde begroting bij najaarsnota was opgenomen.

De afgelopen twee jaar zien we echter dat het ambitieniveau bij de najaarsnota (in €) hoger is dan bij de voorjaarsnota is vastgesteld. De jaarrekening laat doorgaans zien dat we te ambitieus en optimistisch ramen, wat leidt tot een positief rekeningresultaat. Het patroon in bovenstaand figuur noemen we de zaagtand.

We zien dat de afgelopen coalitieperiode de ambities bestuurlijk en vanuit PS zijn gestegen. Ter illustratie: de Begroting 2023 is € 159 mln hoger dan de Begroting 2019. Tegelijk zien we dat het werkelijk uitgegeven bedrag in de jaarrekening meestijgt, maar wel minder hard. Als deze trend doorzet zal bij een groei van de begroting de realisatie in absolute termen steeds verder achterblijven. De tanden van de zaag worden dan steeds scherper.

Bij verhoging van de ambities en van de realisatiekracht is het daarom belangrijk om te kijken of partners in het veld mee kunnen bewegen in deze versnelling, de eigen organisatie in staat is de groei op te vangen (rekening houdend met de krapte op de arbeidsmarkt) en of beleid en regelgeving voldoende voorbereid zijn (advies accountant in de Commissie voor Onderzoek van de Rekening (COR), november 2022). Beleid, financiën en uitvoering moeten dus op elkaar afgestemd zijn en blijven.

Arbeidsmarkt

Om de ambities in de begroting te realiseren is arbeidscapaciteit nodig. Door krapte op de arbeidsmarkt is het moeilijker om alle vacatures tijdig te vullen. Dat kan deels ondervangen worden door tijdelijk van extern personeel gebruik te maken.

Rente

In 2022 kwam een einde aan de jarenlange lage rente. Daarna is het rentetarief voor 30-jarige lineaire leningen voor decentrale overheden gestegen van 0,7% naar een rentepercentage tussen de 3 en 3,5% in de eerste maanden van 2023. In de meerjarenbegroting 2023 hanteerden we een gemiddeld rentepercentage van 2,5% voor nieuw aan te trekken leningen voor het jaar 2023 met een gemiddelde stijging van 0,5% in de jaren daarna tot maximaal 4,0% .

De Europese Centrale Bank (ECB) heeft in korte tijd de beleidsrente aanzienlijk verhoogd door de sterk stijgende inflatie. De werkelijke rente bedraagt momenteel aanzienlijk meer dan het begrote rentepercentage, maar we verwachten dat de langlopende rente op de (middel)lange termijn weer gaat dalen. In deze Kadernota is het verwachte rentetarief voor 2023 verhoogd naar 3,5% met een lichte daling in de jaren daarna tot een tarief van 3%.

Deze ontwikkeling heeft een positief effect op de begrote rentelasten. Door de stijging van de rente op de korte termijn ontvangen we extra rentebaten. In 2023 hebben we een liquiditeitsoverschot door de onderuitputting in de jaarrekening 2022 en de reeds aangetrokken geldleningen uit 2020 die zijn/worden gestort in 2022 en 2023. Op de (middel)lange termijn dalen de rentelasten ten opzichte van de raming in de Begroting 2023.

Momenteel verwachten we dat de ECB de rente in 2023 verder zal verhogen, maar waarschijnlijk in een lager tempo dan de afgelopen periode. Afhankelijk van de inflatie en de inflatieverwachtingen kan de ECB tegen het einde van het jaar alweer van koers veranderen en de rente geleidelijk gaan verlagen. De onzekerheid over de ontwikkeling van de inflatie zorgt voor een onzekerheid voor de ontwikkeling van de rente op de (middel)lange termijn.

Onderstaande grafiek toont de werkelijke ontwikkeling van de rente van langlopende lineaire leningen vanaf 1 januari 2019 tot begin mei 2023.



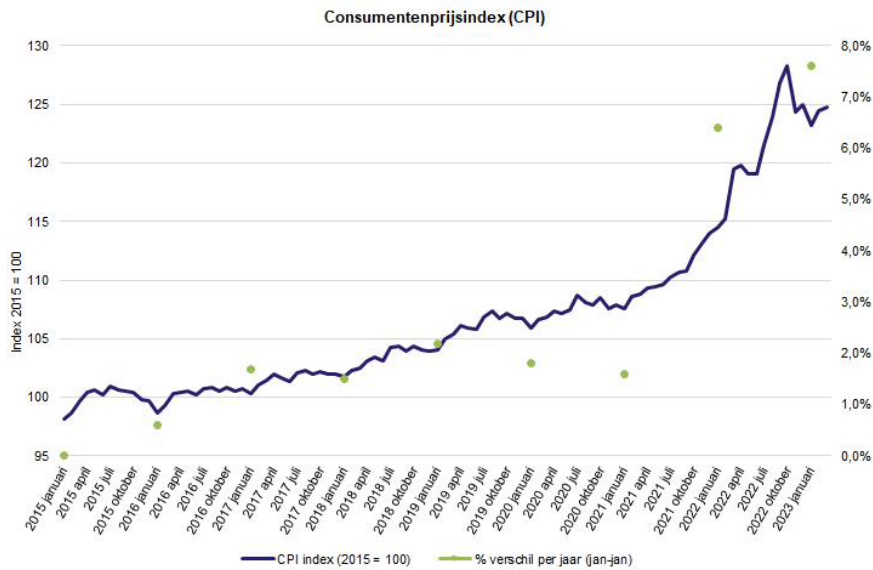
Prijzontwikkeling/indexatie

In de achterliggende twee jaren zijn de prijzen sterk gestegen. Hier zijn diverse oorzaken voor, waarbij eerst het coronavirus (2021) een grote invloed heeft gehad en daarna het uitbreken van de oorlog in Oekraïne (2022). In de Najaarsnota 2022 en Begroting 2023 is al meerjarig rekening gehouden met hogere indexcijfers op basis van onafhankelijke indexen. Bij de Voorjaarsnota 2023 en Kadernota 2024 is echter geconstateerd dat de werkelijke indexcijfers over het jaar 2022 enkele procentpunten hoger waren dan eerder geraamd. Dit betreft met name

concessies voor het openbaar vervoer en de kosten voor beheer en onderhoud (grond-, weg- en waterbouw). Zolang de prijzen niet dalen, heeft die hogere index over het achterliggende jaar een structureel nadelig effect. De prijzen blijven dan immers op een hoger niveau liggen, waardoor er voor hetzelfde geld (budget) minder ingekocht kan worden.

In deze kademota is, op basis van de recent gepubliceerde cijfers, rekening gehouden met de laatst bekende meerjarige indexen. Een nadere toelichting daarop is te vinden in het onderdeel [Grondslagen](#).

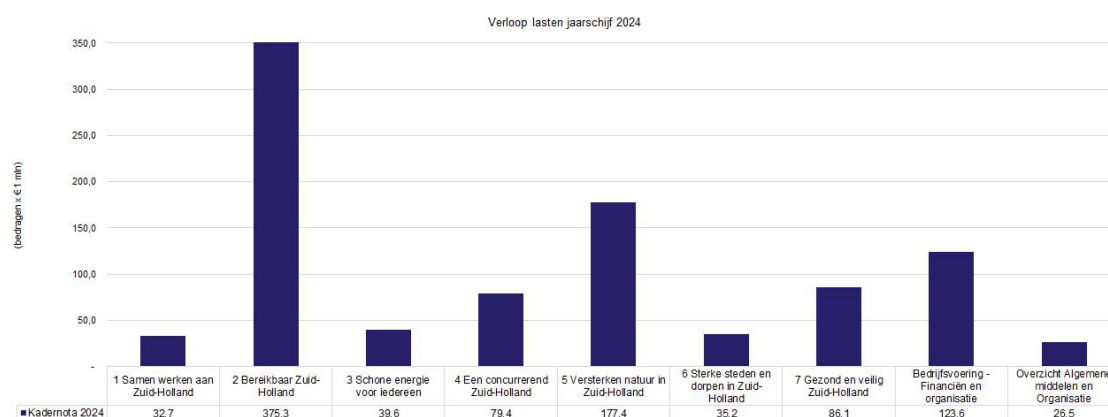
Ter illustratie van de sterke stijging van de prijzen in de achterliggende periode is in onderstaande grafieken de ontwikkeling getoond van de consumentenprijsindex (CPI) en het indexcijfer voor de grond-, weg- en waterbouwsector (GWW).



Financiële hoofdlijnen (Budgettair Kader Begroting 2024 - 2027)

Financieel totaalbeeld Kadernota 2024 - 2027

In de Kadernota is voor jaarschijf 2024 een totaal aan lasten opgenomen van € 975,8 mln. De baten bedragen € 859,3 mln. Het verschil van € 116,6 mln wordt gedekt door het inzetten van bestemmingsreserves en de Algemene reserve.



(bedragen x € 1 mln)	Lasten	Baten	Saldo lasten en baten	Toevoeging reserves	Onttrekking reserves	Mutaties reserves	Resultaat
1 Samen werken aan Zuid-Holland	32,7	0,1	32,6	0,0	0,0	0,0	32,6
2 Bereikbaar Zuid-Holland	375,3	15,5	359,8	15,3	58,4	-43,1	316,7
3 Schone energie voor iedereen	39,6	5,9	33,7	0,0	26,0	-26,0	7,7
4 Een concurrerend Zuid-Holland	79,4	5,7	73,7	0,4	17,6	-17,2	56,5
5 Versterken natuur in Zuid-Holland	177,4	53,7	123,7	16,2	68,4	-52,2	71,5
6 Sterke steden en dorpen in Zuid-Holland	35,2	4,1	31,1	0,0	4,0	-4,0	27,0
7 Gezond en veilig Zuid-Holland	86,1	7,1	79,0	3,8	2,8	1,1	80,0
- Bedrijfsvoering - Financien en organisatie	123,6	3,3	120,3	0,0	0,0	0,0	120,3
- Overzicht Algemene middelen	26,5	763,8	-737,3	120,1	95,1	24,9	-712,3
Totaal	975,8	859,3	116,6	155,7	272,3	-116,6	0,0

Onderstaande tabel toont per reserve, gesorteerd op alfabetische volgorde, welke toevoegingen en onttrekkingen er zijn begroot voor het jaar 2024. Daarbij is aangegeven vanuit welke beleidsdoelen die mutaties plaatsvinden. Sommige bestemmingsreserves worden namelijk ingezet ter dekking van lasten in meerdere beleidsdoelen en ambities. In deze Kadernota is in het onderdeel '[Lange termijn doorkijk](#)' inzichtelijk gemaakt hoe de meerjarige ontwikkeling is van de verschillende bestemmingsreserves.

Reservenaam (bedragen x € 1 mln)	Toevoeging	Onttrekking	Saldo mutaties
Algemene reserve			
9-1 Algemene middelen	120,1	94,8	25,3
Beheerplannen Natura 2000 en PAS			
5-1 Gezonde natuur	0,0	1,5	-1,5
Bereikbaarheid			
2-1 Snel van A naar B	0,0	6,2	-6,2
2-2 Beheer en onderhoud: op orde en duurzaam	0,0	7,8	-7,8
2-3 Veilig en duurzaam	0,0	0,8	-0,8
Egalisatiereserve beheer & onderhoud			
2-2 Beheer en onderhoud: op orde en duurzaam	9,3	30,3	-21,1
Groene ambities			
5-1 Gezonde natuur	0,0	8,6	-8,6
5-2 Toekomstbestendige landbouw	0,0	2,3	-2,3
7-2 Gezonde en bewegingsvriendelijke leefomgeving	3,8	1,6	2,2
Interreg-cofinanciering EFRO			
4-1 Innovatie: richting duurzaam en digitaal	0,0	2,0	-2,0
IODS			
5-1 Gezonde natuur	0,0	3,0	-3,0
Life Sciences & Health			
4-1 Innovatie: richting duurzaam en digitaal	0,0	0,3	-0,3
MIT MKB Innovatiestimulering topsectoren			
4-1 Innovatie: richting duurzaam en digitaal	0,0	7,7	-7,7
Meerjarenplan Bodem, ondergrond en grondwater			
7-1 Bevorderen verbetering milieukwaliteit en gezondheid	0,0	1,2	-1,2
Mobiliteit			
2-1 Snel van A naar B	5,9	12,6	-6,7
2-3 Veilig en duurzaam	0,1	0,6	-0,5
9-1 Algemene middelen	0,0	0,4	-0,4
NatuurNetwerk Nederland			
5-1 Gezonde natuur	5,8	27,9	-22,1
Regionale netwerken in Zuid-Holland (RNIZ)			
4-1 Innovatie: richting duurzaam en digitaal	0,0	0,8	-0,8
Project duurzame ontwikkeling Zuidplaspolder			
5-1 Gezonde natuur	0,0	3,7	-3,7
5-3 Leven met water	0,0	1,2	-1,2

Reservenaam (bedragen x € 1 mln)	Toevoeging	Onttrekking	Saldo mutaties
6-3 Afspraken met regio's	0,0	4,0	-4,0
Reserve Ontwikkelopgave natuur			
5-1 Gezonde natuur	10,4	20,1	-9,7
Reserve UPG 40			
5-2 Toekomstbestendige landbouw	0,0	0,1	-0,1
Restauratie & herbestemming monumenten			
4-3 Erfgoed, cultuur en toerisme	0,4	1,4	-1,1
Versterking economie			
4-1 Innovatie: richting duurzaam en digitaal	0,0	3,9	-3,9
4-2 Creëren van een rijk vestigingsklimaat	0,0	1,6	-1,6
Warmteleiding Warmteling			
3-2 Verduurzaming gebouwde omgeving	0,0	26,0	-26,0
Eindtotaal	155,7	272,3	-116,5

Mutaties begrotingssaldo in de Kadernota 2024-2027

Onderstaand overzicht geeft de mutaties in het begrotingssaldo weer ten opzichte van de meerjarenraming van de Voorjaarsnota 2023. Per saldo is er op basis van deze mutaties sprake van een daling van het begrotingssaldo in 2024 met € 2,2 mln. Het begrotingssaldo voor jaarschijf 2024 komt daarmee op € 25,3 mln (voordelig) en is er dus sprake van een begrotingsoverschot.

(bedragen x € 1 mln)		Nieuwe collegeperiode																
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	
A	Mutaties eerdere P&C producten																	
1	Begrotingssaldo tot en met de Voorjaarsnota 2023	-26,6	27,5	17,8	-1,5	-27,4	-45,4	-47,6	-50,9	-55,4	-58,2	-58,1	-57,9	-57,2	-52,2	-52,8	-49,5	
	Totaal A: Begrotingssaldo t/m Voorjaarsnota 2023	-26,6	27,5	17,8	-1,5	-27,4	-45,4	-47,6	-50,9	-55,4	-58,2	-58,1	-57,9	-57,2	-52,2	-52,8	-49,5	
B	Ambitie 2 Bereikbaar Zuid-Holland																	
1	2.1 Verlagen structureel onderzoeksbudget Verkeer en vervoer t.b.v. dekking kapitaallasten investeringskrediet 'Reservering compensatie stikstofdepositie projecten' à € 15 mln.					0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	
2	2.2 Verlagen exploitatiebudget beheer & onderhoud (i.v.m. niet-overdragen N468) t.b.v. dekking kapitaallasten krediet à € 35 mln.				1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	
3	2.2 Steekterbrug: verlagen exploitatiebudget t.b.v. dekking investeringskrediet à € 3,8 mln.					0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	
	Totaal B: Ontwikkelingen binnen de ambities	0,0	0,0	0,0	1,2	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	
C	Algemene middelen																	
	<i>Autonome ontwikkelingen</i>																	
1	9.1 Ontwikkelingen motorrijtuigenbelasting	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	
2	9.1 Mei circulaire 2023	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	

(bedragen x € 1 mln)		Nieuwe collegeperiode															
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
<i>Resterende ontwikkelingen</i>																	
3	9.1 Vrijval uit reserve Mobiliteit ter dekking van toekomstige afschrijvingslasten i.v.m. kredietverhoging project HOV HWGO		0,2														
4	9.1 Aanpassen stelpost prijscompensatie	0,0	-3,8	-7,9	-8,7	-5,6	-19,6	-19,6	-19,6	-19,6	-19,6	-19,6	-19,6	-19,6	-19,6	-19,6	-19,6
5	9.1 Aanpassen stelpost looncompensatie	0,0	-1,3	-3,8	-4,7	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0
6	Kapitaallasten (rente)	0,0	3,0	2,1	3,0	2,8	2,5	2,9	3,8	4,2	4,2	4,1	3,7	2,9	1,8	1,1	0,5
7	Kapitaallasten (afschrijvingen)	0,0	-0,2	-0,8	0,3	1,9	-2,2	-2,8	-3,0	-3,3	-3,3	-3,5	-3,4	-3,6	-2,9	-2,9	-3,8
8	Effect kapitaallasten activeren projectdelen programma RijnlandRoute	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm
Totaal C: Ontwikkelingen binnen algemene middelen			-2,2	-10,5	-10,1	-5,8	-24,3	-24,4	-23,7	-23,6	-23,7	-24,1	-24,3	-25,3	-25,6	-26,3	-29,6
Totaal (B+C) mutatie op begrotingssaldo			-2,2	-10,5	-8,9	-4,0	-22,5	-22,6	-21,9	-21,8	-21,9	-22,3	-22,5	-23,5	-23,8	-24,5	-27,8
Begrotingssaldo ná Kadernota 2024 Totaal (A+B+C)		-26,6	25,3	7,4	-10,4	-31,5	-67,8	-70,3	-72,8	-77,2	-80,1	-80,4	-80,4	-80,7	-76,0	-77,3	-75,5

Toelichting

A: Mutaties eerdere P&C-producten

A1. Dit is het begrotingssaldo inclusief de (meerjarige) mutaties die in de Voorjaarsnota 2023 zijn opgenomen.

B: Ontwikkeling binnen de ambities

B1. Beleidsdoel 2-1 Verlagen structureel onderzoeksbudget verkeer en vervoer t.b.v. investeringskrediet

In verband met de aangescherpte regels rondom stikstofdepositie is duidelijk geworden dat veel projecten extra kosten gaan maken voor onderzoek en compenserende maatregelen, waardoor tekorten kunnen ontstaan. Daarom wordt in het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI) € 15 mln aan investeringskrediet apart gezet als nieuwe strategische reservering. Om de toekomstige afschrijvingslasten te dekken wordt het exploitatiebudget voor verkeer en vervoersbeleid structureel verlaagd met € 0,5 mln per jaar. De structurele verlaging wordt toegevoegd aan het begrotingssaldo.

B2. Beleidsdoel 2-2 Verlagen exploitatiebudget beheer & onderhoud i.v.m. niet overdragen N468

Voor de N468 was afgesproken deze na uitvoering van het onderhoudsproject over te dragen aan de gemeente Midden-Delfland. Echter, de gemeente heeft ervan afgezien deze weg in beheer te nemen. Daarmee gaat de overdracht niet door. Dit heeft effect op de financiële dekking van de onderhoudsmaatregelen. Voor de overdracht kwam eerder alles ten laste van de exploitatie, nu mag een groot deel van de maatregelen worden geactiveerd (als investeringskrediet). Bij deze Kadernota wordt dit financieel verwerkt. Dit betekent dat vanaf 2026 structureel ca. € 1,2 mln per jaar aan de exploitatiemiddelen voor beheer en onderhoud vrijvalt naar het begrotingssaldo om de toekomstige extra kapitaallasten te dekken. Deze vrijval komt overeen met een eenmalige toevoeging in 2025 van € 35 mln aan investeringskrediet voor beheer en onderhoud.

B3. Beleidsdoel 2-2 Verlagen exploitatiebudget beheer & onderhoud Steekterbrug i.v.m. investeringskrediet

In bijlage 3 'Wijzigingen Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland' is in [4.1.2. Beleidsprestatie 2-1-2 Passend en efficiënt personenvervoer](#) toegelicht dat in het project Vervanging Steekterbrug een vaste in plaats van een beweegbare brug wordt gebouwd. Dit is onderdeel van de eerder gecommuniceerde noodzakelijke versoeringen om de kosten voor het project binnen het gestelde krediet te houden. Een deel van de toekomstige structurele lasten voor beheer en onderhoud wordt ingezet om de prijsindexatie op te vangen. Dit is mogelijk omdat een vaste brug

goedkoper is om te onderhouden dan een beweegbare. De beheer- en onderhoudslasten nemen jaarlijks met € 0,3 mln af. Hiervan wordt € 0,1 mln per jaar omgezet naar investeringskrediet van € 3,8 mln.

C: Algemene middelen

C1. Algemene dekkingsmiddelen - Ontwikkelingen motorrijtuigenbelasting

In de Voorjaarsnota 2023 is de actualisatie opgenomen van de verwachte ontwikkeling van opbrengsten uit de opcenten op de motorrijtuigenbelasting (mrb). Daarin is reeds rekening gehouden met de indexatiepercentages die in deze Kadernota zijn opgenomen in de tabel in het onderdeel '[Grondslagen](#)'. In de Voorjaarsnota is verder toegelicht dat er voor de jaren 2025 en verder rekening mee wordt gehouden dat de huidige vrijstelling op elektrische auto's vervalst. Dat verklaart voor die jaren ook de hogere groei in de verwachte opbrengsten van de opcenten. Bij de behandeling van de Begroting 2024 wordt het definitief te hanteren indexatiepercentage voor 2024 door Provinciale Staten vastgesteld. Ook eventuele effecten qua omvang belastingcapaciteit (aantal auto's) op basis van de Meicirculaire 2023 worden dan daarin verwerkt.

C2. Algemene dekkingsmiddelen - Meicirculaire 2023

De Meicirculaire 2023 wordt pas gepubliceerd nadat deze Kadernota al naar Provinciale Staten is gestuurd. De financiële effecten vanuit deze circulaire zijn bij het opstellen van deze Kadernota nog niet bekend en zullen verwerkt worden in de Begroting 2024 en de Najaarsnota 2023. Op basis van de Voorjaarsnota 2023 van het Rijk is onze verwachting dat dit licht positief is voor de uitkering die we ontvangen vanuit het provinciefonds. De definitieve effecten zijn echter pas bekend na publicatie van de Meicirculaire en zullen dan, zoals gebruikelijk, via een separate GS-brief met de Staten gedeeld worden.

C3. Algemene dekkingsmiddelen - Vrijval uit reserve Mobiliteit i.v.m. kredietverhoging project HOV HWGO

De scope van het project Hoogwaardig Openbaar Vervoer Hoeksche Waard/Goeree-Overflakkee (HOV HWGO) blijkt hoger te zijn dan eerder ingeschat (toevoeging halte Vrouwehuisjesweg). Voor deze projectontwikkeling wordt voorgesteld om € 0,15 mln toe te voegen aan het investeringskrediet. De toekomstige afschrijvingslasten worden gecompenseerd door een vrijval in 2024 (verwachte jaar van oplevering van het project) uit de reserve Mobiliteit ten gunste van het begrotingssaldo.

C4. Algemene dekkingsmiddelen - Aanpassen stelpost prijscompensatie

De stelpost prijscompensatie is bedoeld om toekomstige prijsstijgingen op te kunnen vangen. In het onderdeel '[Grondslagen](#)' is een nadere toelichting opgenomen op de gehanteerde indexatiepercentages voor de komende jaren. Die percentages zijn meerjarig iets hoger dan waar in de vorige begroting meerjarig mee is gerekend en leidt daarom tot een ophoging van deze stelpost. Het jaar 2028 is nieuw toegevoegd ten opzichte van de meerjarenraming van de vorige begroting (die tot 2027 liep), en leidt daarom tot een hogere toename.

C5. Algemene dekkingsmiddelen - Aanpassen stelpost looncompensatie

De stelpost looncompensatie is bedoeld om toekomstige loonstijgingen op te kunnen vangen. Die kunnen bestaan uit cao-effecten en sociale werkgeverslasten. In het onderdeel '[Grondslagen](#)' is een nadere toelichting opgenomen op de gehanteerde indexatiepercentages voor de komende jaren. Die percentages zijn meerjarig iets hoger dan waar in de vorige begroting meerjarig mee is gerekend en leidt daarom tot een ophoging van deze stelpost.

C6 en C7. Kapitaallasten (rente en afschrijvingen)

Door de verschuiving van de investeringen in de tijd (inclusief de verwerking van de onderuitputting op de investeringen 2022) wijzigen de afschrijvings- en rentelasten in het meerjarenperspectief. Op basis van de renteverwachtingen van de grootbanken zijn de verwachte rentetarieven voor nieuwe leningen op de korte termijn verhoogd en na 2025 verlaagd ten opzichte van verwachtingen in de huidige meerjarenbegroting. In combinatie met de verwerking van de onderuitputting in 2022 vallen de begrote rentelasten lager uit en wijzigen de

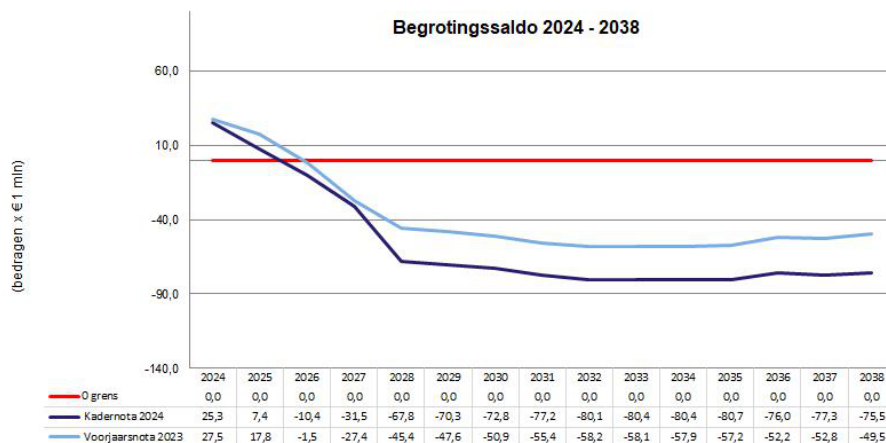
afschrijvingen door de jaren heen. Dekking ten gunste van het begrotingssaldo en daarmee van de Algemene Reserve.

C8. Effect kapitaallasten activeren projectdelen programma RijnlandRoute

Het programma RijnlandRoute bestaat uit 3 deelprojecten, die samen zorgen voor de verbetering van de verbindingen tussen de Rijkswegen A4 en A44 en de provinciale N206 en daarmee de bereikbaarheid in Holland – Rijnland verbeteren. Het eerste deelproject N434 is in 2017 gegund en voor circa 90% gereed, het tweede deelproject Tjalmaweg is in 2019 gegund en wordt in de loop van 2023 afgerond en het derde deelproject Europaweg gaat over naar de uitvoeringsfase (planuitwerking - realisatiebesluit). Daarvoor is het formele aanbestedingsproces begin 2023 gestart. Het betreft een programma met veel belanghebbenden, afstemming met aanpalende wegbeheerders (vooral Rijkswaterstaat) en financiële bijdragen van derden. Hierdoor ontstaat een grote dynamiek, die ook zijn weerslag heeft op het programmakrediet (uitgaven en inkomsten).

In de huidige meerjarenraming zijn de kapitaallasten van de N434 en de Tjalmaweg opgenomen vanaf 2025 en van de Europaweg vanaf 2027. Dit is steeds het jaar na de verwachte gereedmelding van het project. Echter, het deelproject Tjalmaweg is in 2023 reeds in gebruik genomen. We verwachten ook dat de aansluitingen met de A4 en de A44, die onderdeel zijn van het hoofdcontract N434, in 2023 in gebruik worden genomen. Hiervoor geldt dus dat de ingebruikname datum eerder is dan de gereedmelding van het project. Ingebruikname van een activum leidt ook tot slijtage en dat moet tot uitdrukking worden gebracht via activering en het verantwoorden van afschrijvingslasten. In aanloop naar de Begroting 2024 wordt dit financiële effect in beeld gebracht en alsdan verwerkt in de begroting. In die analyse zal ook worden betrokken of de huidige afschrijvingstermijnen die in de financiële verordening zijn opgenomen voldoende aansluiten bij de verwachte levensduur van de ondergrondse tunnel van de N434.

Begrotingssaldo 2024 - 2038 en Algemene reserve



2024: begrotingssaldo en Algemene reserve

Het begrotingssaldo voor jaarschijf 2024 was bij vaststelling van de Voorjaarsnota 2023 € 27,5 mln (positief). Door de mutaties in deze Kadernota 2024 - 2027 daalt het begrotingssaldo met € 2,2 mln. Per saldo is in de jaarschijf 2024 dan sprake van een voordelig begrotingssaldo (overschot) van € 25,3 mln.

In overeenstemming met het huidige beleid wordt het overschot op het begrotingssaldo gestort in de Algemene reserve.

2025 en verder: begrotingssaldo langere termijn

Het begrotingssaldo zoals in deze Kadernota verwerkt geeft een dalende trend weer die vanaf 2026 negatief is. In de Begroting 2023 is aangegeven dat het doen van voorstellen tot het herstellen van het evenwicht van de

begroting onderdeel is van de coalitieonderhandelingen, en nadien verwerkt zullen worden in de Begroting 2024. Evenals vorig jaar geldt ook bij het opstellen van deze Kadernota dat er sprake is van onzekerheden, zowel aan de lastenkant (inflatie en rente) als aan de batenkant (provinciefonds en opcenten motorrijtuigenbelasting). Deze onzekerheden worden verder geduid in het hoofdstuk '[onzekerheden met mogelijke impact op het begrotingssaldo](#)'.

Het begrotingssaldo is het verschil tussen de geraamde baten en lasten in een bepaald jaar. Deze overschotten of tekorten worden verrekend met de algemene reserve. Het begrotingssaldo geeft aan of er op de lange termijn sprake is van een reëel en structureel begrotingsevenwicht. Het begrotingssaldo mag tijdelijk negatief zijn. Dit tekort op het begrotingssaldo wordt dan gedekt uit de algemene reserve. Dit kan alleen zolang er vrije ruimte is in de algemene reserve is. Het begrotingssaldo is te beïnvloeden door te sturen op de baten en/of de lasten.

Financiële indicatoren

In de [Financiële verordening](#) (artikel 4.28) is aangegeven dat Provinciale Staten jaarlijks in de kadernota de signaleringswaarden vaststelt van de vijf financiële indicatoren: schuldquote, solvabiliteit, weerstandsvermogen, structurele lasten investeringen, garant- en borgstellingen. Bij iedere indicator leveren GS een korte analyse over de betreffende signaleringswaarde. Als twee of meer signaleringswaarden worden bereikt kunnen Provinciale Staten een uitgebreidere analyse aanvragen of direct maatregelen treffen.

Achtergrond van deze artikelen in de financiële verordening is de behoefte om op een gestructureerde wijze de ontwikkeling van de financiële situatie van de provincie Zuid-Holland te kunnen volgen. De indicatoren die dit moeten bewerkstelligen zijn een mix van bekende indicatoren die al enkele jaren in de paragraaf Weerstandsvermogen worden weergegeven en nieuwe indicatoren.

De commissie BBV heeft aangegeven dat het een bewuste keuze is geweest om geen norm op te leggen voor de kengetallen die sinds enkele jaren verplicht worden meegenomen in de paragraaf Weerstandsvermogen. Een kengetal of de ontwikkeling van een kengetal is een weerspiegeling van het gevoerde beleid. Hierin kunnen bewuste keuzes zijn gemaakt. Bovendien zegt één kengetal op zich niet veel. Het gaat om de onderlinge samenhang van de kengetallen en de uitleg hierbij. Daarnaast staan de verschillende kengetallen niet los van elkaar. Een hogere schuldquote betekent bijvoorbeeld vrijwel altijd hogere structurele lasten van investeringen.

De signaleringswaardes worden per P&C-product afgezet tegen de gemeten waardes. Waarbij de signaleringswaarde vier keer (kadernota, begroting, voorjaarsnota en najaarsnota) wordt afgezet tegen een begrote (geplande) waarde en één keer (jaarrekening) tegen een gerealiseerde waarde. De verschillen tussen de begrote waardes en de gerealiseerde waardes bleken de afgelopen jaren substantieel te zijn. In de oorspronkelijke begroting van 2022 werd bijvoorbeeld uitgegaan van een schuldquote eind 2022 van 147% terwijl de uiteindelijke schuldquote eind vorig jaar 93,5% bedroeg, een verschil van meer dan 50%. Voor een deel is deze afwijking veroorzaakt door een zeer sterke stijging van de inkomsten (provinciefonds), de noemer in deze ratio. Maar een groot deel werd veroorzaakt door de (bijna structurele) onderuitputting van budgetten. Het verschil tussen de begrote waardes en de gerealiseerde waardes vraagt om aandacht omdat het mogelijk de discussie over de uitkomsten van de signaleringswaardes vertroebeld. Als het verschil tussen de begrote waardes en de gerealiseerde waardes afnemen neemt ook de informatiewaarde toe van de signaleringswaardes.

Omdat de gemeten waardes zo veranderen gedurende een begrotingsjaar kan dit ertoe leiden dat op basis van de begrote cijfers de vast te stellen signaleringswaardes per definitie overschreden worden, terwijl op basis van de uiteindelijke realisatiecijfers de signaleringswaardes niet bereikt worden. Dit zorgt ervoor dat bij een mogelijke constatering van overschrijding van de signaleringswaarde van twee kengetallen in de begroting of kadernota als maatregel eerst gekeken moet worden naar de realiteitswaarde van de onderliggende cijfers.

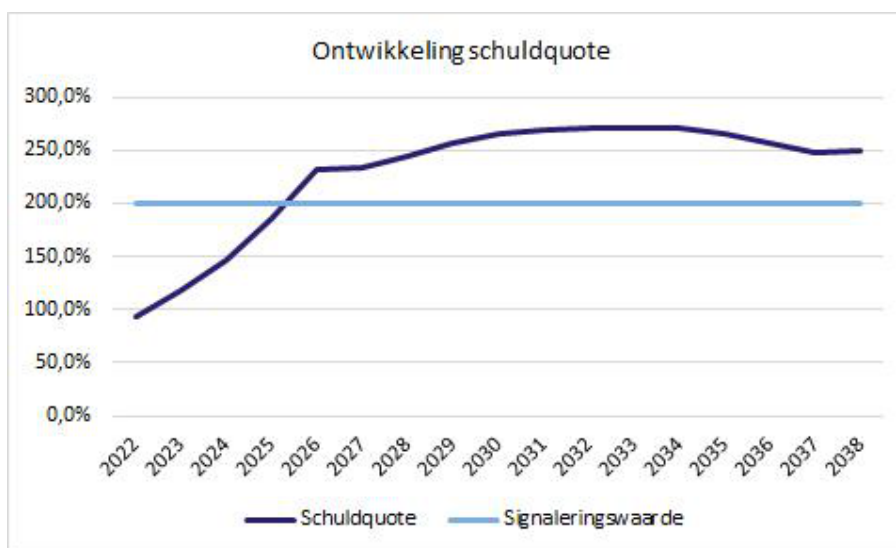
Door de verandering van de begrote baten in sommige jaarschijven in deze kadernota worden de kengetallen schuldquote, structurele lasten investeringen en garant- en borgstellingen beïnvloed. Deze kengetallen zijn verhoudingsgetallen ten opzichte van de totale baten. Een sterke stijging of daling van de baten (zoals bijvoorbeeld bij taakmutaties) kan een grote impact hebben op de kengetallen.

Netto schuldquote

De netto schuldquote wordt berekend door de schuld van de provincie te delen door de jaarlijkse baten van de provincie. Conform de ["Regeling vaststelling wijze waarop kengetallen worden vastgesteld en opgenomen in begroting en jaarverslag provincies en gemeenten"](#) wordt dit kengetal al enkele jaren in de begroting weergegeven in de paragraaf Weerstandsvermogen.

Er bestaat voor provincies geen formele bovengrens voor de schuldquote. De VNG houdt voor gemeenten (veel exploitatie uitgaven) een bovengrens van 130% aan. Bij waterschappen is juist sprake van intensieve investeringsuitgaven, daar is geen bovengrens gesteld maar wordt een grens van <250% als acceptabel gezien.

Vastgestelde signaleringswaarde: 200%



Korte analyse:

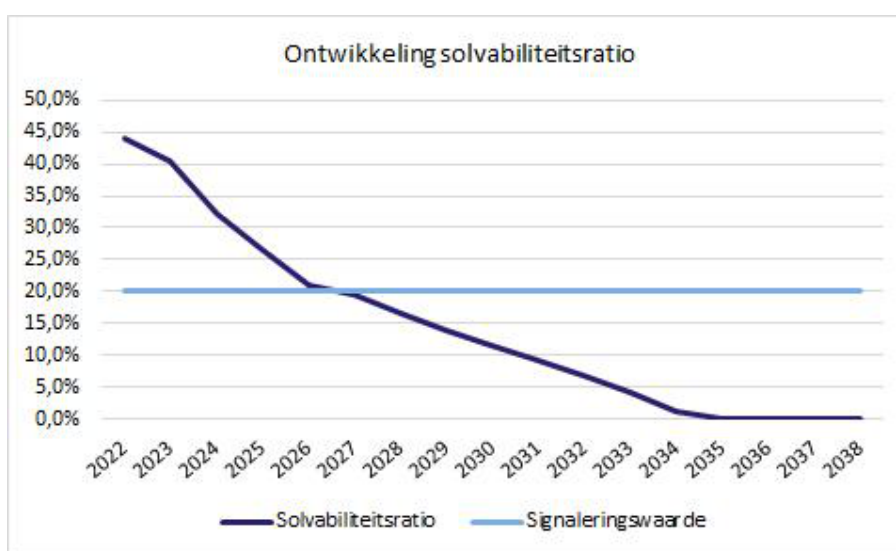
De begrote (geplande) netto schuldquote in deze kadernota is voor jaarschijf 2024 geraamd op 146,9% (een stijging van meer dan 50% ten opzichte van de realisatie van 2022) en zal meerjarig verder stijgen tot boven de 250%. In 2026 zal de begrote schuldquote de signaleringswaarde van 200% overschrijden en structureel boven de 200% blijven. Zoals al eerder aangegeven gaat het hier om de begrote (geplande) schuldquote, de historie laat zien dat de realiseerde schuldquote substantieel lager uitvalt. Uit de grafiek komt duidelijk de begrote "boeggolf" aan investeringen naar voren in de jaren 2024, 2025 en 2026, de begrote schuldquote stijgt in deze jaren met tientallen procenten per jaar. In de praktijk is de afgelopen jaren de schuldquote met nooit meer dan 15% per jaar gestegen, zelfs tijdens de realisatie van grote projecten zoals de Rijnlandroute.

De begrote stijging schuldquote wordt veroorzaakt door alle ambities waar bestemmingsreserves worden ingezet maar ook waar er sprake is van investeringen.

Solvabiliteit

De solvabiliteit wordt berekend conform de "Regeling vaststelling wijze waarop kengetallen worden vastgesteld en opgenomen in begroting en jaarverslag provincies en gemeenten". Dit kengetal wordt al enkele jaren in de begroting weergegeven in de paragraaf Weerstandsvermogen. Deze ratio geeft aan welk percentage van de bezittingen is gefinancierd door eigen vermogen.

Vastgestelde signaleringswaarde: 20%



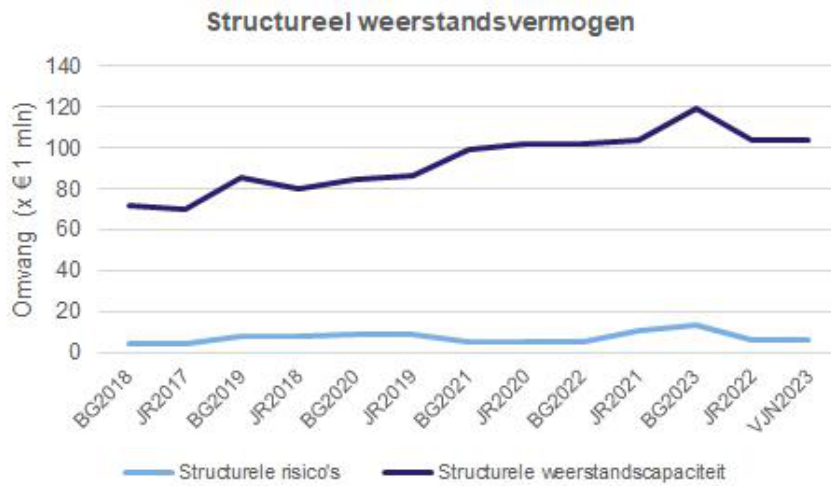
Korte analyse:

Door de beoogde structurele onttrekkingen van de reserves in de komende jaren en de stijging van de balans wordt een steeds groter gedeelte van de balans gefinancierd door vreemd vermogen. Op dit moment is de verhouding vreemd vermogen / eigen vermogen ongeveer 56-44. In 2027 daalt de begrote solvabiliteitsratio tot onder de vastgestelde signaleringswaarde van 20% en loopt daalt naar 0%, met andere woorden een volledige begrote benutting van alle reserves.

Ook hier geldt dat de verschillen tussen de begrote waarden en de gerealiseerde waarden de afgelopen jaren substantieel waren. De werkelijke solvabiliteitsratio is in de afgelopen 10 jaar vrij constant gebleven (rond de 45%).

Weerstandsvermogen

Bij het weerstandsvermogen wordt onderscheid gemaakt tussen incidenteel en structureel weerstandsvermogen. In de Financiële verordening provincie Zuid-Holland 2021 is vastgesteld dat voor beide ratio's de provincie een waarde van minimaal 2 handhaaft en is de berekeningsmethode voor het incidenteel weerstandsvermogen gewijzigd. Deze berekeningsmethode is met terugwerkende kracht toegepast op alle voorgaande jaren. Vanaf de Voorjaarsnota 2023 (en daarmee deze Kadernota 2024) is de gewijzigde Financiële verordening 2021 van kracht: voor het weerstandsvermogen wordt de signaleringswaarde van minimaal 1 gehanteerd en vormt de bufferreserve weerstandscapaciteit de incidentele weerstandscapaciteit om de risico's met een incidenteel karakter af te dekken.



Korte analyse:

Zowel het incidenteel als het structureel weerstandsvermogen is de afgelopen jaren ruim boven de signaleringswaarde gebleven. Dit betekent dat er ruim voldoende structurele en incidentele middelen zijn om de geïdentificeerde risico's op te vangen. Het structurele weerstandsvermogen is ten opzichte van 2022 flink gestegen vanwege een verschuiving tussen structurele en incidentele risico's, waardoor de omvang van de structurele risico's is afgenomen. Het incidentele weerstandsvermogen is gestegen vanwege een toename van de algemene reserve.

In 2023 is vanaf de voorjaarsnota (en daarmee deze Kadernota 2024) een trendbreuk zichtbaar. Dit komt door de instelling van één bufferreserve weerstandscapaciteit, opheffing van bestaande bufferreserves en verlaging van de norm voor het weerstandsvermogen naar minimaal 1 (zie voor een nadere toelichting in de Voorjaarsnota 2023 de paragraaf 'Instellen bufferreserve weerstandscapaciteit'). De incidentele risico's die door de bestaande bufferreserves werden afgedekt, worden vanaf nu afgedekt via de bufferreserve weerstandscapaciteit. De omvang van de bufferreserve weerstandscapaciteit wordt bepaald door de omvang van de incidentele risico's, met een minimum van € 30 mln, zodat het incidenteel weerstandsvermogen overeenkomt met de norm van minimaal 1. De incidentele risico's, en daarmee de weerstandscapaciteit, bedragen momenteel € 32,1 mln. Als de algemene reserve wordt meegenomen bij de berekening van het incidenteel weerstandsvermogen, zodat deze vergelijkbaar is met voorgaande jaren, dan bedraagt deze 8,1. De daling ten opzichte van voorgaande jaren is te verklaren door het feit dat de omvang van de incidentele risico's is toegenomen door opheffing van de bufferreserves.

Structurele lasten investeringen

Deze ratio geeft de verhouding tussen de structurele lasten van meerjarige investeringen en de baten in een begrotingsjaar weer. De lasten bestaan uit de totale som van de afschrijvingslasten en rentelasten van geactiveerde investeringen en uit de lasten van meerjarige (lease)verplichtingen.

Door naast de kapitaallasten ook rekening te houden met o.a. leaseconstructies wordt gekeken naar de totale jaarlijkse kosten van alle meerjarige investeringen, ongeacht de manier waarop ze gefinancierd zijn. Deze lasten zijn niet meer beïnvloedbaar voor PS en drukken voor langere tijd op de begroting.

Vastgestelde signaleringswaarde: 20%



Korte analyse:

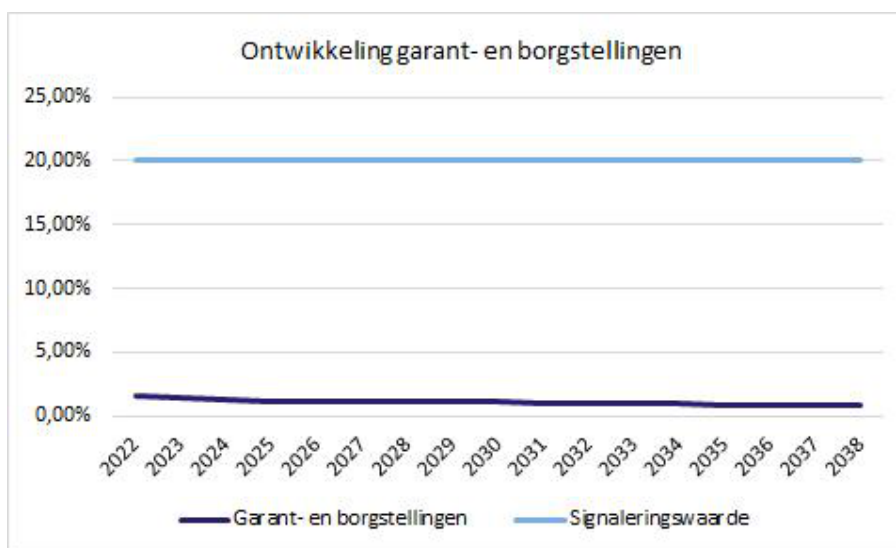
Ten opzichte van de Begroting 2023 is de ratio structurele lasten van de investeringen op de korte en middellange termijn marginaal verbeterd. Dit wordt veroorzaakt door de onderuitputting in 2022 en de verwachte ontwikkeling van de lange rente.

Garant- en borgstellingen

Dit kengetal geeft de verhouding weer tussen de hoogte van de garant -en borgstellingen die de provincie heeft afgegeven en de baten in een jaar. De garant- en borgstellingen zijn verplichtingen die (behalve in de paragraaf Weerstandsvermogen en Risicobeheersing) niet cijfermatig op de balans worden meegeteld. Het gaat hierbij om de garant- en borgstellingen. Conform artikel 50 van het BBV moet het bedrag waartoe aan natuurlijke en rechtspersonen borgstellingen of garantstellingen zijn verstrekt, worden vermeld.

Doordat de totale hoogte van deze garant- en borgstellingen potentiële toekomstige verplichtingen zijn en de (uitkomsten) van het benodigd weerstandsvermogen beïnvloeden is de verhouding tussen het totaal van deze posten en de totalen baten van belang.

Vastgestelde signaleringswaarde: 20%



Korte analyse:

Het huidige saldo garant- en borgstellingen is zeer beperkt. Het betreft hier incidentele besluiten en nieuwe garant- en borgstellingen die momenteel niet worden begroot in de meerjarenbegroting.

Stelposten

Stelpost prijscompensatie

De stelpost prijscompensatie wordt gevoed uit het begrotingssaldo op basis van de grondslag indexatie. Een nadere toelichting daarop is te vinden in het onderdeel [Grondslagen](#) in het vervolg van deze Kadernota. De stelpost is bedoeld om de indexatielasten van de lasten in de exploitatie te dekken. Een toegepaste indexatie in een bepaald jaar is altijd structureel van aard.

De stelpost volgt het meerjarig verloop van de algemene uitkering van het provinciefonds. Dit meerjarig verloop is het huidige begrotingsjaar en de 5 jaren daarop volgend, ook wel aangeduid als T+5. Omdat de Begroting 2024 in 2023 wordt gemaakt wordt de stelpost herberekend voor de jaarschijven 2024 tot en met 2027 en wordt 2028 als een nieuw jaar toegevoegd. Het laatstgenoemde jaar (2028) wordt voor de resterende jaren doorgetrokken.

(bedragen x € 1 mln)		Nieuwe college periode					2028
		2023	2024	2025	2026	2027	
A Stand na Voorjaarsnota 2023							
1	Beschikbaar op stelpost	0	13,6	25,0	36,6	46,7	46,7
B Mutaties							
1	Kadernota 2024	0	3,8	7,9	8,7	5,6	19,6
2	Begroting 2024	0	pm	pm	pm	pm	pm
Subtotaal B: Totaal mutatie prijscompensatie		0	0	0	0	0	0
Resterend voor de prijscompensatie		0	17,4	32,9	45,3	52,3	66,3

Toelichting

In de Begroting 2023 is het beschikbare budget voor dat jaar meerjarig toegekend en verwerkt. Om die reden is het saldo nihil voor het jaar 2023. In deze Kadernota wordt voorgesteld om de stelpost prijscompensatie op te hogen op basis van de recent gepubliceerde indexcijfers. In de Begroting 2024 zal dit budget vervolgens meerjarig worden toegekend en verwerkt.

Stelpost indexatie loonontwikkeling

De stelpost loonontwikkeling wordt gevoed uit het begrotingssaldo op basis van de grondslag indexatie. Een nadere toelichting daarop is te vinden in het onderdeel [Grondslagen](#) in het vervolg van deze Kadernota. De stelpost is bedoeld om de loonontwikkeling te dekken. Een toegepaste indexatie in een bepaald jaar is altijd structureel van aard.

De stelpost volgt het meerjarig verloop van de algemene uitkering van het provinciefonds. Dit meerjarig verloop is het huidige begrotingsjaar en de 5 jaren daarop volgend, ook wel aangeduid als T+5. Omdat de Begroting 2024 in 2023 wordt gemaakt, wordt de stelpost herberekend voor de jaarschijven 2024 tot en met 2027 en wordt 2028 als een nieuw jaar toegevoegd. Het laatstgenoemde jaar (2028) wordt voor de resterende jaren doorgetrokken.

(bedragen x € 1 mln)		Nieuwe college periode					2028
		2023	2024	2025	2026	2027	
A Stand na Voorjaarsnota 2023							
1	Beschikbaar op stelpost	0	6,6	12,9	19,1	25,1	25,1
B Mutaties							
1	Kadernota 2024	0	1,3	3,8	4,7	5,0	5,0
2	Begroting 2024	0	pm	pm	pm	pm	pm
Subtotaal B: Totaal mutatie looncompensatie		0	0	0	0	0	0
Resterend voor de looncompensatie		0	7,9	16,7	23,8	30,1	30,1

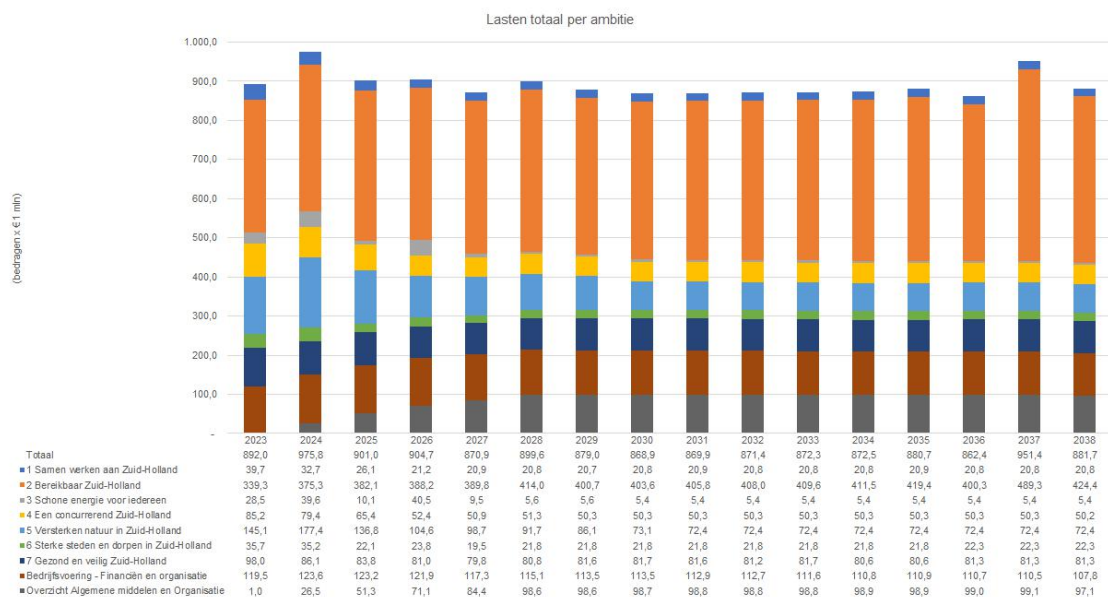
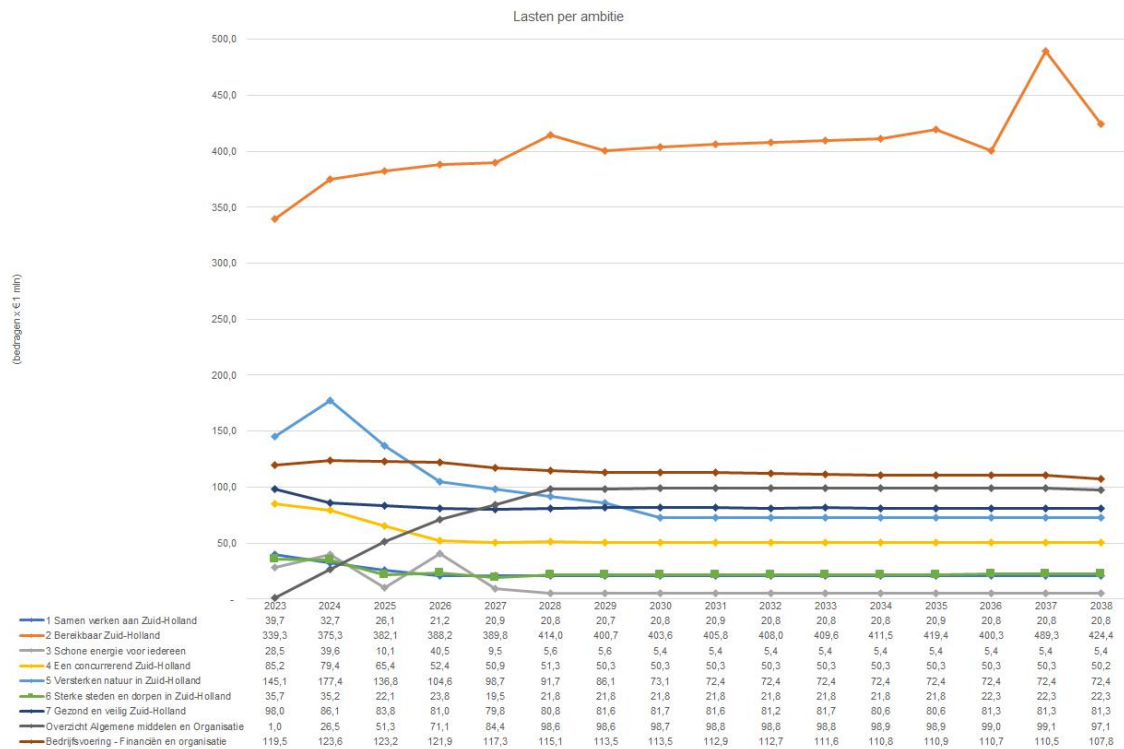
Toelichting

In de Begroting 2023 is het beschikbare budget voor dat jaar meerjarig toegekend en verwerkt. Om die reden is het saldo nihil voor het jaar 2023. In deze Kadernota wordt voorgesteld om de stelpost looncompensatie op te hogen op basis van de recent gepubliceerde indexcijfers. In de Begroting 2024 zal dit budget vervolgens meerjarig worden toegekend en verwerkt.

Lange termijn doorkijk

Het begrotingssaldo is het verschil tussen de baten en lasten in 1 jaar. De baten zijn grofweg te verdelen in algemene en specifieke dekkingsmiddelen. Specifieke dekkingsmiddelen, zoals bijvoorbeeld rijksbijdragen, zijn vaak tijdelijk van aard. Als er geen bestemmingsreserves zijn dan kunnen de lasten in principe nooit hoger worden dan de baten in een bepaald jaar.

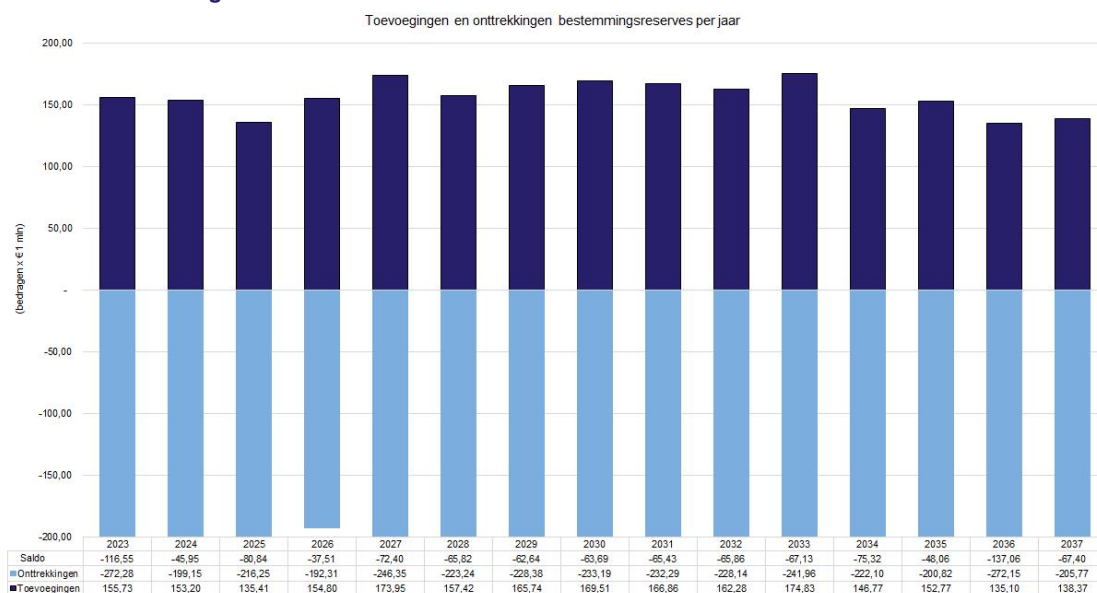
Lasten



Toelichting:

De lasten blijven de meeste jaren onder de € 900 mln. Uitzonderingen hierop zijn met name de jaren 2024 en 2037. In die jaren worden lasten geraamd die gedekt worden via substantiële onttrekkingen uit bestemmingsreserves. In het jaar 2037 betreft dit het geprognosticeerde groot onderhoud aan de RijnlandRoute.

Inzet van bestemmingsreserves

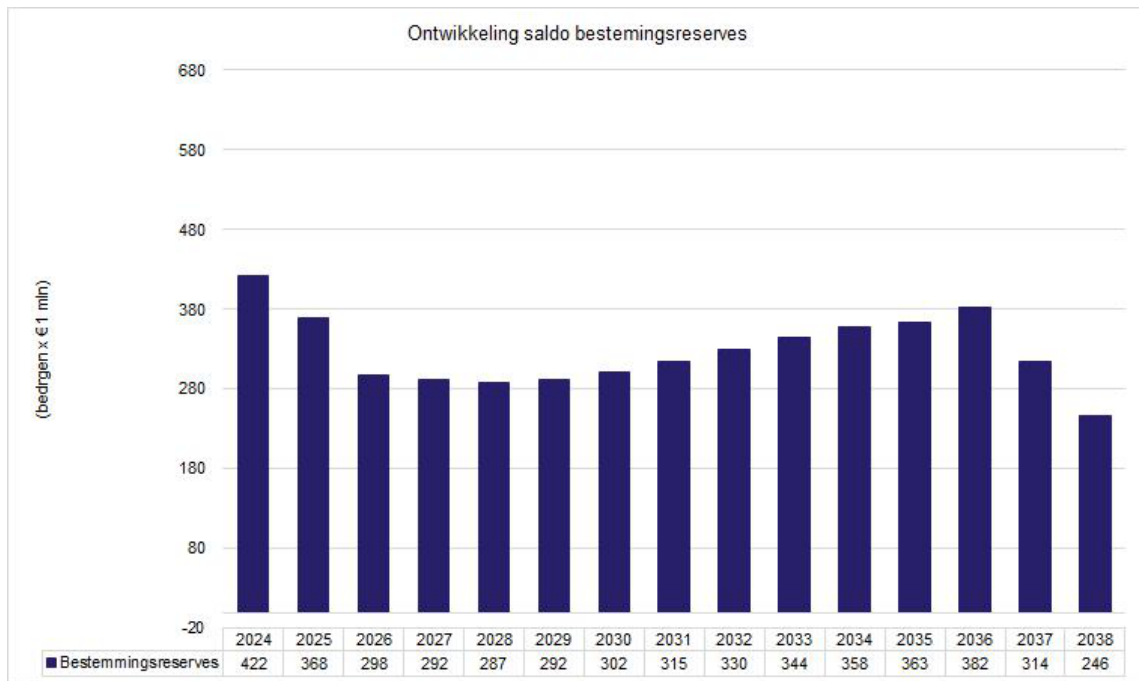


Toelichting:

Als er uit een bestemmingsreserve meer onttrokken wordt dan toegevoegd dan nemen de lasten en/of baten toe. Het saldo van de toevoegingen en onttrekkingen is als inzet op de ambitie terug te zien. Op de langere termijn is er een duidelijke daling van bestemmingsreserves te zien.

De bestemmingsreserves zijn reserves die met een bepaald doel zijn ingesteld. Deze bestemmingsreserves zijn bij de instelling ervan (uiteindelijk) gevoed vanuit/via het begrotingssaldo. De inzet van de huidige bestemmingsreserves via de ambities heeft daarom ook geen effect op het begrotingssaldo. De Algemene reserve is geen onderdeel van de bestemmingsreserves en is daarom dan ook niet meegenomen in deze overzichten.

Saldo bestemmingsreserves



Onderwerp (bedragen x € 1.000)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
Beheerplannen Natura 2000 en PAS	8.161	6.661	5.161	3.661	2.161	661	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bereikbaarheid	34.976	33.152	31.099	30.999	30.999	30.999	30.999	30.999	30.999	30.999	30.999	30.999	30.999	30.999	30.999
Egalisatiereserve beheer & onderhoud	82.028	65.579	53.367	62.288	72.808	80.452	88.566	99.319	110.499	121.515	131.301	137.033	156.822	88.942	88.942
Groene ambities	19.549	13.296	10.868	10.278	10.312	10.344	10.373	10.392	10.409	10.423	10.437	10.451	10.441	10.431	10.421
InnovationQuarter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Interreg-cofinanciering EFRO	1.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
IODS	1.808	1.786	1.766	1.722	1.722	1.722	1.675	1.675	1.675	1.675	1.675	1.675	1.675	1.675	1.675
Life Sciences & Health	3.040	3.040	3.040	3.040	3.040	3.040	3.040	3.040	3.040	3.040	3.040	3.040	3.040	3.040	3.040
Meerjarenplan Bodem, ondergrond en grondwater	22.679	21.640	20.201	20.201	20.201	20.201	20.201	20.201	20.201	20.201	20.201	20.201	20.201	20.201	20.201
MIT MKB Innovatiestimulering topsectoren	3.958	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54
Mobiliteit	101.613	91.947	80.352	73.714	67.250	70.735	73.472	76.208	79.693	83.178	86.597	86.235	85.874	85.512	85.151
NatuurNetwerk Nederland	21.613	14.394	9.410	3.644	711	711	711	711	711	711	711	711	711	711	711
Ontwikkelingsperspectief Grevelingen en Volkerak-Zoom	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
Overcommitting OP-West	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Project duurzame ontwikkeling Zuidplaspolder	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62
Regionale gebiedsgerichte projecten	198	198	198	198	198	198	198	198	198	198	198	198	198	198	198
Regionale netwerken in Zuid-Holland (RNIZ)	2.474	1.724	1.284	1.064	64	64	64	64	64	64	64	64	64	64	64
Reserve Nazorg stortplaatsen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Reserve Ontwikkelopgave natuur	55.320	54.927	56.724	60.603	57.387	52.163	52.163	52.163	52.163	52.163	52.163	52.163	52.163	52.163	52.163
Reserve UPG 40	1.609	1.609	1.609	1.609	1.609	1.609	1.609	1.609	1.609	1.609	1.609	1.609	1.609	1.609	1.609
Restauratie & herbestemming monumenten	632	507	114	114	114	114	114	114	114	114	114	114	114	114	114
Risicoreserve Revolverend Verenfonds	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Risicoreservering Energiefonds	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Risicoreservering Grevelingen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Versterking economie	6.669	3.490	3.300	3.300	3.300	3.300	3.300	3.300	3.300	3.300	3.300	3.300	3.300	3.300	3.300
Warmteleiding Warmtelinq	39.012	39.012	4.012	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Zandmotor	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	421.400	368.077	297.620	291.561	287.004	291.440	301.611	315.120	329.802	344.316	357.535	362.920	382.337	314.086	313.715

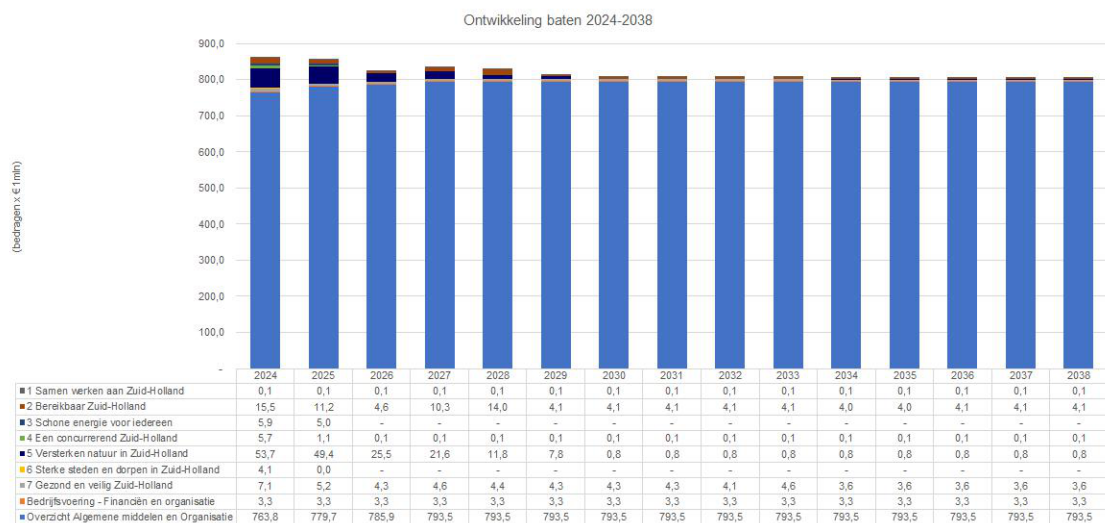
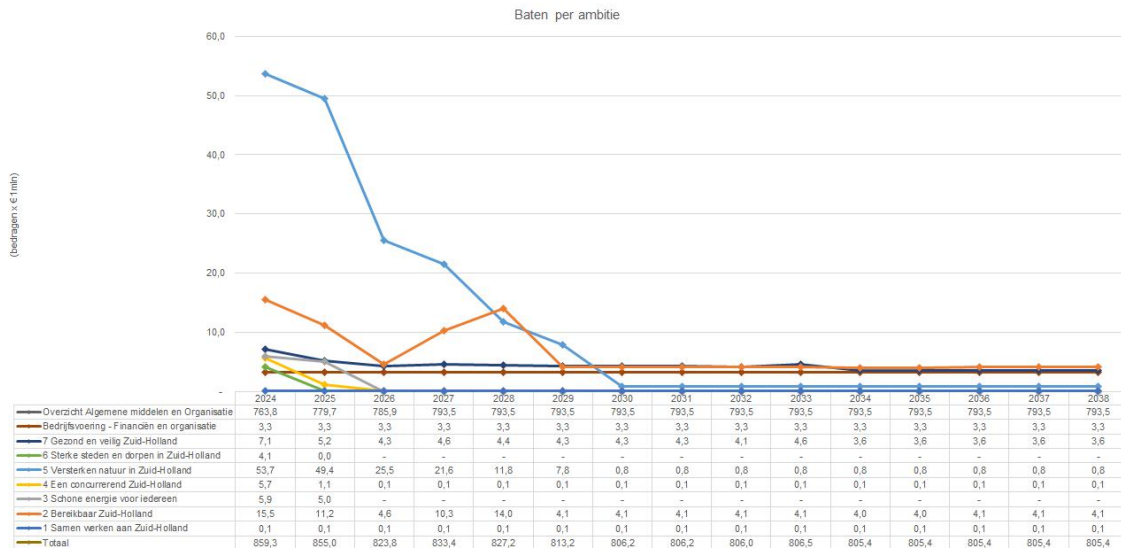
Toelichting

Bovenstaande grafiek maakt inzichtelijk dat de totale omvang van bestemmingsreserves afneemt tot en met 2028. In de jaren daarna loopt dit weer op tot en met het jaar 2036. De toename in die jaren wordt verklaard door sparen voor groot onderhoud aan de RijnlandRoute rond 2037.

Voor verschillende bestemmingsreserves is de inzet van die middelen nog niet meerjarig in de begroting verwerkt, met name voor de periode ná 2027. Deze reserves houden daarom een constant saldo. Zodra er een realistisch beeld is bij het verwachte bestedingsritme wordt dit verwerkt via de reguliere planning- en controlcyclus.

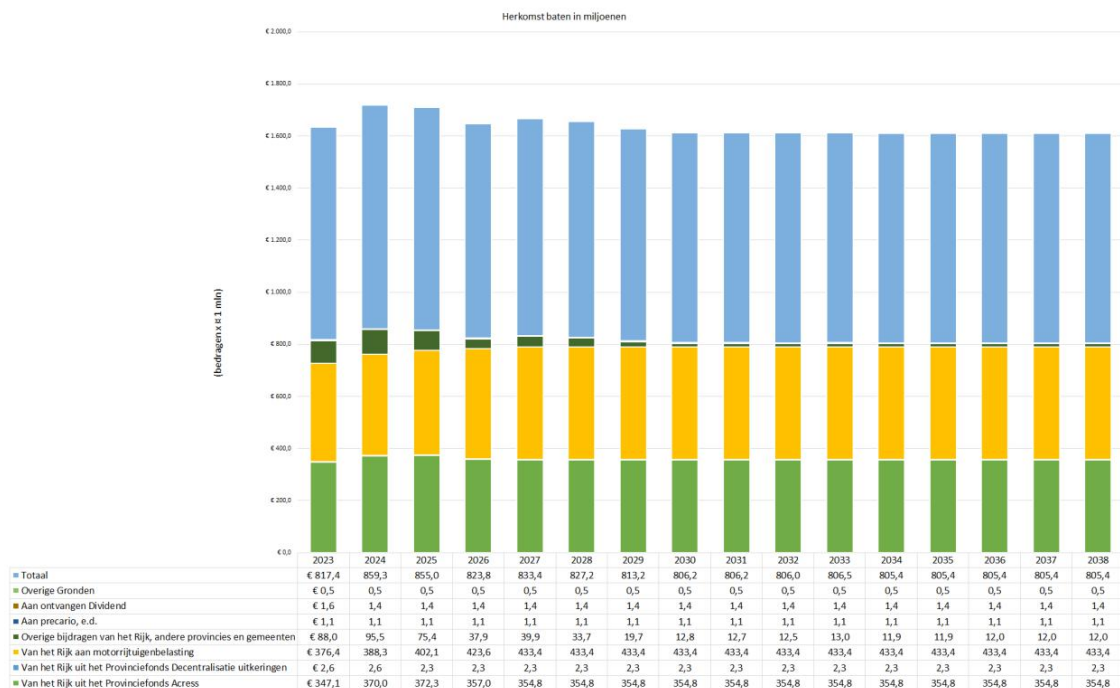
Een afname van het saldo aan bestemmingsreserves betekent ook dat de lasten in de begroting lager worden. Immers, als er geen middelen meer in de bestemmingsreserves beschikbaar zijn dan kunnen die ook niet meer ingezet worden ter dekking van daarmee corresponderende lasten.

Baten



Toelichting:

De grootste inkomstenbronnen van de provincie zijn de uitkering uit het provinciefonds en de opcenten op de motorrijtuigenbelasting. Die baten worden verantwoord in het Overzicht algemene middelen en organisatie. Er worden ook baten verantwoord in de ambities. Voorbeelden hiervan zijn verkoopopbrengsten, leges of de inzet van specifieke uitkeringen die we van het Rijk ontvangen.



Toelichting:

De grootste inkomstenbronnen van de provincie zijn de uitkering uit het provinciefonds en de opcenten op de motorrijtuigenbelasting. Deze inkomsten worden vanaf het jaar 2028 constant verondersteld, in lijn met het indexatiebeleid (zie voor een nadere toelichting hierop het onderdeel '[Grondslagen](#)'). Eerder in deze kadernota is echter toegelicht dat de omvang van deze inkomstenbronnen op de langere termijn onzeker is door ontwikkelingen op rijksniveau.

Daarnaast is zichtbaar dat de 'overige bijdragen van het Rijk, andere provincies en gemeenten' de komende jaren fors afneemt. De verklaring hiervoor is dat dit vaak inkomsten betreft uit specifieke uitkeringen van het Rijk die een einddatum hebben. In de praktijk zal die afname zich naar verwachting niet in die mate voordoen, omdat het Rijk dan vaak weer nieuwe (specifieke) uitkeringen beschikbaar stelt. Die baten (en daarmee gepaard gaande lasten) kunnen echter pas geraamd worden als we er zeker van zijn dat we die ook zullen ontvangen.

Grondslagen

Algemene grondslagen

De P&C producten zijn opgesteld met inachtneming van de voorschriften van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) en de financiële verordening zoals door Provinciale Staten is vastgesteld.

Basis voor de ramingen in deze Kadernota

De Kadernota 2024 bestaat uit de jaarschijven 2024 tot en met 2027 en is een nadere uitwerking van de meerjarige effecten van de Voorjaarsnota 2023.

Algemene dekkingsmiddelen

Algemene dekkingsmiddelen zijn inkomsten voor de provincie waarvoor geen bestedingsdoel is bepaald en zijn daarmee vrij besteedbaar (in tegenstelling tot de specifieke dekkingsmiddelen). De algemene dekkingsmiddelen bestaan uit:

Lokale heffingen

De opbrengst van de lokale heffingen bestaan vrijwel volledig uit inkomsten voor de opcenten motorrijtuigenbelasting.

Provinciefonds

De raming van de inkomsten uit het provinciefonds zijn gebaseerd op de Septembercirculaire 2022. Het provinciefonds is via het zogeheten accres gekoppeld aan de ontwikkeling van de rijksuitgaven.

Dividenduitkering

De provincie ontvangt dividend vanuit de deelnemingen waarin zij een aandeel heeft. De hoogte van de dividenduitkering wordt gebaseerd op berichtgeving vanuit de deelnemingen.

Algemene uitkering en decentralisatie-uitkeringen van het provinciefonds

De raming van de algemene uitkering is gebaseerd op de Septembercirculaire 2022 zoals verwerkt in de Voorjaarsnota 2023.

Naast de algemene uitkering bestaat het provinciefonds uit zogenaamde decentralisatie-uitkeringen. Deze zijn bedoeld voor een specifiek doel en volgen niet de normale verdeelsystematiek van het provinciefonds.

De ontwikkelingen van de algemene uitkering worden altijd voor T+5 jaren gegeven. Dit wordt ook zo verwerkt in de begroting. Deze T+5 jaren is ook de grens die wordt gehanteerd om de stelpost indexatie te vullen omdat er anders sprake zou zijn van een disbalans tussen de ontwikkeling van de baten en lasten. Dit geldt ook voor de ontwikkeling van de motorrijtuigenbelasting.

Indexatie

Op 14 december 2022 hebben Provinciale Staten de [wijziging](#) van de Financiële verordening 2021 vastgesteld. In die verordening is in artikel 4.43 de wijze van indexatie opgenomen. De praktische uitwerking daarvan is vastgelegd in de [Uitvoeringsnota indexatiebeleid](#), die GS hebben vastgesteld en die ter kennisname met PS is gedeeld. In de onderstaande tabel staan de te hanteren indexen met bron of berekeningswijze genoemd.

Indexen kunnen voorspellend zijn of op basis van definitieve cijfers. Het CPB maakt ramingen van indexcijfers naar de toekomst (prospectief). Daarentegen publiceert het CBS indexcijfers op basis van definitieve cijfers (realisatie, retrospectief). Een voorbeeld van een retrospectief index is de GWW. Voor een retrospectieve index moet dus een inschatting worden gemaakt van de ontwikkeling in de toekomst.

Welke indexen waarvoor en welke bron		Bron
Landelijke Bijdrage-Index (LBI) LBI volgt onafhankelijk de kostenontwikkeling van de sector uitgesplitst naar voertuig en brandstof type. De uitsplitsing Bussen - Diesel wordt het meeste toegepast in onze concessies (en wordt daarom gebruikt bij de prognose). Prognose percentage voor T+1 wordt ook gebruikt voor de resterende jaren.	Openbaar vervoer	DOVA

Welke indexen waarvoor en welke bron		Bron
<p>42/43: Grond-, weg- en waterbouw (GWW) GWW heeft alleen een historische index, we gaan nu uit van het gemiddelde van de afgelopen 3 jaar. Bij het opstellen van de kadernota (T+1) is dit het gemiddelde over de periode januari (T)-(T-3)</p> <p>Voorbeeld: voor de Kadernota 2024 wordt het gemiddelde berekend over het verschil tussen januari 2023 en januari 2020.</p> <p>Prognose percentage voor T+1 wordt ook gebruikt voor de resterende jaren.*</p>	<p><i>Exploitatie</i> Beheer & Onderhoud</p> <p><i>Investerings</i> Beheer & Onderhoud Infra Natuur Recreatie Gebouwen (fz)</p>	<p>CBS retrospectief</p>
<p>Prijs overheidsconsumptie: beloning werknemers (PO:bw) Dit is de gemiddelde stijging van de lonen en salarissen van de collectieve sector exclusief een voortschrijdend gemiddelde van de jaarlijkse incidentele loonstijgingen.</p> <p>Verzamelde bijlagen met lange reeksen t/m T + 4 (MLT) waarbij het percentage voor het 4^{de} jaar ook wordt gebruikt voor het 5^{de} jaar</p>	<p>Loonontwikkeling formatie incl. pensioenpremies</p>	<p>CPB Maart raming</p>
<p>Nationale consumentenprijsindex (CPI) De gemiddelde prijs op jaarbasis van een pakket goederen en diensten</p> <p>Verzamelde bijlagen met lange reeksen t/m T + 4 (MLT) waarbij het percentage voor het 4^{de} jaar ook wordt gebruikt voor het 5^{de} jaar</p>	<p>Opcenten motorrijtuigenbelasting (baten)</p>	<p>CPB Maart raming</p>
<p>Gewogen index van 1/3 (CPI) en 2/3 (PO:bw) Deze index wordt gehanteerd voor het bepalen van het bedrag wat uit de stelpost gehaald wordt</p> <p>Verzamelde bijlagen met lange reeksen t/m T + 4 (MLT) waarbij het percentage voor het 4^{de} jaar ook wordt gebruikt voor het 5^{de} jaar</p>	<p>Subsidies Omgevingsdiensten</p>	<p>CPB Maart raming</p>
<p>Prijs overheidsconsumptie, netto materieel (imoc) Dit is de gemiddelde stijging van de prijzen van de netto materiele consumptie van de collectieve sector (zie ook toelichting op definitie van collectieve sector). De netto materiële consumptie is gelijk aan de som van de lopende aankopen van goederen en diensten (bijvoorbeeld kosten van energie, huisvesting, kantoorartikelen, uitzendkrachten), de afschrijvingen (bijv. die op infrastructuur, gebouwen, wagenpark en computers) en de verkopen (bijv. schoolgelden, reinigingsrechten, verkopen sociale werkplaatsen, vergoeding van de EU voor het innen van de invoerrechten, bouwleges en verhuur van schoolgebouwen door gemeenten aan het bijzonder onderwijs).</p> <p>Verzamelde bijlagen met lange reeksen t/m T + 4 (MLT) waarbij het percentage voor het 4^{de} jaar ook wordt gebruikt voor het 5^{de} jaar</p>	<p>Resterende budgetten incl. ICT</p>	<p>CPB Maart raming</p>

Welke indexen voor welke onderwerpen en wat wordt er niet geïndexeerd

Exploitatie

Om te bepalen welk bedrag nodig is op de stelpost wordt de volgende indeling gehanteerd;

Niet indexeren:

- De kapitaallasten, (inzet van) bestemmingsreserves, overlopende passiva en voorzieningen
- Lasten die gedekt worden uit een specifieke bijdrage van een derde, denk aan een rijksbijdrage (SPUK)

Te indexeren:

- De resterende lasten met hun specifieke indexen

Investerings

- In afwachting van het investeringsbeleid worden nu alleen de kredieten voor de periode T tot en met T+5 geïndexeerd voor dat deel van het krediet waar nog onderhanden werk voor moet worden uitgevoerd.

Te hanteren indexen voor de Begroting 2024

Indexen		Bron	2024	2025	2026	2027	2028
Exploitatie							
Openbaar vervoer	Landelijke Bijdrage-Index (LBI)	DOVA	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%	4,0%
Beheer & Onderhoud	Grond-, weg- en waterbouw (GWW)*	CBS april 2023	8,2%	4,9%	4,9%	4,9%	4,9%
Loonontwikkeling	Prijs overheidsconsumptie: beloning werknemers	CPB maart 2023	4,7%	5,4%	4,5%	3,9%	3,9%
Resterende budgetten	Prijs overheidsconsumptie, netto materieel (imoc)	CPB maart 2023	3,9%	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%
Mrb en leges	Nationale consumentenprijsindex (cpi)	CPB maart 2023	3,1%	2,5%	2,4%	2,3%	2,3%
Subsidie-index	2/3 Loonontwikkeling en 1/3 imoc	CPB maart 2023	4,4%	4,1%	3,5%	3,1%	3,1%
Investerings							
Alle	Grond-, weg- en waterbouw (GWW)*	CBS	8,2%	4,9%	4,9%	4,9%	4,9%

* In de Uitvoeringsnotitie indexatiebeleid is opgenomen dat de index voor het jaar T+1 (2024), ook wordt gehanteerd voor de jaren daarna. In deze Kadernota wordt voorgesteld om daarvan af te wijken, en voor de jaren 2025 en verder het indexatiepercentage vanuit de Begroting 2023 vast te houden. De verklaring hiervoor is dat in het 3-jarig gemiddelde de extreme prijsstijgingen van de achterliggende twee jaren (door corona en de oorlog in Oekraïne) onevenredig zwaar meetellen. De laatste indexcijfers laten zien dat de stijging afvlakt. Bij de Begroting 2024 zal opnieuw worden bezien wat de actuele indexgegevens zijn, en of een bijstelling op de nu gehanteerde indexcijfers noodzakelijk is.

Kapitaallasten

De kapitaallasten bestaan uit rente en afschrijvingslasten. Bij dit onderdeel wordt daar nader op ingegaan.

Rente

De rente bestaat uit rente van reeds afgesloten leningen (rente is zeker) en nog niet afgesloten leningen (rente is onzeker). Naast de reeds afgesloten en gestorte leningen heeft Zuid-Holland in 2020 voor € 300 mln aan toekomstige leningen afgesloten die werden/worden gestort in de jaren 2021, 2022 en 2023. Ook de rentelasten van deze leningen staan meerjarig vast.

Op basis van de begrote uitgaven en inkomsten uit deze begroting kan worden bepaald hoeveel geld er de komende jaren extra geleend moet worden bovenop de bestaande leningenportefeuille.

Op basis van deze cijfers en een inschatting van de dan geldende rentetarieven wordt een berekening gemaakt van de toekomstige, nieuwe rentekosten.

De onzekerheid van deze rentepost is groot vanwege 2 aspecten: ervaring uit de afgelopen jaren leert dat de kans groot is dat de budgetten en investeringen in de meerjarenbegroting te positief worden geraamd en dat de benodigde leningen in die jaren in werkelijkheid ook lager zullen uitvallen. Daarnaast is het zeer lastig om een juiste inschatting te geven van de toekomstige rentetarieven.

De omvang van het bedrag aan rentekosten dat aan vaste activa wordt toegerekend, wordt bepaald door middel van een zogenoemde omslagrente. De grondslag van toerekening is de boekwaarde van de vaste activa op 1 januari van het boekjaar en de te verwachten rentekosten. Dit leidt tot een omslagrentepercentage van 0,54% in 2023.

Afschrijvingslasten

Het jaar nadat de activatie heeft plaatsgevonden wordt begonnen met de afschrijvingstermijnen zie de Financiële verordening provincie Zuid-Holland 2021 artikel 4.15 afschrijvingstermijnen.

Motorrijtuigenbelasting

De opbrengsten van de opcenten wordt bepaald door het tarief maal de grondslag (de hoofdsom van de mrb). De hoofdsom van de mrb wordt beïnvloed door autonome ontwikkelingen zoals bevolkingsgroei en mate van autobezit, maar ook door wettelijke maatregelen zoals vrijstellingen.

Opcententarief

Het opcententarief wordt door Provinciale Staten vastgesteld. Het tarief mag het wettelijk maximum, dat het ministerie van Financiën vaststelt, niet overschrijden. Dit maximum is voor het jaar 2023 vastgesteld op 125,8. In deze Kadernota is meerjarig het tarief van de opcenten geïndexeerd met de CPI index ten opzichte van de huidige 95,7 opcenten (in 2023) tot 105,9 opcenten in 2027. Het financiële effect daarvan is opgenomen en toegelicht in de Voorjaarsnota 2023.

Hoofdsom van de mrb (ontwikkeling wagenpark)

De afgelopen jaren is het geregistreerde autobezit in Zuid-Holland gestegen, maar diverse ontwikkelingen kunnen deze trend beïnvloeden, waaronder de ontwikkeling van leasecontracten en vrijstellingen op basis van het klimaatakkoord. Voor de berekening 2024 dient de laatste opgave van het aantal geregistreerde voertuigen in Zuid-Holland door de Belastingdienst als basis. In de jaren 2025 en verder is er rekening mee gehouden dat de vrijstelling voor elektrische voertuigen vervalt, conform de opgave van de Raad voor het Openbaar Bestuur (ROB). Het financiële effect daarvan is opgenomen en toegelicht in de Voorjaarsnota 2023.

Reserves

De stortingen en onttrekkingen aan de reserves dienen gebaseerd te zijn op de begrote stortingen en onttrekkingen. In de Financiële verordening 2021 is in artikel 4.8 geregeld dat Provinciale Staten jaarlijks in de kadernota bestemmingsreserves kunnen aanwijzen waarop mutaties per ultimo jaar kunnen plaatsvinden, afhankelijk van de realisatie van lasten en baten voor het bijbehorende onderwerp. Dit betreft de volgende reserves:

- *Bufferreserves*: Bufferreserve Weerstandscapaciteit
- *Egalisatiereserves*: Beheer en onderhoud, NatuurNetwerk Nederland
- *Spaarreserves*: Beheerplan Natura 2000 en PAS, Bereikbaarheid, Groene ambities, IODS, Meerjarenplan Bodem, ondergrond en grondwater, Mobiliteit, Ontwikkelopgave Natuur, UPG 40, Warmteleiding Warmtelinq

Subsidies

De commissie BBV heeft op 15 mei 2020 nadere richting gegeven aan de notitie 'Verantwoording van subsidies' uit januari 2019 over lastneming van subsidies. Kern is dat Provinciale Staten een grensbedrag mogen stellen voor meerjarige subsidies. Voor meerjarige subsidies onder de grens moeten de lasten in één keer genomen worden in het jaar waarin de subsidieactiviteiten starten. Voor subsidies boven de grens dienen de lasten toebedeeld te worden aan de jaren waarop zij, naar verwachting, betrekking hebben. Voor de lasten boven de grens gelden zwaardere administratieve eisen. Doel van de BBV-aanpassing en het grensbedrag is om naar meer uniforme verantwoording te komen tussen provincies en gemeenten, de administratieve lasten te beperken en beter aan te sluiten bij het baten- en lastenstelsel (dat laatste was bij de provincie Zuid Holland al het geval). De provincie Zuid-Holland hanteert een grensbedrag van € 250.000 voor meerjarige subsidies. Bij dit grensbedrag worden de administratieve lasten niet significant verhoogd, terwijl het baten- en lastenstelsel voldoende wordt gevolgd.

Lange termijn inzicht

In dit onderdeel 'Lange termijn inzicht' wordt per ambitie inzicht gegeven in de ontwikkeling van de meerjarig geraamde lasten en baten. In de vorig jaar opgestelde Kadernota 2023-2026 zijn de hoofdlijnen van de beleidsuitvoering per beleidsdoel opgenomen. Daarbij is ook een duiding gegeven van de budgetfluctuaties die soms bij beleidsdoelen optreden. Dit betreft bijvoorbeeld incidenteel geraamde lasten, die dan gedekt worden vanuit Rijksbijdragen met een einddatum. Dat kunt u via onze [online P&C-portal](#) raadplegen.

Aanvullend op die Kadernota zijn in de Begroting 2023 bijstellingen doorgevoerd, waaronder het toekennen van budget voor prioritaire onderwerpen en het structureel begroten van de eerder incidenteel geraamde € 61,7 mln. Dit is toegelicht in de Begroting 2023 bij het onderdeel '[Mutaties begrotingssaldo](#)'.

Vanwege het beleidsarme karakter van deze Kadernota 2024-2027, en de verwachting dat het nieuwe collegeakkoord zal leiden tot bijstellingen die verwerkt gaan worden in de Begroting 2024, is in deze Kadernota geen nadere toelichting opgenomen. Alleen financiële bijstellingen die in deze Kadernota worden voorgesteld, worden toegelicht bij de betreffende ambitie.

Ambitie 1 Samen werken aan Zuid-Holland

Verloop lasten en baten ambitie



Verloop lasten, baten en reserves per ambitie

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2023	Stand Kadernota 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038
Lasten	39.689	32.727	26.114	21.229	20.885	20.786	20.736	20.786	20.862	20.787	20.787	20.787	20.912	20.787	20.787	20.787
Baten	502	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135
Totaal saldo lasten en baten	39.187	32.592	25.979	21.094	20.749	20.650	20.601	20.651	20.726	20.651	20.651	20.651	20.776	20.651	20.651	20.651
Totaal	39.187	32.592	25.979	21.094	20.749	20.650	20.601	20.651	20.726	20.651	20.651	20.651	20.776	20.651	20.651	20.651

Verloop lasten en baten per beleidsdoel

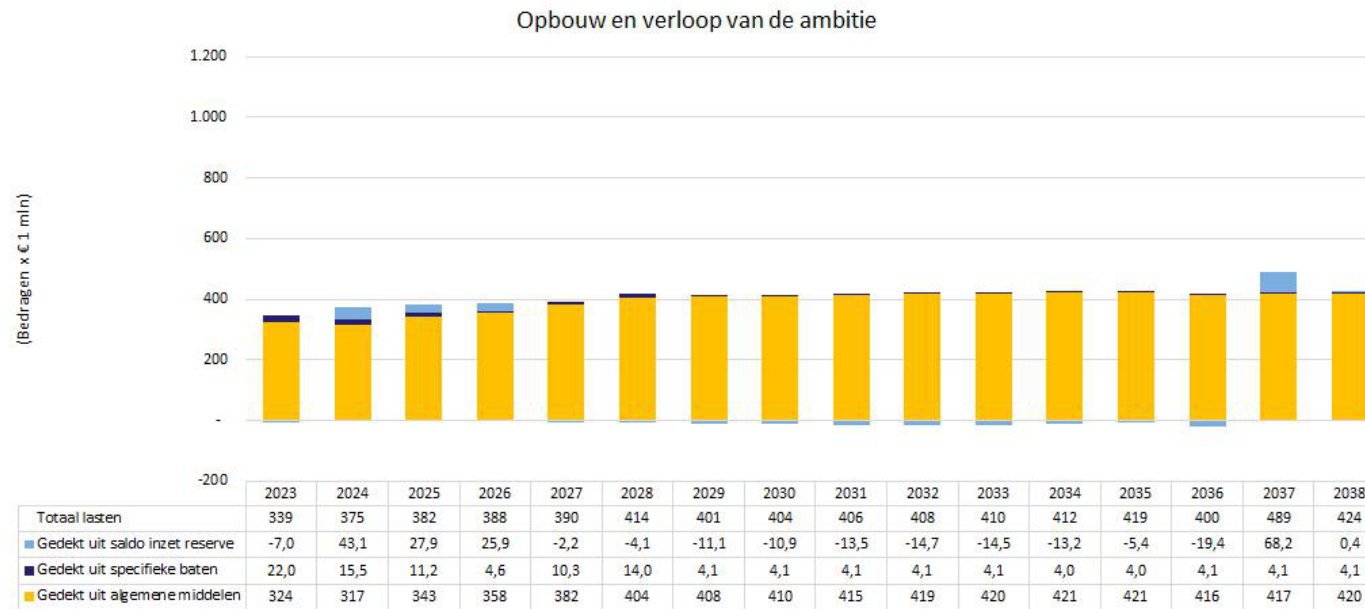
(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2023	Stand Kadernota 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038
Lasten																
Beleidsdoel 1-1 Beter bestuur																
1-1-1 Sterke gemeenten	1.083	1.075	1.074	1.074	1.073	1.072	1.072	1.072	1.072	1.072	1.072	1.072	1.072	1.072	1.072	1.072
1-1-2 Vitaal provinciaal bestuur	35.860	29.542	23.039	18.104	17.811	17.668	17.669	17.669	17.794	17.669	17.669	17.669	17.794	17.669	17.669	17.669
Totaal beleidsdoel 1-1	36.943	30.616	24.113	19.179	18.884	18.740	18.741	18.741	18.866	18.741	18.741	18.741	18.866	18.741	18.741	18.741
Beleidsdoel 1-2 Sterke samenleving																
1-2-1 Innovatieve participatie en communicatie	27	77	27	77	27	77	27	77	27	77	77	77	77	77	77	77
1-2-2 Maatschappelijke ontwikkelingen	2.719	2.034	1.974	1.974	1.974	1.969	1.969	1.969	1.969	1.969	1.969	1.969	1.969	1.969	1.969	1.969
Totaal beleidsdoel 1-2	2.746	2.111	2.001	2.051	2.000	2.045	1.995	2.045	1.995	2.045	2.045	2.045	2.045	2.045	2.045	2.045
Totaal Lasten	39.689	32.727	26.114	21.229	20.885	20.786	20.736	20.786	20.862	20.787	20.787	20.787	20.912	20.787	20.787	20.787
Baten																
Beleidsdoel 1-1 Beter bestuur																
1-1-2 Vitaal provinciaal bestuur	-502	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135
Totaal beleidsdoel 1-1	-502	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135
Totaal Baten	-502	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135	-135
Saldo lasten en baten Ambitie 1	39.187	32.592	25.979	21.094	20.749	20.650	20.601	20.651	20.726	20.651	20.651	20.651	20.776	20.651	20.651	20.651

Toelichting

In deze Kadernota worden geen mutaties voorgesteld die een financieel effect hebben op deze ambitie.

Ambitie 2 Bereikbaar Zuid-Holland

Verloop lasten en baten ambitie



Verloop lasten, baten en reserves per ambitie

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2023	Stand Kadernota 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038
Lasten	339.302	375.290	382.076	388.160	389.842	414.004	400.734	403.612	405.825	408.046	409.586	411.511	419.450	400.276	489.309	424.383
Baten	22.004	15.479	11.162	4.627	10.266	14.034	4.087	4.087	4.087	4.087	4.087	4.021	4.021	4.080	4.080	4.080
Totaal saldo lasten en baten	317.298	359.811	370.914	383.533	379.576	399.970	396.647	399.525	401.738	403.959	405.499	407.490	415.429	396.196	485.229	420.303

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2023	Stand Kadernota 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038
Toevoeging aan reserve	28.373	15.251	7.089	3.193	22.978	25.366	14.196	16.780	29.607	26.928	21.139	34.107	5.437	19.494	1.825	1.825
Onttrekking aan reserve	21.389	58.353	35.027	29.053	20.796	21.309	3.066	5.929	16.117	12.262	6.638	20.902	66	66	70.066	2.186
Totaal reserves	6.984	-43.102	-27.938	-25.860	2.182	4.057	11.130	10.850	13.489	14.665	14.500	13.204	5.371	19.427	-68.241	-361
Totaal	324.281	316.709	342.976	357.672	381.759	404.027	407.776	410.375	415.228	418.624	419.999	420.695	420.800	415.624	416.987	419.941

Verloop lasten en baten per beleidsdoel

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2023	Stand Kadernota 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038
Lasten																
Beleidsdoel 2-1 Snel van A naar B																
2-1-1 Efficiënt goederenvervoer	2.191	2.216	2.176	2.219	2.240	2.241	2.240	2.236	2.229	2.221	2.214	2.207	2.200	2.191	2.187	2.188
2-1-2 Passend en efficiënt personenvervoer	173.335	171.263	190.085	195.451	217.651	238.246	222.071	225.475	229.078	230.346	230.571	229.985	228.726	227.003	226.900	227.511
2-1-3 Slimme systemen en netwerken	1.374	1.215	1.243	1.273	1.361	1.363	1.414	1.414	1.411	1.409	1.407	1.405	1.403	1.400	1.401	1.406
Totaal beleidsdoel 2-1	176.900	174.694	193.504	198.942	221.251	241.850	225.726	229.125	232.719	233.976	234.192	233.597	232.328	230.594	230.488	231.105
Beleidsdoel 2-2 Beheer en onderhoud: op orde en duurzaam																
2-2-1 Goed functionerende provinciale infrastructuur	153.653	193.238	181.438	182.516	162.468	166.048	168.905	168.381	167.000	167.963	169.287	171.804	177.230	165.460	254.594	189.040
2-2-2 Toekomstbestendige infrastructuur	1.265	631	709	820	838	837	832	833	832	832	832	832	832	832	834	839
Totaal beleidsdoel 2-2	154.918	193.869	182.148	183.336	163.306	166.885	169.736	169.214	167.833	168.794	170.118	172.636	178.062	166.292	255.427	189.879

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2023	Stand Kadernota 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038
Beleidsdoel 2-3 Veilig en duurzaam																
2-3-1 Duurzame mobiliteit	2.619	1.871	1.614	1.071	476	477	479	481	482	483	484	485	487	488	491	496
2-3-2 Veilige mobiliteit	4.865	4.855	4.810	4.810	4.809	4.792	4.792	4.792	4.792	4.792	4.792	4.792	8.572	2.902	2.902	2.902
Totaal beleidsdoel 2-3	7.484	6.727	6.424	5.881	5.285	5.270	5.272	5.273	5.274	5.275	5.276	5.278	9.059	3.390	3.393	3.398
Totaal Lasten	339.302	375.290	382.076	388.160	389.842	414.004	400.734	403.612	405.825	408.046	409.586	411.511	419.450	400.276	489.309	424.383
Baten																
Beleidsdoel 2-1 Snel van A naar B																
2-1-2 Passend en efficiënt personenvervoer	-10.741	-7.215	-7.295	-1.285	-6.944	-10.772	-825	-825	-825	-825	-825	-825	-825	-825	-825	-825
2-1-3 Slimme systemen en netwerken	-42	-42	-41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal beleidsdoel 2-1	-10.783	-7.257	-7.336	-1.285	-6.944	-10.772	-825	-825	-825	-825	-825	-825	-825	-825	-825	-825
Beleidsdoel 2-2 Beheer en onderhoud: op orde en duurzaam																
2-2-1 Goed functionerende provinciale infrastructuur	-9.194	-6.694	-2.504	-2.020	-2.000	-1.941	-1.941	-1.941	-1.941	-1.941	-1.941	-1.941	-1.941	-1.941	-2.000	-2.000
Totaal beleidsdoel 2-2	-9.194	-6.694	-2.504	-2.020	-2.000	-1.941	-1.941	-1.941	-1.941	-1.941	-1.941	-1.941	-1.941	-1.941	-2.000	-2.000
Beleidsdoel 2-3 Veilig en duurzaam																
2-3-1 Duurzame mobiliteit	-666	-166	-66	-66	-66	-66	-66	-66	-66	-66	-66	0	0	0	0	0
2-3-2 Veilige mobiliteit	-1.361	-1.361	-1.255	-1.255	-1.255	-1.255	-1.255	-1.255	-1.255	-1.255	-1.255	-1.255	-1.255	-1.255	-1.255	-1.255
Totaal beleidsdoel 2-3	-2.028	-1.528	-1.321	-1.321	-1.321	-1.321	-1.321	-1.321	-1.321	-1.321	-1.321	-1.255	-1.255	-1.255	-1.255	-1.255
Totaal Baten	-22.004	-15.479	-11.162	-4.627	-10.266	-14.034	-4.087	-4.087	-4.087	-4.087	-4.087	-4.021	-4.021	-4.080	-4.080	-4.080
Saldo lasten en baten Ambitie 2	317.298	359.811	370.914	383.533	379.576	399.970	396.647	399.525	401.738	403.959	405.499	407.490	415.429	396.196	485.229	420.303

Toelichting

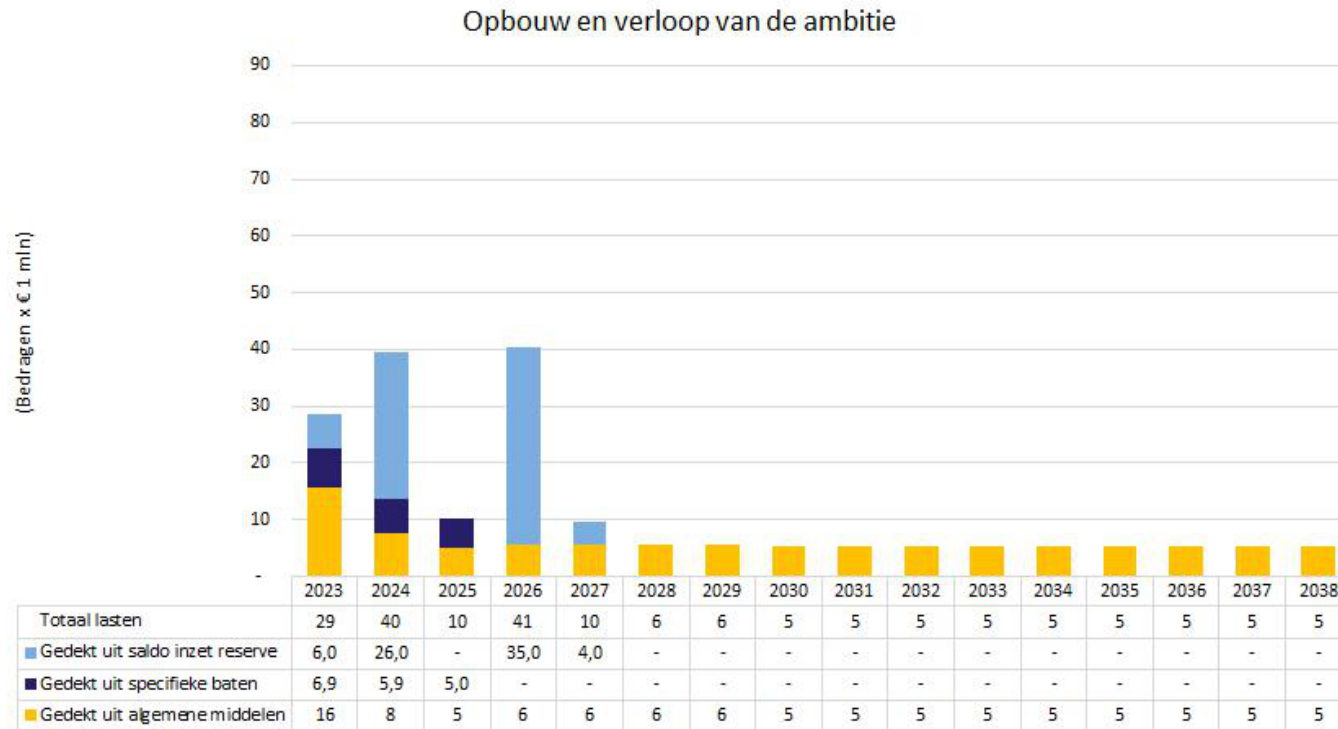
In deze Kadernota worden enkele mutaties voorgesteld in deze ambitie die een financieel effect hebben op het begrotingssaldo. Deze mutaties zijn eerder toegelicht in deze Kadernota in het onderdeel '[Mutaties begrotingssaldo in de Kadernota 2024-2027](#)' en betreffen:

- Het verlagen van het structureel onderzoeksbudget Verkeer en vervoer ter dekking van de kapitaallasten van een nieuw investeringskrediet voor stikstofdepositie van infrastructuurprojecten.
- Het verlagen van het exploitatiebudget beheer & onderhoud ter dekking van de kapitaallasten van een nieuw investeringskrediet in verband met het niet overdragen van de N468 aan de gemeente Midden-Delfland.
- Het verlagen van het exploitatiebudget beheer & onderhoud Steekterbrug ter dekking van de kapitaallasten van de verhoging van het i investeringskrediet voor dit project.

Overige mutaties die worden voorgesteld in deze ambitie zijn toegelicht in Bijlage 3 '[Wijzigingen Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland](#)' van deze Kadernota. In die bijlage is gedetailleerd weergegeven en per besispunt toegelicht welke bijstellingen er worden voorgesteld voor het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI).

Ambitie 3 Schone energie voor iedereen

Verloop lasten en baten ambitie



Verloop lasten, baten en reserves per ambitie

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2023	Stand Kadernota 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038
Lasten	28.525	39.588	10.095	40.514	9.510	5.586	5.587	5.437	5.437	5.437	5.437	5.437	5.437	5.437	5.437	5.437
Baten	6.898	5.920	4.978	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal saldo lasten en baten	21.627	33.668	5.117	40.514	9.510	5.586	5.587	5.437	5.437	5.437	5.437	5.437	5.437	5.437	5.437	5.437
Toevoeging aan reserve	2.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking aan reserve	8.000	26.000	0	35.000	4.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal reserves	-6.000	-26.000	0	-35.000	-4.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	15.627	7.668	5.117	5.514	5.510	5.586	5.587	5.437	5.437	5.437	5.437	5.437	5.437	5.437	5.437	5.437

Verloop lasten en baten per beleidsdoel

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2023	Stand Kadernota 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038
Lasten																
Beleidsdoel 3-1 Schone en duurzame elektriciteitsvoorziening																
3-1-1 Duurzame en ruimtelijk passende elektriciteitsvoorziening	8.117	5.689	5.687	1.106	1.102	1.176	1.176	1.176	1.176	1.176	1.176	1.176	1.176	1.176	1.176	1.176
3-1-2 Samenwerken en bevorderen draagvlak in de energietransitie	1.435	1.195	1.195	1.195	1.194	1.196	1.196	1.196	1.196	1.196	1.196	1.196	1.196	1.196	1.196	1.196
Totaal beleidsdoel 3-1	9.552	6.884	6.881	2.301	2.296	2.372	2.372	2.372	2.372	2.372	2.372	2.372	2.372	2.372	2.372	2.372
Beleidsdoel 3-2 Verduurzaming gebouwde omgeving																
3-2-1 Faciliteren van gemeenten bij besparen en overschakelen op schone energie	2.278	2.772	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350	350
3-2-2 Bevorderen duurzame verwarmingsvoorziening	10.637	26.612	611	35.611	4.611	611	611	611	611	611	611	611	611	611	611	611
Totaal beleidsdoel 3-2	12.914	29.384	961	35.961	4.961	961	961	961	961	961	961	961	961	961	961	961

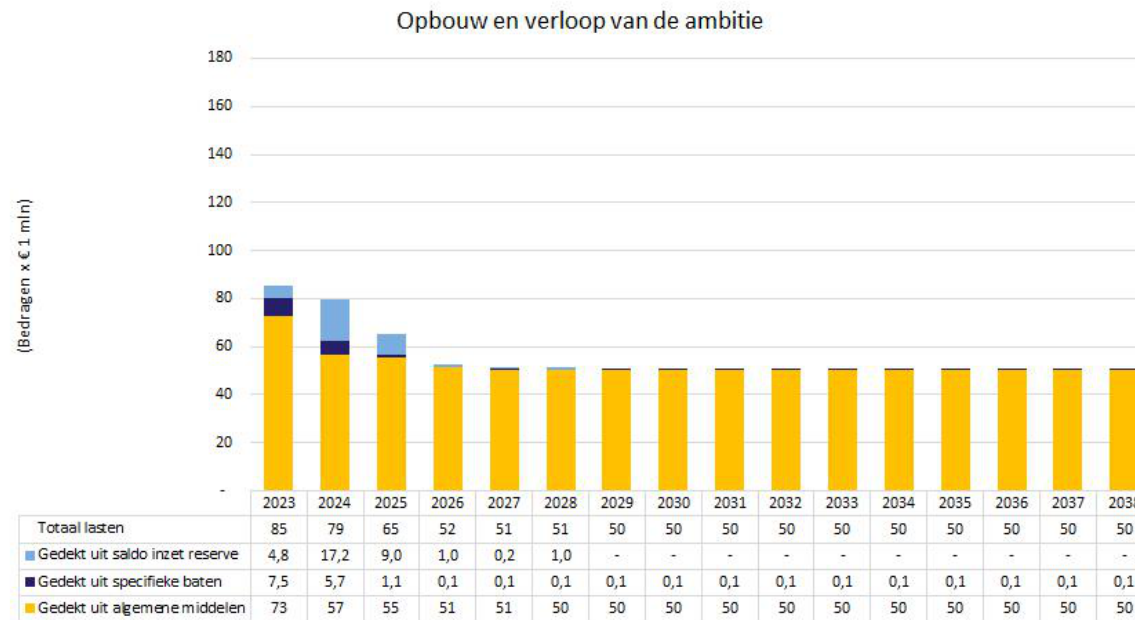
(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2023	Stand Kadernota 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038
Beleidsdoel 3-3 Duurzaam energie-en grondstoffensysteem in de industrie																
3-3-1 Verhogen energie efficiëntie en mede ontwikkelen energie infrastructuur	4.114	2.725	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200
3-3-2 Vernieuwen en innoveren van het energie- en grondstoffen (eco-)systeem	1.944	595	902	902	902	904	904	904	904	904	904	904	904	904	904	904
Totaal beleidsdoel 3-3	6.058	3.320	2.252	2.252	2.252	2.254	2.254	2.104	2.104	2.104	2.104	2.104	2.104	2.104	2.104	2.104
Totaal Lasten	28.525	39.588	10.095	40.514	9.510	5.586	5.587	5.437	5.437	5.437	5.437	5.437	5.437	5.437	5.437	5.437
Baten																
Beleidsdoel 3-1 Schone en duurzame elektriciteitsvoorziening																
3-1-1 Duurzame en ruimtelijk passende elektriciteitsvoorziening	-3.500	-3.498	-4.978	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal beleidsdoel 3-1	-3.500	-3.498	-4.978	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Beleidsdoel 3-2 Verduurzaming gebouwde omgeving																
3-2-1 Faciliteren van gemeenten bij besparen en overschakelen op schone energie	-1.618	-2.422	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3-2-2 Bevorderen duurzame verwarmingsvoorziening	-1.780	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal beleidsdoel 3-2	-3.398	-2.422	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal Baten	-6.898	-5.920	-4.978	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo lasten en baten Ambitie 3	21.627	33.668	5.117	40.514	9.510	5.586	5.587	5.437	5.437	5.437	5.437	5.437	5.437	5.437	5.437	5.437

Toelichting

In deze Kadernota worden geen mutaties voorgesteld die een financieel effect hebben op deze ambitie.

Ambitie 4 Een concurrerend Zuid-Holland

Verloop lasten en baten ambitie



Verloop lasten, baten en reserves per ambitie

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2023	Stand Kadernota 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038
Lasten	85.174	79.447	65.377	52.387	50.853	51.289	50.288	50.285	50.280	50.276	50.271	50.266	50.261	50.256	50.252	50.249
Baten	7.466	5.707	1.113	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57
Totaal saldo lasten en baten	77.708	73.740	64.265	52.330	50.797	51.232	50.232	50.228	50.224	50.219	50.214	50.210	50.205	50.199	50.195	50.193

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2023	Stand Kadernota 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038
Toevoeging aan reserve	16.832	393	393	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking aan reserve	21.602	17.612	9.352	1.023	220	1.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal reserves	-4.770	-17.218	-8.959	-1.023	-220	-1.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	72.938	56.521	55.306	51.307	50.577	50.232	50.232	50.228	50.224	50.219	50.214	50.210	50.205	50.199	50.195	50.193

Verloop lasten en baten per beleidsdoel

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2023	Stand Kadernota 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038
Lasten																
Beleidsdoel 4-1 Innovatie: richting duurzaam en digitaal																
4-1-1 Innovatie stimuleren	34.351	33.279	22.616	11.138	10.724	11.195	10.195	10.195	10.195	10.195	10.195	10.195	10.195	10.195	10.195	10.195
4-1-2 Transitie van de Greenports	2.529	1.019	1.017	1.017	1.016	997	997	997	997	997	997	997	997	997	997	997
4-1-3 Transitie Havencomplex	100	1.500	1.500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4-1-4 Digitaal Zuid-Holland	1.718	1.281	1.281	1.281	1.281	1.277	1.277	1.277	1.277	1.277	1.277	1.277	1.277	1.277	1.277	1.277
4-1-5 Circulair Zuid-Holland	4.954	3.987	3.734	3.733	3.731	3.436	3.437	3.437	3.437	3.437	3.437	3.437	3.437	3.437	3.437	3.437
Totaal beleidsdoel 4-1	43.652	41.066	30.148	17.169	16.752	16.906	15.906	15.906	15.906	15.906	15.906	15.906	15.906	15.906	15.906	15.906
Beleidsdoel 4-2 Creëren van een rijk vestigingsklimaat																
4-2-1 Voldoende werklocaties op de juiste plek van de juiste kwaliteit	13.167	8.983	7.930	7.661	7.141	7.103	7.102	7.099	7.094	7.089	7.085	7.080	7.075	7.070	7.066	7.063
4-2-2 Human Capital, een beroepsbevolking met de juiste vaardigheden en kennis	2.343	2.627	1.469	1.469	1.269	1.673	1.673	1.673	1.673	1.673	1.673	1.673	1.673	1.673	1.673	1.673
Totaal beleidsdoel 4-2	15.510	11.610	9.399	9.130	8.410	8.777	8.775	8.772	8.768	8.763	8.758	8.754	8.749	8.743	8.739	8.737

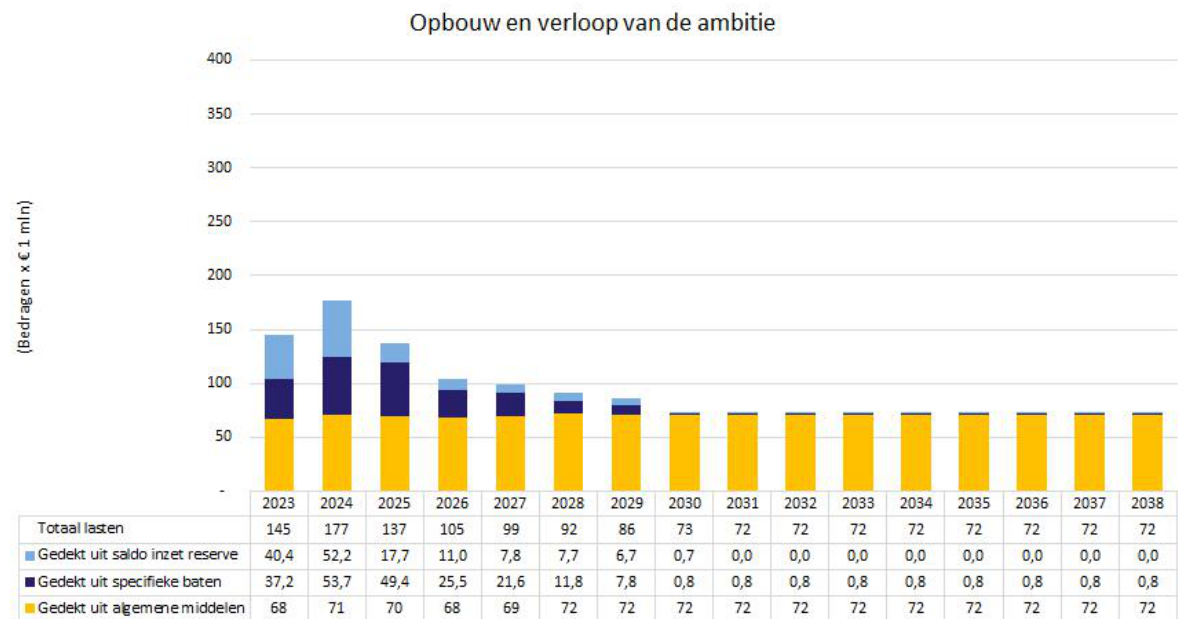
(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2023	Stand Kadernota 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038
Beleidsdoel 4-3 Erfgoed, cultuur en toerisme																
4-3-1 Behoud en ontwikkeling van cultureel erfgoed en toerisme in balans met de omgeving	17.261	17.360	16.421	16.679	16.283	16.217	16.217	16.217	16.217	16.217	16.217	16.217	16.217	16.217	16.217	16.217
4-3-2 Archeologische vondsten zichtbaar maken voor een breed publiek	693	990	990	989	989	983	983	983	983	983	983	983	983	983	983	983
4-3-3 Versterken cultuurparticipatie en bibliotheken	8.058	8.420	8.419	8.419	8.419	8.406	8.406	8.406	8.406	8.406	8.406	8.406	8.406	8.406	8.406	8.406
Totaal beleidsdoel 4-3	26.012	26.770	25.830	26.088	25.692	25.606	25.607	25.607	25.607	25.607	25.607	25.607	25.607	25.607	25.607	25.607
Totaal Lasten	85.174	79.447	65.377	52.387	50.853	51.289	50.288	50.285	50.280	50.276	50.271	50.266	50.261	50.256	50.252	50.249
Baten																
Beleidsdoel 4-1 Innovatie: richting duurzaam en digitaal																
4-1-1 Innovatie stimuleren	-7.396	-5.637	-1.047	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal beleidsdoel 4-1	-7.396	-5.637	-1.047	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Beleidsdoel 4-3 Erfgoed, cultuur en toerisme																
4-3-1 Behoud en ontwikkeling van cultureel erfgoed en toerisme in balans met de omgeving	-14	-14	-9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4-3-3 Versterken cultuurparticipatie en bibliotheken	-57	-57	-57	-57	-57	-57	-57	-57	-57	-57	-57	-57	-57	-57	-57	-57
Totaal beleidsdoel 4-3	-70	-70	-66	-57	-57	-57	-57	-57	-57	-57	-57	-57	-57	-57	-57	-57
Totaal Baten	-7.466	-5.707	-1.113	-57	-57	-57	-57	-57	-57	-57	-57	-57	-57	-57	-57	-57
Saldo lasten en baten Ambitie 4	77.708	73.740	64.265	52.330	50.797	51.232	50.232	50.228	50.224	50.219	50.214	50.210	50.205	50.199	50.195	50.193

Toelichting

In deze Kadernota worden geen mutaties voorgesteld die een financieel effect hebben op deze ambitie.

Ambitie 5 Versterken natuur in Zuid-Holland

Verloop lasten en baten ambitie



Verloop lasten, baten en reserves per ambitie

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2023	Stand Kadernota 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038
Lasten	145.098	177.355	136.843	104.647	98.707	91.694	86.143	73.128	72.419	72.417	72.383	72.381	72.380	72.378	72.377	72.377
Baten	37.162	53.679	49.427	25.478	21.568	11.818	7.841	843	843	843	843	843	843	843	843	843
Totaal saldo lasten en baten	107.935	123.676	87.417	79.169	77.140	79.876	78.302	72.285	71.576	71.574	71.540	71.538	71.537	71.535	71.534	71.534

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2023	Stand Kadernota 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038
Toevoeging aan reserve	15.785	16.195	13.586	13.586	13.586	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Onttrekking aan reserve	56.163	68.391	31.236	24.548	21.428	7.659	6.734	718	10	10	10	10	10	10	10	10
Totaal reserves	-40.378	-52.196	-17.651	-10.963	-7.842	-7.659	-6.734	-718	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10
Totaal	67.558	71.480	69.766	68.207	69.298	72.217	71.568	71.567	71.566	71.564	71.530	71.528	71.527	71.525	71.524	71.524

Verloop lasten en baten per beleidsdoel

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2023	Stand Kadernota 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038
Lasten																
Beleidsdoel 5-1 Gezonde natuur																
5-1-1 Natuur	92.936	131.453	98.322	72.243	67.133	60.281	54.729	41.715	41.005	41.004	41.002	41.001	40.999	40.997	40.996	40.996
5-1-2 Bevorderen biodiversiteit	6.133	5.410	4.563	3.302	3.002	2.800	2.800	2.800	2.800	2.800	2.800	2.800	2.800	2.800	2.800	2.800
5-1-3 Faunabeheer	10.976	9.352	9.352	9.342	9.352	9.697	9.697	9.697	9.697	9.697	9.697	9.697	9.697	9.697	9.697	9.697
Totaal beleidsdoel 5-1	110.044	146.214	112.238	84.888	79.487	72.778	67.227	54.212	53.502	53.501	53.499	53.498	53.496	53.494	53.493	53.494
Beleidsdoel 5-2 Toekomstbestendige landbouw																
5-2-1 Vitale landbouw	16.840	15.447	11.816	10.828	10.370	10.432	10.432	10.432	10.432	10.432	10.432	10.432	10.432	10.432	10.432	10.432
5-2-2 Aanpak bodemdaling (landelijk gebied)	10.388	7.761	6.254	2.361	2.360	1.916	1.916	1.916	1.916	1.916	1.916	1.916	1.916	1.916	1.916	1.916
Totaal beleidsdoel 5-2	27.228	23.208	18.070	13.189	12.730	12.348	12.348	12.348	12.348	12.348	12.348	12.348	12.348	12.348	12.348	12.348
Beleidsdoel 5-3 Leven met water																
5-3-1 Waterveiligheid	3.446	3.989	2.591	2.625	2.623	2.702	2.703	2.703	2.703	2.703	2.670	2.670	2.670	2.670	2.670	2.670
5-3-2 Waterbeschikbaarheid en kwaliteit	4.379	3.944	3.945	3.946	3.867	3.865	3.865	3.865	3.865	3.865	3.865	3.865	3.865	3.865	3.865	3.865
Totaal beleidsdoel 5-3	7.825	7.933	6.536	6.571	6.489	6.568	6.568	6.568	6.568	6.568	6.535	6.535	6.535	6.535	6.535	6.535
Totaal Lasten	145.098	177.355	136.843	104.647	98.707	91.694	86.143	73.128	72.419	72.417	72.383	72.381	72.380	72.378	72.377	72.377

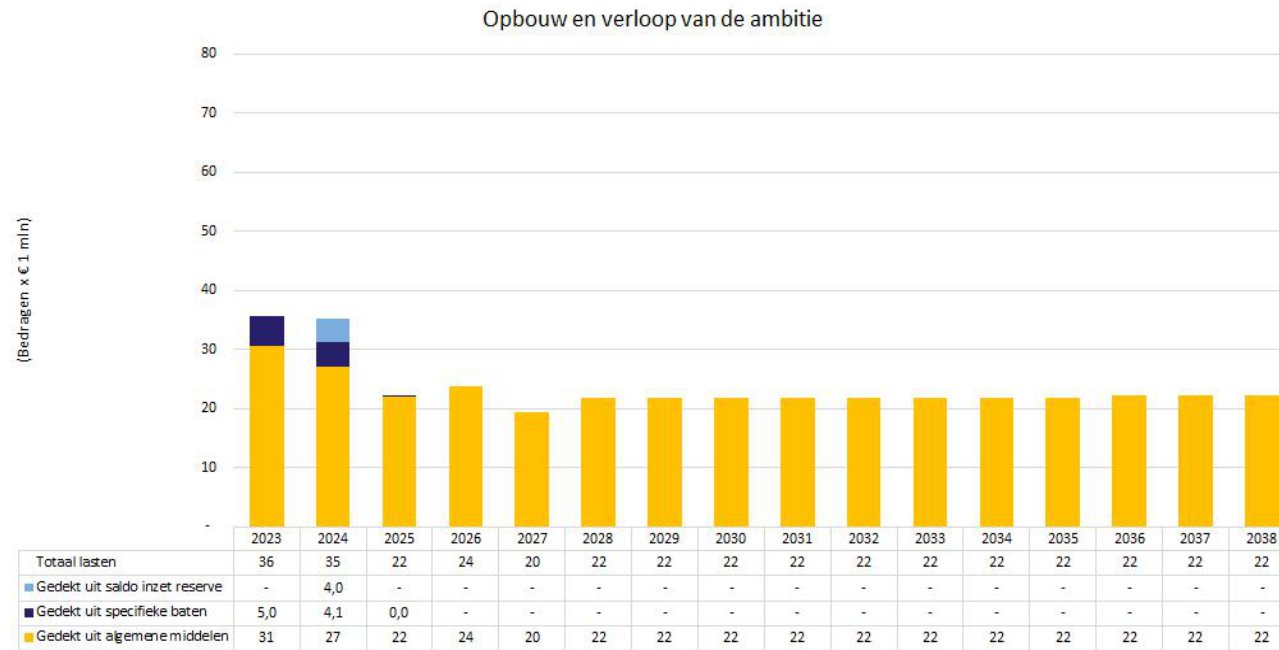
(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2023	Stand Kadernota 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038
Baten																
Beleidsdoel 5-1 Gezonde natuur																
5-1-1 Natuur	-24.573	-45.579	-45.341	-24.585	-20.753	-11.075	-7.098	-100	-100	-100	-100	-100	-100	-100	-100	-100
5-1-2 Bevorderen biodiversiteit	-102	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5-1-3 Faunabeheer	-726	-313	-313	-313	-313	-313	-313	-313	-313	-313	-313	-313	-313	-313	-313	-313
Totaal beleidsdoel 5-1	-25.401	-45.892	-45.654	-24.898	-21.066	-11.388	-7.411	-413	-413	-413	-413	-413	-413	-413	-413	-413
Beleidsdoel 5-2 Toekomstbestendige landbouw																
5-2-1 Vitale landbouw	-5.952	-2.914	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5-2-2 Aanpak bodemdaling (landelijk gebied)	-4.737	-4.240	-3.193	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal beleidsdoel 5-2	-10.690	-7.154	-3.193	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Beleidsdoel 5-3 Leven met water																
5-3-1 Waterveiligheid	-53	-53	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5-3-2 Waterbeschikbaarheid en kwaliteit	-1.019	-580	-580	-580	-502	-430	-430	-430	-430	-430	-430	-430	-430	-430	-430	-430
Totaal beleidsdoel 5-3	-1.072	-633	-580	-580	-502	-430	-430	-430	-430	-430	-430	-430	-430	-430	-430	-430
Totaal Baten	-37.162	-53.679	-49.427	-25.478	-21.568	-11.818	-7.841	-843	-843	-843	-843	-843	-843	-843	-843	-843
Saldo lasten en baten Ambitie 5	107.935	123.676	87.417	79.169	77.140	79.876	78.302	72.285	71.576	71.574	71.540	71.538	71.537	71.535	71.534	71.534

Toelichting

In deze Kadernota worden geen mutaties voorgesteld die een financieel effect hebben op deze ambitie.

Ambitie 6 Sterke steden en dorpen in Zuid-Holland

Verloop lasten en baten ambitie



Verloop lasten, baten en reserves per ambitie

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2023	Stand Kadernota 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038
Lasten	35.741	35.224	22.143	23.782	19.522	21.779	21.780	21.780	21.780	21.780	21.780	21.780	21.780	22.338	22.338	22.338
Baten	5.040	4.148	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal saldo lasten en baten	30.702	31.075	22.105	23.782	19.522	21.779	21.780	21.780	21.780	21.780	21.780	21.780	21.780	22.338	22.338	22.338

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2023	Stand Kadernota 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038	
Toevoeging aan reserve	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Onttrekking aan reserve	0	4.041	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Totaal reserves	0	-4.041	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Totaal	30.702	27.035	22.105	23.782	19.522	21.779	21.780	21.780	21.780	21.780	21.780	21.780	21.780	21.780	22.338	22.338	22.338

Verloop lasten en baten per beleidsdoel

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2023	Stand Kadernota 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038	
Lasten																	
Beleidsdoel 6-1 Voldoende juiste woningen op de juiste plek																	
6-1-1 Versnelling woningbouw	17.776	17.598	9.380	9.142	7.241	9.961	9.961	9.961	9.961	9.961	9.961	9.961	9.961	9.961	10.519	10.519	10.519
6-1-2 Betaalbare woningvoorraad op peil	5.539	1.377	939	818	817	479	479	479	479	479	479	479	479	479	479	479	479
Totaal beleidsdoel 6-1	23.315	18.975	10.319	9.960	8.057	10.439	10.440	10.440	10.440	10.440	10.440	10.440	10.440	10.440	10.998	10.998	10.998
Beleidsdoel 6-2 Vitaliteit en kwaliteit in de leefomgeving																	
6-2-1 Versterken (ruimtelijke) kwaliteit en vitaliteit	4.324	4.184	4.330	4.329	4.326	4.153	4.153	4.153	4.153	4.153	4.153	4.153	4.153	4.153	4.153	4.153	4.153
6-2-2 Aanpak toekomstbestendig bouwen	2.127	1.565	1.062	1.062	1.061	1.071	1.071	1.071	1.071	1.071	1.071	1.071	1.071	1.071	1.071	1.071	1.071
Totaal beleidsdoel 6-2	6.451	5.749	5.392	5.391	5.387	5.223	5.223	5.223	5.224	5.224	5.224	5.224	5.224	5.224	5.224	5.224	5.224
Beleidsdoel 6-3 Afspraken met regio's																	
6-3-1 Afspraken over wonen en werken in de regio en een passend woningaanbod voor alle doelgroepen	5.975	10.499	6.432	8.431	6.078	6.117	6.117	6.117	6.117	6.117	6.117	6.117	6.117	6.117	6.117	6.117	6.117
Totaal beleidsdoel 6-3	5.975	10.499	6.432	8.431	6.078	6.117	6.117	6.117	6.117	6.117	6.117	6.117	6.117	6.117	6.117	6.117	6.117
Totaal Lasten	35.741	35.224	22.143	23.782	19.522	21.779	21.780	21.780	21.780	21.780	21.780	21.780	21.780	21.780	22.338	22.338	22.338

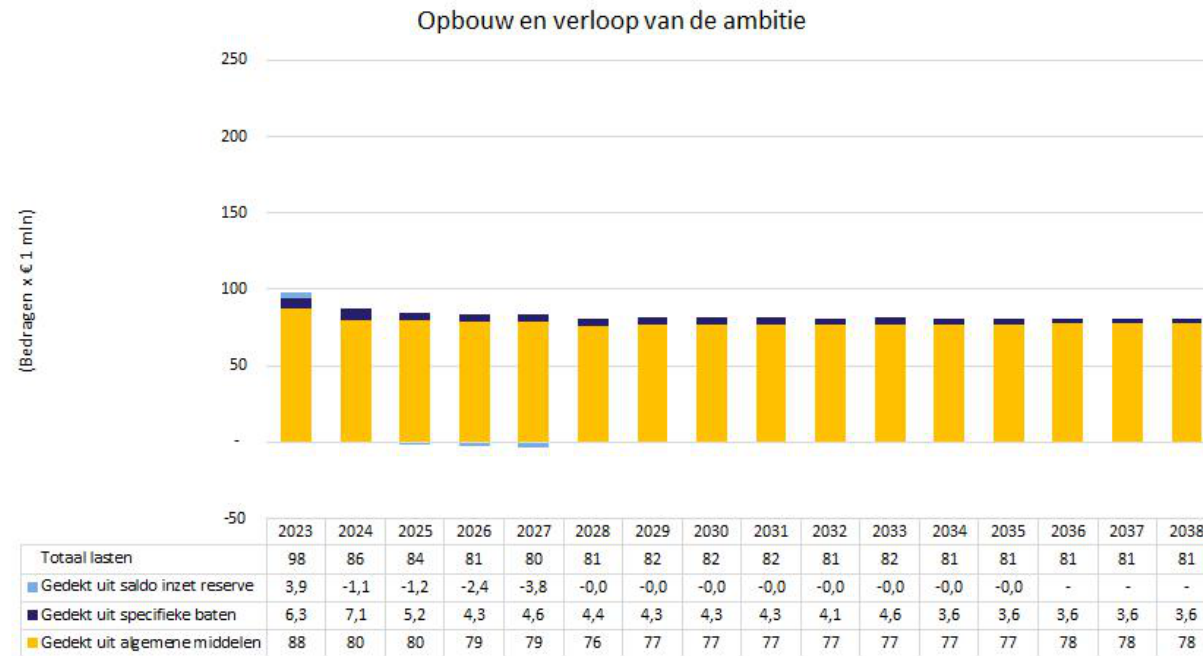
(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2023	Stand Kadernota 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038	
Baten																	
Beleidsdoel 6-1 Voldoende juiste woningen op de juiste plek																	
6-1-1 Versnelling woningbouw	-4.220	-3.850	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
6-1-2 Betaalbare woningvoorraad op peil	-542	-48	-38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Totaal beleidsdoel 6-1	-4.762	-3.898	-38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Beleidsdoel 6-2 Vitaliteit en kwaliteit in de leefomgeving																	
6-2-1 Versterken (ruimtelijke) kwaliteit en vitaliteit	-12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
6-2-2 Aanpak toekomstbestendig bouwen	-250	-250	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Totaal beleidsdoel 6-2	-262	-250	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Beleidsdoel 6-3 Afspraken met regio's																	
6-3-1 Afspraken over wonen en werken in de regio en een passend woningaanbod voor alle doelgroepen	-15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Totaal beleidsdoel 6-3	-15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Totaal Baten	-5.040	-4.148	-38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Saldo lasten en baten Ambitie 6	30.702	31.075	22.105	23.782	19.522	21.779	21.780	21.780	21.780	21.780	21.780	21.780	21.780	21.780	22.338	22.338	22.338

Toelichting

In deze Kadernota worden geen mutaties voorgesteld die een financieel effect hebben op deze ambitie.

Ambitie 7 Gezond en veilig Zuid-Holland

Verloop lasten en baten ambitie



Verloop lasten, baten en reserves per ambitie

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2023	Stand Kadernota 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038
Lasten	97.954	86.056	83.822	80.953	79.779	80.810	81.630	81.661	81.567	81.201	81.659	80.637	80.636	81.286	81.290	81.303
Baten	6.288	7.101	5.216	4.323	4.578	4.384	4.305	4.346	4.290	4.111	4.575	3.555	3.555	3.555	3.555	3.555
Totaal saldo lasten en baten	91.666	78.956	78.606	76.630	75.201	76.426	77.325	77.315	77.276	77.090	77.084	77.082	77.081	77.731	77.735	77.748

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2023	Stand Kadernota 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038
Toevoeging aan reserve	8.400	3.833	3.838	3.828	3.821	45	41	39	30	26	24	24	24	0	0	0
Onttrekking aan reserve	12.350	2.766	2.614	1.438	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal reserves	-3.950	1.067	1.224	2.390	3.821	45	41	39	30	26	24	24	24	0	0	0
Totaal	87.716	80.023	79.830	79.020	79.022	76.471	77.366	77.354	77.306	77.116	77.108	77.107	77.105	77.731	77.735	77.748

Verloop lasten en baten per beleidsdoel

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2023	Stand Kadernota 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038
Lasten																
Beleidsdoel 7-1 Bevorderen en verbeteren milieukwaliteit en gezondheid																
7-1-1 Bevorderen van gezonde luchtkwaliteit	894	893	893	893	893	1.092	1.092	1.092	992	992	992	992	992	1.644	1.644	1.644
7-1-2 Verminderen van geluidhinder	371	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370
7-1-3 Voorkomen van risico's door ongevallen met gevaarlijke stoffen (transport/industrie)	821	819	650	650	650	649	649	649	649	539	539	539	539	539	539	539
7-1-4 Beschermen en benutten van de kwaliteiten van het bodem- en grondwater-systeem	9.368	5.734	3.717	3.223	2.039	1.858	1.779	1.820	1.764	1.585	2.049	1.029	1.029	1.029	1.029	1.029
7-1-5 Vergunningverlening, toezicht en handhaving, uitgevoerd door de Zuid-Hollandse omgevingsdiensten	58.734	59.814	59.261	58.415	58.413	58.400	58.400	58.400	58.400	58.396	58.396	58.396	58.396	58.396	58.396	58.396
7-1-6 Samenhangend beleidskader Gezond en Veilig met kennisontwikkeling en innovatie	2.457	687	687	686	686	686	686	686	686	686	686	686	686	686	686	686
Totaal beleidsdoel 7-1	72.644	68.317	65.578	64.237	63.050	63.055	62.976	63.017	62.861	62.568	63.032	62.012	62.012	62.664	62.664	62.664

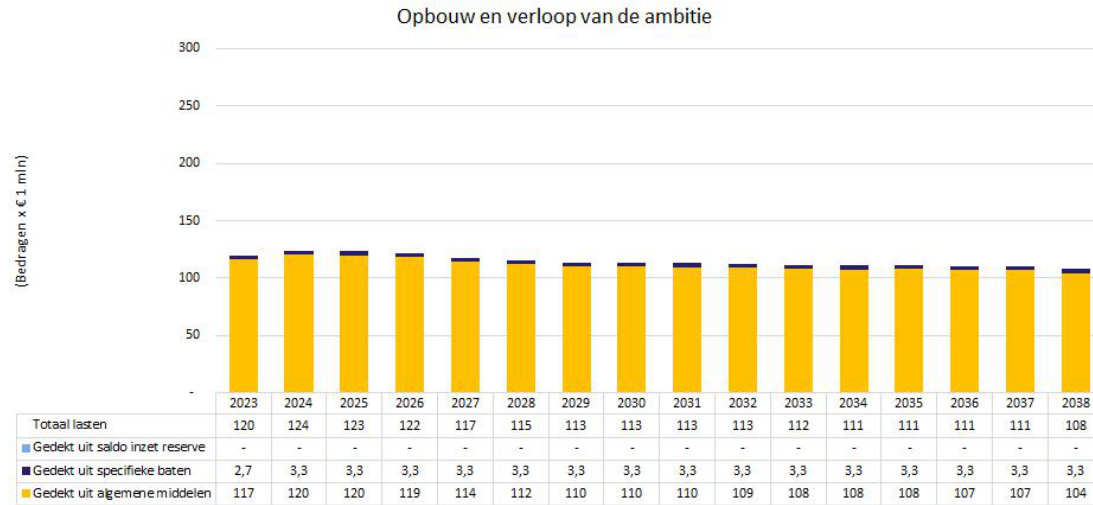
(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2023	Stand Kadernota 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038
Beleidsdoel 7-2 Gezonde en bewegingsvriendelijke leefomgeving																
7-2-1 Recreatie, sport, kennisontwikkeling en innovatie	23.469	17.444	17.950	16.422	16.435	17.400	18.299	18.289	18.350	18.277	18.272	18.270	18.269	18.267	18.271	18.284
Totaal beleidsdoel 7-2	23.469	17.444	17.950	16.422	16.435	17.400	18.299	18.289	18.350	18.277	18.272	18.270	18.269	18.267	18.271	18.284
Beleidsdoel 7-3 Klimaatbestendig Zuid-Holland, opgewassen tegen de effecten van klimaatverandering en bodemdaling																
7-3-1 Klimaatadaptatie en aanpak bodemdaling stedelijk gebied	1.841	295	294	294	294	355	355	355	355	355	355	355	355	355	355	355
Totaal beleidsdoel 7-3	1.841	295	294	294	294	355	355	355	355	355	355	355	355	355	355	355
Totaal Lasten	97.954	86.056	83.822	80.953	79.779	80.810	81.630	81.661	81.567	81.201	81.659	80.637	80.636	81.286	81.290	81.303
Baten																
Beleidsdoel 7-1 Bevorderen en verbeteren milieukwaliteit en gezondheid																
7-1-4 Beschermen en benutten van de kwaliteiten van het bodem- en grondwater-systeem	-2.734	-3.546	-1.662	-769	-1.024	-830	-751	-791	-736	-556	-1.020	0	0	0	0	0
7-1-5 Vergunningverlening, toezicht en handhaving, uitgevoerd door de Zuid-Hollandse omgevingsdiensten	-3.400	-3.400	-3.400	-3.400	-3.400	-3.400	-3.400	-3.400	-3.400	-3.400	-3.400	-3.400	-3.400	-3.400	-3.400	-3.400
Totaal beleidsdoel 7-1	-6.134	-6.946	-5.062	-4.169	-4.424	-4.230	-4.151	-4.191	-4.136	-3.956	-4.420	-3.400	-3.400	-3.400	-3.400	-3.400
Beleidsdoel 7-2 Gezonde en bewegingsvriendelijke leefomgeving																
7-2-1 Recreatie, sport, kennisontwikkeling en innovatie	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155
Totaal beleidsdoel 7-2	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155	-155
Totaal Baten	-6.288	-7.101	-5.216	-4.323	-4.578	-4.384	-4.305	-4.346	-4.290	-4.111	-4.575	-3.555	-3.555	-3.555	-3.555	-3.555
Saldo lasten en baten Ambitie 7	91.666	78.956	78.606	76.630	75.201	76.426	77.325	77.315	77.276	77.090	77.084	77.082	77.081	77.731	77.735	77.748

Toelichting

In deze Kadernota worden geen mutaties voorgesteld die een financieel effect hebben op deze ambitie.

Organisatie

Verloop lasten en baten ambitie



(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2023	Stand Kadernota 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038
Lasten	119.540	123.610	123.239	121.900	117.340	115.068	113.469	113.471	112.939	112.696	111.589	110.830	110.915	110.664	110.535	107.764
Baten	2.689	3.289	3.289	3.289	3.289	3.289	3.289	3.289	3.289	3.289	3.289	3.289	3.289	3.289	3.289	3.289
Totaal saldo lasten en baten	116.851	120.322	119.950	118.612	114.051	111.779	110.180	110.182	109.650	109.407	108.301	107.541	107.626	107.375	107.246	104.476
Totaal	116.851	120.322	119.950	118.612	114.051	111.779	110.180	110.182	109.650	109.407	108.301	107.541	107.626	107.375	107.246	104.476

Verloop lasten en baten per beleidsdoel

(bedragen x € 1.000)	Stand VJN 2022	Stand Kadernota 2023	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038
Lasten																
Duurzame organisatie																
Een duurzame informatievoorziening en digitalisering	24.630	29.313	29.957	29.410	25.081	24.392	23.107	23.221	22.880	22.663	22.641	22.501	22.693	22.523	22.552	22.402
Maatschappelijk betrokken werkgeverschap: divers, inclusief en vitaal	74.304	73.442	72.151	71.477	71.144	69.462	69.336	69.313	69.304	69.304	69.304	69.304	69.304	69.410	69.410	69.410
Een duurzame huishouding van de provincie Zuid-Holland	17.888	18.304	18.579	18.412	18.563	18.417	18.279	18.141	18.009	17.933	16.848	16.229	16.122	16.041	15.882	13.262
Een solide financieel en juridisch beleid	2.717	2.552	2.552	2.602	2.552	2.796	2.746	2.796	2.746	2.796	2.796	2.796	2.796	2.690	2.690	2.690
Totaal Lasten	119.540	123.610	123.239	121.900	117.340	115.068	113.469	113.471	112.939	112.696	111.589	110.830	110.915	110.664	110.535	107.764
Baten																
Duurzame organisatie																
Maatschappelijk betrokken werkgeverschap: divers, inclusief en vitaal	-371	-371	-371	-371	-371	-371	-371	-371	-371	-371	-371	-371	-371	-371	-371	-371
Een duurzame huishouding van de provincie Zuid-Holland	-2.187	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787	-2.787
Een solide financieel en juridisch beleid	-131	-131	-131	-131	-131	-131	-131	-131	-131	-131	-131	-131	-131	-131	-131	-131
Totaal Baten	-2.689	-3.289	-3.289	-3.289	-3.289	-3.289	-3.289	-3.289	-3.289	-3.289	-3.289	-3.289	-3.289	-3.289	-3.289	-3.289
Saldo lasten en baten Ambitie 8	116.851	120.322	119.950	118.612	114.051	111.779	110.180	110.182	109.650	109.407	108.301	107.541	107.626	107.375	107.246	104.476

Toelichting

In deze Kadernota worden geen mutaties voorgesteld die een financieel effect hebben op deze ambitie.

Bijlagen

Bijlage 1 Subsidies

Ambitie 4

Begrotingssubsidies 2024 in vergelijking met 2023 (in €)

Beleidsdoel	Naam instelling	Maximaal te subsidiëren 2023	Kadernota 2024	Maximaal te subsidiëren 2024
4.1	BlueCity t.b.v. trainingen	50.000		
4.1	Stichting Technologisch Centrum Ypenburg t.b.v. het ontwikkelen van haar netwerk	100.000		
4.1	Stichting Greenport West-Holland	150.000		
4.1	Stichting Greenport Aalsmeer	75.000		
4.1	Stichting Greenport Duin- en Bollenstreek	100.000		
4.1	Stichting Greenport regio Boskoop	100.000		
4.1	Stichting Greenport West-Holland (innovatiepact)	100.000		
4.1	Stichting Greenports Nederland	125.000		
4.1	Erasmus MC Rotterdam t.b.v. incubatorprogramma	400.000		
4.1	Stichting NL Space Campus t.b.v. het door ontwikkelen van de fysieke omgeving van de campus	327.750		
4.3	Erfgoedhuis Zuid-Holland	2.168.166	2.138.166	2.138.166
4.3	Stichting molenviergang Aarlanderveen	28.000	27.584	27.584
4.3	Kunstgebouw	1.745.406	1.745.406	1.745.406
4.3	Stichting Educatie Orkest Projecten (SEOP)	41.350	41.350	41.350
4.3	Zuid-Hollandse Popunie	171.291	171.291	171.291
4.3	Bevrijdingsfestival	57.343	27.342	27.342
4.3	Stichting Jeugdtheaterhuis Zuid-Holland	335.166	335.166	335.166
4.3	Nederlandse Limessamenwerking			
4.3	Stichting Restauratie Opleidingsprojecten Zuid-West	20.000	20.000	20.000
4.3	Probiblio	5.192.923	5.192.923	5.192.923
4.3	Het Kunstgebouw t.b.v. themafonds cultuurparticipatie	16.000		
4.3	Prins Bernhard Cultuurfonds (PBCF) t.b.v. het op te richten themafonds cultuurparticipatie Zuid-Holland	124.000		
4.3	Rijnlandse Molenstichting t.b.v. overdracht molendriegang Stompwijk	800.000		
Totaal		12.227.395	9.699.228	9.699.228

Toelichting begrotingssubsidies 2024

De begrotingssubsidie aan Stichting Erfgoedhuis Zuid-Holland voor een bedrag van € 2.138.166 (beleidsdoel 4-3)

Het Erfgoedhuis Zuid-Holland is een belangrijke maatschappelijke partner van de provincie voor de uitvoering van haar cultureel erfgoedbeleid. Activiteiten zijn onder andere ondersteuning bij erfgoedlijnen in Zuid-Holland, deskundigheidsbevordering van vrijwilligers en advisering van gemeenten over hun wettelijke erfgoedtaken bij de ontwikkeling van immaterieel erfgoed en bij het project voor digitalisering van erfgoed. Beleidsprestatie 4-3-1 Behoud en ontwikkeling van cultureel erfgoed en toerisme in balans met de omgeving.

Dekking vindt plaats binnen de beschikbare middelen van beleidsdoel 4-3 Erfgoed, cultuur en toerisme.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-3-1 Behoud en ontwikkeling van cultureel erfgoed en toerisme in balans met de omgeving.

Er zijn geen alternatieven voor het instrument subsidie overwogen. Subsidie is het meest geëigende instrument. Clustering van uitvoeringstaken op het gebied van cultuur en erfgoed bij één organisatie draagt bij aan effectiviteit en efficiency van de beleidsuitvoering. Voor de uitvoering is gekozen voor het Erfgoedhuis Zuid-Holland.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 2.138.166 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Stichting Molenviergang Aarlanderveen voor een bedrag van € 27.584 (beleidsdoel 4-3)

De molenviergang in Aarlanderveen is de laatste nog daadwerkelijk functionerende molengroep ter wereld. De vier molens vormen tezamen een zogenaamde getrapte bemaling, waarbij iedere molen afzonderlijk het water een niveau hoger opmaalt. Op die manier wordt het waterpeil in de Drooggemaakte Polder aan de Westzijde van Aarlanderveen hoofdzakelijk op windkracht gereguleerd. Sinds 1962 zijn het Hoogheemraadschap van Rijnland, de gemeente Alphen a/d Rijn en de provincie Zuid-Holland ten opzichte van elkaar verplichtingen aangegaan ter bevordering van de instandhouding van het molencomplex. De afspraken zijn vastgelegd in een convenant, dat eens per 10 jaar opnieuw wordt afgesloten. Dit gebeurde voor het laatst in 2015. Hierin is Stichting Molenviergang Aarlanderveen aangewezen om het dagelijkse beheer, het onderhoud en de restauratie van de molens en de bijgebouwen te verzorgen en daarbij optimaal gebruik te maken van reguliere subsidiemogelijkheden. De verplichtingen van de drie convenanthouders hebben betrekking op het dagelijkse beheer en de afdekking van het jaarlijkse exploitatietekort van de stichting, evenals participatie in het bestuur van laatstgenoemde. In het convenant is opgenomen dat de provincie Zuid-Holland met ingang van 2015 jaarlijks aan de stichting 50% van het goedgekeurde exploitatietekort tot een maximum van € 21.200 per jaar (prijsspeil 2015) vergoedt. Dit bedrag wordt aangepast met een percentage in overeenstemming met de consumentenprijsindex (CPI) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (basis 2015 = 100). Dekking vindt plaats binnen de beschikbare middelen 2024 van beleidsdoel 4-3 Erfgoed, cultuur en toerisme.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-3-1 Behoud en ontwikkeling van cultureel erfgoed en toerisme in balans met de omgeving. Dit draagt bij aan de instandhouding van de molenviergang in Aarlanderveen. Door het financieel ondersteunen van de stichting door middel van het beschikbaar stellen van een boekjaarsubsidie stelt de provincie de stichting in staat om de molens in goede en functionele staat te houden. Hiermee wordt geborgd dat de molens hun bemalingstaak kunnen blijven uitoefenen en hebben ze een grote landschappelijke en educatieve waarde als laatste voorbeeld van een molengroep die een polder op windkracht bemaalt. De stichting zorgt voor openstelling van en draagvlak voor de molens, hetgeen bijdraagt aan een aantrekkelijk leef- en vestigingsklimaat t.b.v. een concurrerend Zuid-Holland.

Er zijn alternatieven overwogen. De samenwerking van de drie convenantpartners is sinds 1962 een feit en vanaf 2015 is het huidige convenant van kracht. Dit wordt in 2023 opnieuw geëvalueerd en vanuit de provincie is er vooralsnog geen reden om de samenwerking na 2023 te beëindigen. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat het lokaal organiseren van het molenbehoud, in dit geval door middel van een uitvoerende stichting, effectief is. Echter, de stichting die louter draait op vrijwilligers, kan niet bestaan zonder de steun van de drie convenantpartners. Er kan daarom worden gesteld dat het ondersteunen middels opdrachtverstrekking blijkt geen optie te zijn. Subsidieverstrekking is een geschikte en effectieve manier gebleken om de instandhouding van de molenviergang te waarborgen.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 27.584 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Het Kunstgebouw voor een bedrag van € 1.745.406 (beleidsdoel 4-3)

De kwaliteit van de leefomgeving speelt een grote rol bij het vasthouden van inwoners en het aantrekken van gekwalificeerde nieuwe inwoners. Binnen die leefomgeving zijn cultuur en erfgoed een belangrijke bepalende factor. De kwaliteit van de leefomgeving neemt toe als mensen kunnen deelnemen aan cultuur. Kunstgebouw is

de organisatie die voor de provincie gemeenten en onderwijs ondersteunt op het gebied van cultuureducatie en cultuurparticipatie.

Dekking vindt plaats binnen de beschikbare middelen 2024 van beleidsdoel 4-3 Erfgoed, cultuur en toerisme.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-3-3 Versterken cultuurparticipatie en bibliotheken. Dit draagt bij aan meer kinderen in aanraking laten komen met cultuur door kwalitatief goede en gespreide cultuurparticipatie aan te bieden via gemeenten en onderwijsinstellingen.

Er zijn alternatieven voor het instrument subsidie overwogen. Subsidie is het meest geëigende instrument. Dit betreft een bijdrage aan de exploitatie, de provincie krijgt zelf niets geleverd maar de Zuid-Hollandse gemeenschap.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 1.745.406 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Stichting Educatieve Orkest Projecten (SEOP) voor een bedrag van € 41.350 (beleidsdoel 4-3)

De kwaliteit van de leefomgeving speelt een grote rol bij het vasthouden van inwoners en het aantrekken van gekwalificeerde nieuwe inwoners. Binnen die leefomgeving zijn cultuur en erfgoed een belangrijke bepalende factor. Zuid-Holland wil daarom haar cultuur en erfgoed beschermen, beleefbaar maken en benutten. De kwaliteit van de leefomgeving neemt toe als mensen kunnen deelnemen aan cultuur. Dit begint al door kinderen op jonge leeftijd in aanraking te brengen met kunst en cultuur. SEOP is de organisatie die voor de provincie kinderen in aanraking brengt met klassieke muziek en met name het symfonieorkest. Dekking vindt plaats binnen de beschikbare middelen 2024 van beleidsdoel 4-3 Erfgoed, cultuur en toerisme.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-3-3 Versterken cultuurparticipatie en bibliotheken. Dit draagt bij aan dat meer kinderen en jongeren in aanraking komen met cultuur door kwalitatief goede en gespreide cultuurparticipatie aan te bieden via gemeenten en onderwijsinstellingen.

Er zijn alternatieven voor het instrument subsidie overwogen. Subsidie is het meest geëigende instrument. Dit betreft een bijdrage aan de exploitatie, de provincie krijgt zelf niets geleverd maar de Zuid-Hollandse gemeenschap.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 41.350 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Zuid-Hollandse Popunie voor een bedrag van € 171.291 (beleidsdoel 4-3)

De kwaliteit van de leefomgeving speelt een grote rol bij het vasthouden van inwoners en het aantrekken van gekwalificeerde nieuwe inwoners. Binnen die leefomgeving zijn cultuur en erfgoed een belangrijke bepalende factor. Zuid-Holland wil daarom haar cultuur en erfgoed beschermen, beleefbaar maken en benutten. De kwaliteit van de leefomgeving neemt toe als mensen kunnen deelnemen aan cultuur. Dit begint al door kinderen op jonge leeftijd in aanraking te brengen met kunst en cultuur.

Popunie ondersteunt (beginnende) popmuzikanten en het optreedklimaat in Zuid-Holland.

Beleidsprestatie 4.3.3 Versterken cultuurparticipatie en bibliotheken. Dekking vindt plaats binnen de beschikbare middelen 2024 van beleidsdoel 4-3 Erfgoed, cultuur en toerisme.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-3-3 Versterken cultuurparticipatie en bibliotheken. Dit draagt bij aan meer kinderen en jongeren in aanraking te laten komen met cultuur door kwalitatief goede en gespreide cultuurparticipatie aan te bieden via gemeenten en onderwijsinstellingen.

Er zijn alternatieven voor het instrument subsidie overwogen. Subsidie is het meest geëigende instrument. Dit betreft een bijdrage aan de exploitatie, de provincie krijgt zelf niets geleverd maar de Zuid-Hollandse gemeenschap.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 171.291 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan stichting Provinciaal Bevrijdingsfestival Zuid-Holland voor een bedrag van € 27.342 (beleidsdoel 4-3)

De kwaliteit van de leefomgeving speelt een grote rol bij het vasthouden van inwoners en het aantrekken van gekwalificeerde nieuwe inwoners. Binnen die leefomgeving zijn cultuur en erfgoed een belangrijke bepalende factor. Zuid-Holland wil daarom haar cultuur en erfgoed beschermen, beleefbaar maken en benutten. De kwaliteit van de leefomgeving neemt toe als mensen kunnen deelnemen aan cultuur. Dit begint al door kinderen op jonge leeftijd in aanraking te brengen met kunst en cultuur. Bevrijdingsfestival Zuid-Holland is de provinciale organisatie die het bevrijdingsfestival organiseert in de provincie Zuid-Holland (elke provincie heeft een dergelijk festival) en die kinderen kennis laat maken met via educatieprogramma's met cultuur en vraagstukken rond vrijheid en wat vrijheid betekent. Dekking vindt plaats binnen de beschikbare middelen 2024 voor dit subsidie binnen beleidsdoel 4-3 Erfgoed, cultuur en toerisme.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-3-3 Versterken cultuurparticipatie en bibliotheken. Dit draagt bij aan: meer kinderen en jongeren in aanraking laten komen met cultuur door kwalitatief goede en gespreide cultuurparticipatie aan te bieden via gemeenten en onderwijsinstellingen.

Er zijn alternatieven voor het instrument subsidie overwogen. Subsidie is het meest geëigende instrument. Dit betreft een bijdrage aan de exploitatie, de provincie krijgt zelf niets geleverd maar de Zuid-Hollandse gemeenschap.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 27.342 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Stichting Jeugdtheaterhuis Zuid-Holland voor een bedrag van € 335.166 (beleidsdoel 4-3)

De kwaliteit van de leefomgeving speelt een grote rol bij het vasthouden van inwoners en het aantrekken van gekwalificeerde nieuwe inwoners. Binnen die leefomgeving zijn cultuur en erfgoed een belangrijke bepalende factor. Zuid-Holland wil daarom haar cultuur en erfgoed beschermen, beleefbaar maken en benutten. De kwaliteit van de leefomgeving neemt toe als mensen kunnen deelnemen aan cultuur. Dit begint al door kinderen op jonge leeftijd in aanraking te brengen met kunst en cultuur. Jeugdtheaterhuis is de organisatie die voor de provincie kinderen en jongeren kennis laat maken met theater, zowel binnen schools als buitenschools.

Dekking vindt plaats binnen de beschikbare middelen van beleidsdoel 4-3 Erfgoed, cultuur en toerisme.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-3-3 Versterken cultuurparticipatie en bibliotheken. Dit draagt bij aan meer kinderen en jongeren in aanraking laten komen met cultuur door kwalitatief goede en gespreide cultuurparticipatie aan te bieden via gemeenten en onderwijsinstellingen.

Er zijn alternatieven voor het instrument subsidie overwogen. Subsidie is het meest geëigende instrument. Dit betreft een bijdrage aan de exploitatie, de provincie krijgt zelf niets geleverd maar de Zuid-Hollandse gemeenschap.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 335.166 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Stichting Restauratie Opleidingsprojecten Zuid-West voor een bedrag van € 20.000 (beleidsdoel 4-3)

Jongeren blijven interesseren voor het vak van restaureren van bouwkundige monumenten en daarmee kennis en ervaring op het terrein van het restaureren behouden t.b.v. de instandhouding van het culturele erfgoed in Zuid-Holland. Dekking vindt plaats binnen de beschikbare middelen voor dit subsidie binnen beleidsdoel 4-3 Erfgoed, cultuur en toerisme.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-3-1 Behoud en ontwikkeling van cultureel erfgoed en toerisme in balans met de omgeving. Dit draagt bij aan de kwaliteit van de leefomgeving en verzorgen wij ook een betere presentatie en toegankelijkheid van monumenten.

Er zijn alternatieven voor het instrument subsidie overwogen. Subsidie is het meest geëigende instrument. Dit betreft een bijdrage aan de exploitatie, de provincie krijgt zelf niets geleverd maar de Zuid-Hollandse gemeenschap in de vorm van vakmensen.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 20.000 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Probiblio voor een bedrag van € 5.192.923 (beleidsdoel 4-3)

De provincie Zuid-Holland ondersteunt de openbare bibliotheken en het bibliothekennetwerk in Zuid-Holland door middel van een boekjaarsubsidie aan de Provinciale Ondersteuningsinstelling Probiblio. Provinciale ondersteuningsinstellingen zijn uit hoofde van de Wet stelsel openbare bibliotheekvoorzieningen verantwoordelijk voor onder andere distributie van fysieke werken door middel van interbibliothecair leenverkeer en het samen met andere partijen ontwikkelen van innovaties voor lokale bibliotheken. Beleidsambitie 4-3-3 versterken cultuurparticipatie en bibliotheken. Dekking vindt plaats binnen de beschikbare middelen van beleidsdoel 4-3 Erfgoed, cultuur en toerisme.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-3-3 Versterken cultuurparticipatie en bibliotheken. Dit draagt bij aan de zoektocht van Zuid-Hollandse inwoners naar kennis, informatie en cultuur.

Er zijn geen alternatieven voor het instrument subsidie overwogen. De Wet stelsel openbare bibliotheekvoorziening definieert provinciale ondersteuningsinstellingen als volgt: in overwegende mate door een of meer provincies gesubsidieerde of in standgehouden voorziening die een pakket aan ondersteunende activiteiten biedt voor de lokale bibliotheken in de desbetreffende provincie of provincies.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 5.192.923 en deze op te nemen in de begroting.

Boekjaar- en projectsubsidies 2024 in vergelijking met 2023 (in €)

Beleidsdoel	Subsidie-regeling-nummer	Titel van regeling	Maximaal te subsidiëren 2023	Kadernota 2024	Maximaal te subsidiëren 2024
4.1	1.6.65	Subsidieregeling MKB innovatiestimulering topsectoren Zuid-Holland	14.080.000		
4.1	1.6.86	Subsidieregeling Campussen Zuid-Holland	1.500.000		
4.1	1.6.64	Subsidieregeling Cofinanciering EFRO Zuid-Holland (interreg)	1.550.000		
4.1	1.6.85	Subsidieregeling regionale netwerken voor innovatie Zuid-Holland	1.500.000		
4.1	1.6.103	Subsidieregeling MKB-Deals Zuid-Holland	1.800.000		
4.1	1.6.112	Subsidieregeling circulair Zuid-Holland	1.000.000		
4.1	1.6.113	Subsidieregeling cofinanciering EFRO 2022-2027 Zuid-Holland	2.000.000		
4.2	1.6.89	Subsidieregeling deelakkoorden human capital Zuid-Holland	8.800.000		
4.2	1.6.100	Subsidieregeling Verduurzaming bedrijventerreinen Zuid-Holland	3.000.000		
4.2	1.6.82	Subsidieregeling Planvorming Detailhandel Zuid-Holland	500.000		
4.2	1.6.47	Subsidieregeling planvorming bedrijventerreinen Zuid-Holland 2017	500.000		
4.3	1.6.36	Subsidieregeling restauratie rijksmonumenten Zuid-Holland 2013	3.600.000	4.200.000	4.200.000
4.3	1.6.90	Subsidieregeling Erfgoedlijnen Zuid-Holland 2020	2.450.000	3.823.471	3.823.471
4.3	1.6.46	Subsidieregeling molens Zuid-Holland 2013	590.000	4.590.000	4.590.000
4.3	1.6.102	Subsidieregeling toerisme provincie Zuid-Holland 2020	500.000	500.000	500.000
Totaal			43.370.000	13.113.471	13.113.471

Toelichting boekjaar- en projectsubsidies 2024

Voor 1.6.36 Subsidieregeling restauratie rijksmonumenten Zuid-Holland 2013 een hoofdplafond voor een bedrag van € 4.200.000 (beleidsdoel 4-3)

De kwaliteit van de leefomgeving speelt een grote rol bij het vasthouden van inwoners en het aantrekken van gekwalificeerde nieuwe inwoners. Binnen die leefomgeving zijn cultuur en erfgoed een bepalende factor. Zuid-Holland wil daarom haar cultuur en erfgoed beschermen, beleefbaar maken en benutten. Om rijksmonumenten in Zuid-Holland te behouden en de restauratieachterstand in te lopen worden subsidies verleend voor de restauratie van rijksmonumenten (paragraaf 2 Restauratie rijksmonumenten). Bovendien wil de provincie de leegstand van rijksmonumenten tegengaan door herbestemming te bevorderen. Leegstand leidt immers tot verval. Daarom worden ook subsidies verleend voor duurzaamheidsmaatregelen en toegankelijkheidsmaatregelen ten behoeve van de herbestemming van rijksmonumenten (paragraaf 3 Herbestemming rijksmonumenten). Voor paragraaf 2 Restauratie rijksmonumenten uit de Subsidieregeling restauratie rijksmonumenten Zuid-Holland 2013 wordt € 1,2 mln van de gedecentraliseerde middelen van het Rijk t.b.v. de restauratie van rijksmonumenten ingezet. Vanuit provinciale middelen wordt € 2,4 mln beschikbaar gesteld voor de Subsidieregeling restauratie rijksmonumenten Zuid-Holland 2013. Het totale subsidieplafond komt daarmee op € 4,2 mln, waarvan € 3,55 mln voor paragraaf 2 Restauratie rijksmonumenten en € 0,25 mln. voor paragraaf 3 Herbestemming rijksmonumenten en € 0,4 mln voor paragraaf 4 Groot onderhoud daken agrarische rijksmonumenten. Dekking vindt plaats binnen de bestaande middelen in de begroting voor cultuur, erfgoed en toerisme en ambitie 4.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-3-1 Behoud en ontwikkeling van cultureel erfgoed en toerisme in balans met de omgeving. Dit draagt bij aan het beleefbaar maken en behouden van erfgoed in de vorm van restauratie en herbestemming van rijksmonumenten, waardoor meer publiek betrokken kan worden bij Zuid-Hollands erfgoed, en wat bijdraagt aan een aantrekkelijk leef- en vestigingsklimaat t.b.v. een concurrerend Zuid-Holland.

Er zijn geen alternatieven voor het instrument subsidie overwogen. De Subsidieregeling restauratie rijksmonumenten Zuid-Holland 2013 is een geschikt instrument voor het behoud van rijksmonumenten. Dit blijkt ook uit de evaluatie van de regeling door de Randstedelijke Rekenkamer uit 2018, die aangeeft dat de regeling doeltreffend is.

Gevraagd wordt aan provinciale staten om het hoofdplafond vast te stellen op € 4.200.000 en deze op te nemen in de begroting.

Voor 1.6.90 Subsidieregeling erfgoedlijnen Zuid-Holland 2020 een plafond van € 3.823.471 (beleidsdoel 4-3)

De kwaliteit van de leefomgeving speelt een grote rol bij het vasthouden van inwoners en het aantrekken van gekwalificeerde nieuwe inwoners. Binnen die leefomgeving zijn cultuur en erfgoed een bepalende factor. Zuid-Holland wil daarom haar cultuur en erfgoed beschermen, beleefbaar maken en benutten. Met de erfgoedlijnen wil de provincie haar erfgoed ontwikkelen tot goed bekende en bereikbare recreatief/toeristische attracties. Dit doet de provincie in co-creatie met vele partijen. Voor de erfgoedlijnen is een totaal budget beschikbaar van € 4.123.471. Dit budget bestaat uit:

- € 1.123.471 voor restauratie van rijksmonumenten binnen de erfgoedlijnen (gedecentraliseerde rijksmiddelen / structureel)
- € 3.000.000 ontwikkelbudget erfgoedlijnen (structureel)

Van de beschikbare middelen voor erfgoedlijnen wordt € 3,8 mln ingezet voor subsidies en € 0,3 mln voor opdrachten. Dekking vindt aldus plaats binnen de in de begroting beschikbare middelen 2024 voor erfgoedlijnen en restauratie erfgoedlijnen (beleidsdoel 4-3).

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-3-1 Behoud en ontwikkeling van cultureel erfgoed en toerisme in balans met de omgeving. Beleefbaar maken en behouden van de erfgoedlijnen draagt er aan bij dat meer publiek betrokken kan worden bij Zuid-Hollands erfgoed, wat bijdraagt aan een aantrekkelijk leef- en vestigingsklimaat t.b.v. een concurrerend Zuid-Holland.

Er zijn alternatieven voor het instrument subsidie overwogen. Subsidie blijkt het meest geëigende instrument. De subsidieregeling erfgoedlijnen 2020 is een geschikt instrument om uitvoering te geven aan de ontwikkeling van erfgoedlijnen. Dit blijkt uit de evaluatie van de subsidieregelingen m.b.t. erfgoed (eind 2018 en eind 2020). Met de subsidieregeling kunnen uitsluitend subsidies worden verleend aan projecten uit het Maatregelenpakket erfgoedlijnen. Het Maatregelenpakket erfgoedlijnen wordt opgesteld op basis van de adviezen van de erfgoedtafels waarin zo'n 300 externe partijen participeren.

Gevraagd wordt aan provinciale staten om het plafond vast te stellen op € 3.823.471 en deze op te nemen in de begroting.

Voor 1.6.46 Subsidieregeling molens Zuid-Holland 2013 een hoofdplafond voor een bedrag van € 4.590.000 (beleidsdoel 4-3)

De provincie draagt zorg voor het onderhouden en laten draaien van historische windmolens. Ze doet dit om te zorgen voor een beter beschermd, benut, en beleefbaar cultureel erfgoed.

De provincie keert draaipremies (paragraaf 2, € 90.000 structureel) uit om te stimuleren dat er gedraaid wordt met de molens. Stilstand is namelijk achteruitgang, daarnaast verlevendigt een draaiende molens het omringende landschap aanzienlijk. De vrijwilligers die de molens in beweging brengen, stellen de molens open voor bezoek, zodat de monumenten optimaal beleefd kunnen worden en inzichtelijk wordt gemaakt voor welk doel ze ooit zijn gebouwd. De middelen voor de onderhoudssubsidies (paragraaf 3) bedraagt € 4.000.000. Om toekomstige restauraties te voorkomen en het behoud van rijksmonumenten te garanderen, wordt ingezet op onderhoud van molens. De provincie kan het onderhoud van historische windmolens verbinden aan de kwaliteit van de leefomgeving. Monumenten vertellen het verhaal van onze geschiedenis en geven identiteit aan de omgeving. Dat geldt in het bijzonder voor historische windmolens. Dat zijn iconen van Zuid-Holland. Onze provincie telt 225 complete molens, maar liefst een vijfde van het Nederlandse molenbestand. Ze zijn blikvangers in het landschap en op buitenlandse toeristen hebben zij een grote aantrekkingskracht. Voor hen zijn molens en Holland vrijwel synoniem. Voor ons zijn ze zo vanzelfsprekend dat we bijna vergeten dat we er wat voor moeten doen om ze in goede staat te houden en verder te benutten. De onderhoudssubsidie wordt voor een periode van zes jaar beschikbaar gesteld en sluit aan op de Subsidieregeling Instandhouding Rijksmonumenten (SIM) van het rijk. Hierbij wordt 38% van maximaal € 60.000 aan subsidiabele kosten (= maximaal € 22.800 per complete molen) over deze periode beschikt. Bij incomplete molens gaat het om een subsidiepercentage van 14% (= maximaal € 8.400 per incomplete molen). Het Rijk stelt 60% van het genoemde maximale bedrag beschikbaar, zodat 98% van het onderhoud van complete molens tot maximaal € 60.000 aan subsidiabele kosten over een periode van 6 jaar is afgedekt. Omdat voor het bepalen van het subsidieplafond het jaar van beschikken bepalend is, dient ieder jaar het plafond voor de onderhoudssubsidie te worden aangepast aan het aantal molens waarvan het 6-jaarlijkse cyclus zich in het laatste jaar bevindt. Een nieuwe subsidieaanvraag dient namelijk het jaar voorafgaande aan een nieuwe cyclus te worden aangevraagd. Voor 2024 gaat het om circa 170 molens die weer een nieuwe aanvraag zullen doen voor de periode 2025-2030.

Voor groot onderhoud (paragraaf 4) zijn € 500.000 aan middelen beschikbaar gesteld. Dekking vindt plaats binnen de beschikbare structurele middelen van beleidsdoel 4-3 Erfgoed, cultuur en toerisme.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-3-1 Behoud en ontwikkeling van cultureel erfgoed en toerisme in balans met de omgeving. Dit draagt bij aan het behoud van monumentale molens in de provincie. Door het beschikbaar stellen van ondersteunende subsidies en draaipremies blijven de molens in goede staat en wordt het draaien met deze categorie erfgoed gestimuleerd, alsmede de vrijwilligers die de molens openstellen voor publiek. Het beleefbaar maken van de molens draagt bij aan een aantrekkelijk leef- en vestigingsklimaat t.b.v. een concurrerend Zuid-Holland.

Het beschikbaar stellen van onderhoudssubsidies en draaipremies zijn geschikte en effectieve instrumenten om het molenbehoud te ondersteunen en te stimuleren. Dit blijkt onder meer uit de evaluatie van de regeling door de Randstedelijke Rekenkamer uit 2018, die aangeeft dat de regeling doeltreffend is en het feit dat 97% van het Zuid-Hollandse molenbestand gebruik maakt van deze financiële middelen.

Gevraagd wordt aan provinciale staten om het hoofdplafond vast te stellen op € 4.590.000 en deze op te nemen in de begroting.

Voor 1.6.102 Subsidieregeling toerisme provincie Zuid-Holland 2020 een plafond van € 500.000 (beleidsdoel 4-3)

Subsidie voor toeristische productontwikkeling, waarbij toerisme als vliegwiel wordt ingezet voor andere provinciale opgaven zodat in 2030 elke Zuid-Hollander profiteert van toerisme in Zuid-Holland. Dit in lijn met de beleidsuitgangspunten zoals vastgesteld door Provinciale staten (okt. 2020). De subsidieregeling ondersteunt voorstellen met een toeristisch oogmerk die ten bate komen aan de toeristische sector. Belangrijke criteria zijn een eigen bijdrage van minimaal 25% en een bijdrage aan andere provinciale opgaven. Hiermee willen we duurzaam toerisme faciliteren in balans met de omgeving. Aanvullend kunnen er punten worden toegekend aan: een hogere eigen bijdrage, activiteiten door en voor inwoners – met name jeugd, duurzaamheid en bovenlokale activiteiten. Dekking vindt plaats binnen de beschikbare middelen voor toerisme in de begroting 2024 binnen beleidsdoel 4-3 Erfgoed, cultuur en toerisme.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 4-3-1 Behoud en ontwikkeling van cultureel erfgoed en toerisme in balans met de omgeving. Dit draagt onder andere bij aan een concurrerend en aantrekkelijk Zuid-Holland. Er zijn alternatieven overwogen. Subsidie is het meest geëigende instrument om toeristische productontwikkeling en regionale samenwerking te ondersteunen. De huidige subsidieregeling toerisme Zuid-Holland is eind 2022 geëvalueerd. Op basis van de aanbevelingen uit deze evaluatie en de Kadernotitie Toerisme, zal de regeling voor 2024 in afstemming met het nieuwe College worden herzien zodat de subsidieregeling aansluit op het aangescherpte toerisme beleid. Gevraagd wordt aan provinciale staten om het plafond vast te stellen op € 500.000 en deze op te nemen in de begroting.

Ambitie 5

Begrotingssubsidies 2024 in vergelijking met 2023 (in €)

Beleidsdoel	Naam instelling	Maximaal te subsidiëren 2023	Kadernota 2024	Maximaal te subsidiëren 2024
5.1	Faunabeheer eenheid Zuid-Holland	800.000	800.000	800.000
5.1	Nationaal Park Hollandse Duinen t.b.v. uitvoering samenwerkingsovereenkomst	121.000		
5.1	Gebiedscoöperatie Buitenland van Rhooen t.b.v. realisatie en beheer	3.500.000	1.600.000	1.600.000
5.2	Coöperatie Hoeve Biesland BA t.b.v. Boeren voor Natuur	120.000		
5.2	Veenweide Innovatie Centrum t.b.v. project Boeren bij Hoogwater	629.919		
5.2	Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden t.b.v. Project IBP Boer aan het Roer	40.000		
5.2	LTO Noord t.b.v. Boeren met Toekomst in polder Aarlanderveen	137.725		
5.2	Nationaal Kenniscentrum Bodemdaling en Fundering	96.400		
5.3	Gemeente Westland t.b.v. toezicht en beheer Zandmotor	100.000	100.000	100.000
5.3	stichting Nieuw-Holland t.b.v. Zuid-Hollands kust initiatief verkenningsfase	100.000		
5.3	Coöperatie Nature Water U.A. t.b.v. Project Coastar Waterbank Westland locatie Hooghe Beer	300.000		
Totaal		5.945.044	2.500.000	2.500.000

Toelichting begrotingssubsidies 2024

De begrotingssubsidie aan Faunabeheereenheid Zuid-Holland voor een bedrag van € 800.000 (beleidsdoel 5-1)

De Faunabeheereenheid Zuid-Holland vervult een belangrijke (wettelijke) taak binnen de provincie. Door middel van de Verordening uitvoering Wet natuurbescherming heeft de Faunabeheereenheid diverse taken gekregen, waaronder taken op het gebied van planvorming, coördinatie en registratie. Dit draagt bij aan een zorgvuldig onderbouwd en uitgevoerd faunabeleid binnen de provincie Zuid-Holland. Dit draagt vervolgens weer bij aan het begrotingsdoel behouden en versterken van de biodiversiteit, maar ook aan het beperken van schade aan landbouwgewassen en waterkwaliteit en het beperken van risico's voor openbare veiligheid en volksgezondheid. De subsidie wordt financieel gedekt uit de bestaande exploitatiemiddelen welke in de begroting zijn opgenomen voor faunabeheer in beleidsdoel 5-1 Gezonde natuur.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 5-1-3 Faunabeheer; een zorgvuldig onderbouwd en uitgevoerd faunabeleid, ten behoeve van het behouden en versterken van de biodiversiteit, het beperken van schade aan landbouwgewassen, het behouden en verbeteren van de waterkwaliteit, het waarborgen van openbare veiligheid en volksgezondheid.

Er zijn alternatieven voor het instrument subsidie overwogen. Subsidie is de enige mogelijkheid.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 800.000 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Gebiedscoöperatie Buitenland van Rhoon t.b.v. realisatie en beheer voor een bedrag van € 1.600.000 (beleidsdoel 5-1)

De provincie heeft in 2006 van het Rijk in het kader van de Planologische Kern Beslissing Plan Mainport Rotterdam (de 2e Maasvlakte) de opdracht gekregen om een circa 600 hectare groot natuur- en recreatiegebied in de gemeente Albrandswaard te ontwikkelen: het Buitenland van Rhoon. De provincie heeft daartoe een taakstellend geïndexeerd budget van het Rijk ter beschikking gesteld gekregen. Het in 2018 door GS vastgestelde Streefbeeld Buitenland van Rhoon is het kader voor de inrichtings- en beheermaatregelen, waarbij de realisering van hoogwaardige akkernatuur centraal staat. Middels een samenwerkingsovereenkomst (SOK) is afgesproken dat de Gebiedscoöperatie Buitenland van Rhoon (GC) de maatregelen uitvoert. Dit betekent dat de GC zowel lijnvormige natuurstructuren (brede natuurvriendelijke oevers, heggen, bomendijken, akkerranden etc.) als vlakvormige elementen realiseert (hoogstamboomgaarden, bloemrijke graslanden, florarijke akkers en vogelakkers). De natuurstructuren en -elementen worden verweven met percelen met natuur inclusieve landbouw en beleefbaar gemaakt door een netwerk van wandel- en fietspaden en diverse kleinschalige recreatieve voorzieningen. Eind 2026 moeten de inrichting zijn afgerond. In de SOK is bepaald dat de GC jaarlijks een subsidie kan aanvragen ten behoeve van de Streefbeeld-maatregelen. De subsidie 2024 is bedoeld voor de aanleg en beheer van de natuurmaatregelen, de landbouwmaatregelen (waaronder versterken regionale afzet en terugdringen gewasbeschermingsmiddelen), advies en begeleiding natuur inclusieve landbouw, recreatiemaatregelen, beheer belevingsplekken & struinroutes en monitoring, inclusief de bijbehorende advies- en organisatiekosten.

De dekking wordt gevonden in de middelen die in de begroting bij beleidsprestatie 5-1-1 Natuur reeds zijn opgenomen.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 5-1-1 Natuur. Dit draagt bij aan de versterking van populaties van kwetsbare akkervogels en akkerflora en aan een robuuste buffer van het aangrenzende Natura 2000-gebied Oude Maas.

Als alternatief voor het instrument subsidie is opdrachtverstrekking overwogen. Subsidie is gebleken hiervoor de beste optie te zijn. Met het aangaan van de SOK heeft de provincie gekozen voor de gebiedscoöperatie als uitvoerende partij. In de SOK is bepaald dat de GC jaarlijks een subsidie kan aanvragen ten behoeve van de Streefbeeld-maatregelen.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 1.600.000 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie voor Gemeente Westland t.b.v. toezicht en beheer zandmotor voor een bedrag van € 100.000 (beleidsdoel 5-3)

In het kader van de Samenwerkingsovereenkomst Strandbewaking en Toezicht Zandmotor die eind 2021 afliep, werden zowel exploitatie – als investeringskosten van twee reddingsbrigades actief op de zandmotor gesubsidieerd (met tussenkomst van de gemeente Westland) uit het daarvoor beschikbare Beheerbudget, zoals na aanleg van de zandmotor gevuld door RWS en de provincie.

De uitvoering van strandbewaking is echter geen primaire/wettelijke taak van de provincie. Vanaf 2022 wordt de subsidie voor de reddingsbrigades daarom geleidelijk afgebouwd, waarbij door de provincie alleen nog de exploitatiekosten van de twee betrokken reddingsbrigades worden vergoed. Dit voor een bedrag van maximaal € 100.000 per jaar uit het door de provincie aangevulde Beheerbudget onder beleidsdoel 5-3 Leven met water. Het is dan aan de gemeente om te bepalen of en hoeveel zij bijdraagt in evt. investeringskosten van de reddingsbrigades op de zandmotor. Het voor 2022 en 2023 vastgestelde subsidieplafond bedraagt € 100.000. Vanwege de hoge inflatiecijfers is het voorstel om het subsidieplafond voor 2024 vooralsnog te handhaven op dit bedrag. De dekking wordt gevonden in de bestaande budgetten in beleidsprestatie 5-3-1 Waterveiligheid. De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 5-3-1 Waterveiligheid . Dit draagt bij aan strand- en zwemveiligheid op/bij de zandmotor.

Er zijn alternatieven voor het instrument subsidie overwogen. De provincie doet dit voor de veiligheid van alle strandgasten. Hiermee dient het een algemeen doel. De provincie is geen eigenaar van het strand en wordt ook geen eigenaar van het strand. Gelet op de hiervoor genoemde punten is subsidie het geëigende instrument. Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 100.000 en deze op te nemen in de begroting.

Ambitie 6

Begrotingssubsidies 2024 in vergelijking met 2023 (in €)

Beleidsdoel	Naam instelling	Maximaal te subsidiëren 2023	Kadernota 2024	Maximaal te subsidiëren 2024
6.3	gemeente Delft t.b.v. Gelatinebrug	500.000		
6.3	gemeente Delft t.b.v. fietsecoduct over de A13		2.000.000	2.000.000
6.3	Gemeente Delft t.b.v. recreatieve stad-land verbinding Tanthofdreef – Abtwoudsebos		500.000	500.000
Totaal		500.000	2.500.000	2.500.000

Toelichting begrotingssubsidies 2024

De begrotingssubsidie voor Gemeente Delft t.b.v. fietsecoduct over de A13 voor een bedrag van € 2.000.000 (beleidsdoel 6-3)

De provincie werkt de komende jaren volgens de visie Landschapspark Zuidvleugel langs zes waterwegen aan een aantrekkelijk stedelijk landschap. Deze regioprojecten zijn de Rotte, Schie, Vliet, Oude Rijn, Zweth en het Getijdenrivierengebied XL vanaf de Drechtsteden tot de kust. Samen met gemeenten, inwoners, belanghebbende organisaties en bedrijven zijn we hier bezig voor een gezonde, aantrekkelijke en mooie leefomgeving.

De provincie wil de kwaliteit van de leefomgeving verhogen voor inwoners, werknemers en bezoekers. Daarom voegen we graag in Zuid-Holland in steeds drukker steden bijvoorbeeld groen met uitnodigende routes toe. En gaan we rond steden en in het rustige, open landschap de ‘verrommeling’ tegen. Vraagstukken en verbeteringen kunnen klein en groot zijn. De provincie en samenwerkingspartners trekken in 6 regioprojecten op voor een aantrekkelijk stedelijk landschap.

Samen met regiopartijen is een ‘Toekomstbeeld Schiezone’ opgesteld voor het regioproject Schie. Uit de gesprekken met de regio bleken er drie concrete projecten te zijn die veel zullen bijdragen aan de kwaliteit van het gebied en die tevens binnen de periode van (2023-2026) kunnen starten. Voor alle drie concrete projecten is

in de Begroting 2023 al een totaalbedrag van € 3 mln onder de noemer van Landschapspark Zuidvleugel opgenomen. Het betreft hier het project voor realisatie een fietsecoduct over de A13, totale kosten € 11 mln, waarmee naast een nieuwe ecologische verbinding ook een rechtstreekse fietsverbinding tussen Pijnacker Nootdorp met Delft en Rotterdam mogelijk wordt. De dekking voor de begrotingssubsidie staat onder ambitie 6 “Sterke Steden en dorpen in Zuid-Holland”, beleidsdoel 6-3 ‘Afspraken met regio’s’ ter grootte van € 0,5 mln.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsdoel 6-3 Afspraken met regio’s.

Als alternatief voor het instrument subsidie is een overeenkomst overwogen. Omdat de provincie geen eigenaar wenst te worden, is subsidie de enige optie.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 2.000.000 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie voor Gemeente Delft t.b.v. recreatieve stad-land verbinding Tanthofdreef – Abtwoudsebos voor een bedrag van € 500.000 (beleidsdoel 6-3)

De provincie werkt de komende jaren volgens de visie Landschapspark Zuidvleugel langs zes waterwegen aan een aantrekkelijk stedelijk landschap. Deze regioprojecten zijn de Rotte, Schie, Vliet, Oude Rijn, Zweth en het Getijdenrivierengebied XL vanaf de Drechtsteden tot de kust. Samen met gemeenten, inwoners, belanghebbende organisaties en bedrijven zijn we hier bezig voor een gezonde, aantrekkelijke en mooie leefomgeving.

De provincie wil de kwaliteit van de leefomgeving verhogen voor inwoners, werknemers en bezoekers. Daarom voegen we graag in Zuid-Holland in steeds drukker steden bijvoorbeeld groen met uitnodigende routes toe. En gaan we rond steden en in het rustige, open landschap de ‘verrommeling’ tegen. Vraagstukken en verbeteringen kunnen klein en groot zijn. De provincie en samenwerkingspartners trekken in 6 regioprojecten op voor een aantrekkelijk stedelijk landschap.

Samen met regiopartijen is een ‘Toekomstbeeld Schiezone’ opgesteld voor het regioproject Schie. Uit de gesprekken met de regio bleken er drie concrete projecten te zijn die veel zullen bijdragen aan de kwaliteit van het gebied en die tevens binnen de periode van (2023-2026) kunnen starten. Voor alle drie concrete projecten is in de Begroting 2023 al een totaalbedrag van € 3 mln onder de noemer van Landschapspark Zuidvleugel opgenomen. Het betreft hier een bijdrage voor het project recreatieve stad-land verbinding Tanthofdreef – Abtwoudsebos. Het gaat om een landschappelijk en natuur inclusieve aanpassing van de Tanthofdreef in Delft tot een recreatieve stad-land verbinding naar het Abtwoudsebos. De dekking voor de begrotingssubsidie staat onder ambitie 6 “Sterke Steden en dorpen in Zuid-Holland”, beleidsdoel 6-3 ‘Afspraken met regio’s’ ter grootte van € 0,5 mln.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsdoel 6-3 Afspraken met regio’s.

Als alternatief voor het instrument subsidie is een overeenkomst overwogen. Omdat de provincie geen eigenaar wenst te worden, is subsidie de enige optie.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 500.000 en deze op te nemen in de begroting.

Ambitie 7

Begrotingssubsidies 2023 in vergelijking met 2022 (in €)

Beleidsdoel	Naam instelling	Maximaal te subsidiëren 2023	Kadernota 2024	Maximaal te subsidiëren 2024
7.1	Gemeente Vlaardingen t.b.v. herinrichting en sanering Broekpolder	4.600.000		
7.2	Stichting Wandelnet	40.000		
7.2	Stichting Landelijk Fietsplatform	40.000		
7.2	Gemeente Dordrecht t.b.v. recreatiebeheer Nieuwe Dordtse Biesbosch	66.959	67.000	67.000
7.2	Gemeente Dordrecht als rechtsopvolger van Parkschap Nationaal Park De Biesbosch	382.211	400.939	400.939

Beleidsdoel	Naam instelling	Maximaal te subsidiëren 2023	Kadernota 2024	Maximaal te subsidiëren 2024
7.2	Gemeente Pijnacker-Nootdorp t.b.v. het beheer recreatiegebied de Dobbeplass en Groene Keijzer	295.868	310.366	310.366
7.2	Natuur- en recreatieschap IJsselmonde t.b.v. het beheer recreatiegebied	375.280	393.669	393.669
7.2	Coöperatief Beheer Groengebieden Midden Delfland (CBG), de rechtsopvolger van het recreatieschap Midden Delfland t.b.v. het beheer recreatiegebied	125.161	131.294	131.294
7.2	Natuur- en recreatieschap Groenalliantie Midden-Holland t.b.v. het beheer recreatiegebied	1.888.044	1.980.558	1.980.558
7.2	Natuur- en recreatieschap Voorne-Putten- Rozenburg t.b.v. het beheer recreatiegebied	1.010.084	1.059.578	1.059.578
7.2	Voet en fietsveren gemeente Kaag en Braassem, gemeente Krimpenerwaard en gemeente Ridderkerk	69.000	69.000	69.000
7.2	Vereniging IVN Zuid-Holland t.b.v. Programma Mens en Natuur	727.559		
7.2	Stichting Zuid-Hollands Landschap t.b.v. Programma De Groene Motor	870.866		
Totaal		10.491.032	4.412.404	4.412.404

Toelichting begrotingssubsidies 2023

De begrotingssubsidie aan gemeente Dordrecht t.b.v. recreatiebeheer Nieuwe Dordtse Biesbosch voor een bedrag van € 67.000 (beleidsdoel 7-2)

Op 14 februari 2013 hebben provincie, gemeente Dordrecht en het Waterschap Hollandse Delta de Wijzigingsovereenkomst Nieuwe Dordtse Biesbosch getekend, met daarin afspraken over realisatie en beheer van natuur- en recreatiegebieden in het kader van het programma Recreatie om de Stad (Rods). De geplande gebieden zijn inmiddels gerealiseerd. Conform de Wijzigingsovereenkomst draagt de provincie 28 procent bij aan de structurele kosten voor het recreatiebeheer. In de Wijzigingsovereenkomst is hiervoor geen eindtermijn opgenomen. In het jaar 2020 heeft de provincie de beheerkosten definitief vastgesteld. De voorgestelde subsidie geeft invulling aan de gemaakte afspraken uit de Wijzigingsovereenkomst. De subsidie wordt financieel gedekt uit de reserve Groene Ambities welke in de begroting is opgenomen voor recreatiebeheer in beleidsdoel 7-2 Gezonde en bewegingsvriendelijke leefomgeving.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 7-2-1 Recreatie, Sport, kennisontwikkeling en Innovatie. Dit draagt bij aan behoud en verbetering van openbaar toegankelijk groengebieden en recreatieve routestructuren en aansluiting op stedelijk gebied in aansluiting op wensen van gebruikers (bewoners, toeristen).

Naast subsidies zouden de gewenste activiteiten ook op grond van een opdracht kunnen worden uitgevoerd. Strikt genomen koopt de provincie hier echter geen dienst in, maar ondersteunt zij een recreatiebeheerder. Subsidie is hiervoor het passende instrument.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 67.000 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan gemeente Dordrecht als rechtsopvolger van Parkschap Nationaal Park De Biesbosch t.b.v. instandhouding en verbetering van de kwaliteit van het recreatiegebied voor een bedrag van € 400.939 (beleidsdoel 7-2)

De subsidie is ten behoeve van de instandhouding en verbetering van de kwaliteit van het recreatiegebied Parkschap De Biesbosch. De subsidie wordt verstrekt aan de gemeente Dordrecht als rechtsopvolger van het recreatieschap Parkschap De Biesbosch. Het bedrag is overeengekomen en vastgelegd in de financieringsovereenkomst Parkschap De Biesbosch.

De subsidie wordt financieel gedekt uit bestaande exploitatiemiddelen voor recreatiebeheer in beleidsdoel 7-2 Gezonde en bewegingsvriendelijke leefomgeving.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 7-2-1 Recreatie, Sport, kennisontwikkeling en Innovatie. Dit draagt bij aan behoud en verbetering van openbaar toegankelijk groengebieden en recreatieve routestructuren en aansluiting op stedelijk gebied in aansluiting op wensen van gebruikers (bewoners, toeristen).

Naast subsidies zouden de gewenste activiteiten ook op grond van een opdracht kunnen worden uitgevoerd. Strikt genomen koopt de provincie hier echter geen dienst in, maar ondersteunt zij een recreatiebeheerder. Subsidie is hiervoor het passende instrument.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 400.939 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan gemeente Pijnacker-Nootdorp t.b.v. Dobbeplass voor een bedrag van € 310.366 (beleidsdoel 7-2)

De subsidie is ten behoeve van de instandhouding en verbetering van de kwaliteit van het recreatiegebied De Dobbeplass. De subsidie wordt verstrekt aan de gemeente Pijnacker Nootdorp als rechtsopvolger van het recreatieschap De Dobbeplass. Het bedrag is overeengekomen en vastgelegd in de financieringsovereenkomst recreatieschap De Dobbeplass. De subsidie wordt financieel gedekt uit bestaande exploitatiemiddelen voor recreatiebeheer in beleidsdoel 7-2 Gezonde en bewegingsvriendelijke leefomgeving.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 7-2-1 Recreatie, Sport, kennisontwikkeling en Innovatie. Dit draagt bij aan behoud en verbetering van openbaar toegankelijk groengebieden en recreatieve routestructuren en aansluiting op stedelijk gebied in aansluiting op wensen van gebruikers (bewoners, toeristen).

Naast subsidies zouden de gewenste activiteiten ook op grond van een opdracht kunnen worden uitgevoerd. Strikt genomen koopt de provincie hier echter geen dienst in, maar ondersteunt zij een recreatiebeheerder. Subsidie is hiervoor een meer passend instrument.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 310.366 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Natuur- en recreatieschap IJsselmonde t.b.v. instandhouding en verbetering van de kwaliteit van het recreatiegebied voor een bedrag van € 393.669 (beleidsdoel 7-2)

De subsidie is ten behoeve van de instandhouding en verbetering van de kwaliteit van het recreatiegebied van het Natuur- en recreatieschap IJsselmonde

De subsidie wordt verstrekt aan het Natuur- en recreatieschap IJsselmonde. Het bedrag is overeengekomen en vastgelegd in de financieringsovereenkomst IJsselmonde 2016. De subsidie wordt financieel gedekt uit bestaande exploitatiemiddelen voor recreatiebeheer in beleidsdoel 7-2 Gezonde en bewegingsvriendelijke leefomgeving.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 7-2-1 Recreatie, Sport, kennisontwikkeling en Innovatie. Dit draagt bij aan behoud en verbetering van openbaar toegankelijk groengebieden en recreatieve routestructuren en aansluiting op stedelijk gebied in aansluiting op wensen van gebruikers (bewoners, toeristen).

Naast subsidies zouden de gewenste activiteiten ook op grond van een opdracht kunnen worden uitgevoerd. Strikt genomen koopt de provincie hier echter geen dienst in, maar ondersteunt zij een recreatiebeheerder. Subsidie is hiervoor een meer passend instrument.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 393.669 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Coöperatief Beheer Groengebieden Midden Delfland (CBG), de rechtsopvolger van het Recreatiegebied Midden-Delfland t.b.v. instandhouding en verbetering van de kwaliteit van het recreatiegebied voor een bedrag van € 131.294 (beleidsdoel 7-2)

De subsidie is ten behoeve van de instandhouding en verbetering van de kwaliteit van het recreatiegebied Midden Delfland.

De subsidie wordt verstrekt aan CBG als rechtsopvolger van het recreatieschap Midden Delfland. Het bedrag is overeengekomen en vastgelegd in de financieringsovereenkomst Recreatieschap Midden Delfland. De subsidie

wordt financieel gedekt uit bestaande exploitatiemiddelen voor recreatiebeheer in beleidsdoel 7-2 Gezonde en bewegingsvriendelijke leefomgeving.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 7-2-1 Recreatie, Sport, kennisontwikkeling en Innovatie. Dit draagt bij aan behoud en verbetering van openbaar toegankelijk groengebieden en recreatieve routestructuren en aansluiting op stedelijk gebied in aansluiting op wensen van gebruikers (bewoners, toeristen).

Naast subsidies zouden de gewenste activiteiten ook op grond van een opdracht kunnen worden uitgevoerd. Strikt genomen koopt de provincie hier echter geen dienst in, maar ondersteunt zij een recreatiebeheerder. Subsidie is hiervoor het passende instrument.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 131.294 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Natuur en Recreatieschap Groenalliantie Midden Holland t.b.v. instandhouding en verbetering van de kwaliteit van het recreatiegebied voor een bedrag van € 1.980.558 (beleidsdoel 7-2)

De subsidie is ten behoeve van de instandhouding en verbetering van de kwaliteit van het recreatiegebied van het Natuur- en recreatieschap Groenalliantie Midden-Holland.

De subsidie wordt verstrekt aan het Natuur- en recreatieschap Groenalliantie Midden-Holland. Het bedrag is overeengekomen en vastgelegd in de financieringsovereenkomst Groenalliantie Midden-Holland 2016. De subsidie wordt financieel gedekt uit bestaande exploitatiemiddelen voor recreatiebeheer in beleidsdoel 7-2 Gezonde en bewegingsvriendelijke leefomgeving.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 7-2-1 Recreatie, Sport, kennisontwikkeling en Innovatie. Dit draagt bij aan behoud en verbetering van openbaar toegankelijk groengebieden en recreatieve routestructuren en aansluiting op stedelijk gebied in aansluiting op wensen van gebruikers (bewoners, toeristen).

Naast subsidies zouden de gewenste activiteiten ook op grond van een opdracht kunnen worden uitgevoerd. Strikt genomen koopt de provincie hier echter geen dienst in, maar ondersteunt zij een recreatiebeheerder. Subsidie is hiervoor een meer passend instrument.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 1.980.558 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidie aan Natuur- en recreatieschap Voorne-Putten t.b.v. instandhouding en verbetering van de kwaliteit van het recreatiegebied voor een bedrag van € 1.059.578 (beleidsdoel 7-2)

De subsidie is ten behoeve van de instandhouding en verbetering van de kwaliteit van het recreatiegebied van het Natuur- en recreatieschap Voorne Putten. De subsidie wordt verstrekt aan het Natuur- en recreatieschap Voorne Putten. Het bedrag is overeengekomen en vastgelegd in de financieringsovereenkomst Voorne Putten 2016. De subsidie wordt financieel gedekt uit bestaande exploitatiemiddelen voor recreatiebeheer in beleidsdoel 7-2 Gezonde en bewegingsvriendelijke leefomgeving.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 7-2-1 Recreatie, Sport, kennisontwikkeling en Innovatie. Dit draagt bij aan behoud en verbetering van openbaar toegankelijk groengebieden en recreatieve routestructuren en aansluiting op stedelijk gebied in aansluiting op wensen van gebruikers (bewoners, toeristen).

Naast subsidies zouden de gewenste activiteiten ook op grond van een opdracht kunnen worden uitgevoerd. Strikt genomen koopt de provincie hier echter geen dienst in, maar ondersteunt zij een recreatiebeheerder. Subsidie is hiervoor een meer passend instrument.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 1.059.578 en deze op te nemen in de begroting.

De begrotingssubsidies voor de gemeente Kaag en Braassem, de gemeente Krimpenerwaard en de gemeente Ridderkerk t.b.v. voet- en fietsveren voor een totaalbedrag van € 69.000 (beleidsdoel 7-2)

De begrotingssubsidie wordt verstrekt voor het ondersteunen van de exploitatie van voet- en fietsveren, die een belangrijke recreatieve functie vervullen en een onderdeel zijn van de regionale routestructuren. De subsidie wordt financieel gedekt uit bestaande exploitatiemiddelen voor recreatiebeheer in beleidsdoel 7-2 Gezonde en

bewegingsvriendelijke leefomgeving. De begrotingssubsidies betreffen een totaalbedrag van € 69.000 en het totaalbedrag is als volgt verdeeld:

- Gemeente Kaag en Braassem (fiets-/voetveer) voor een bedrag van € 20.000;
- Gemeente Kaag en Braassem (zomerveer) voor een bedrag van € 9.000
- Gemeente Krimpenerwaard (fiets-/voetveer) voor een bedrag van € 20.000;
- Gemeente Ridderkerk (fiets-/voetveer) voor een bedrag van € 20.000.

De maatschappelijke baten zijn: beleidsprestatie 7-2-1 Recreatie, Sport, kennisontwikkeling en Innovatie. Dit draagt bij aan de exploitatie van voet- en fietsveren.

Er zijn alternatieven voor het instrument subsidie overwogen. Subsidie is het meest geëigende instrument. Dit betreft een bijdrage aan de exploitatie, de provincie krijgt zelf niets geleverd: de wandelaars en fietsers profiteren hiervan.

Gevraagd wordt aan de provinciale staten om de begrotingssubsidie vast te stellen op € 69.000 en deze op te nemen in de begroting.

Bijlage 2 Investeringskredieten

Deze bijlage laat het meerjarig verloop van de investeringskredieten zien. In de toelichting onder de tabel is per ambitie een nadere specificatie/toelichting opgenomen op de bijstellingen die via de Voorjaarsnota 2023 en deze Kadernota aan Provinciale Staten ter vaststelling worden voorgelegd.

Ambitie (bedragen x € 1.000)	VJN 2023	Mutaties KDN 2024	Raming 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Raming 2031	Raming 2032	Raming 2033	Raming 2034	Raming 2035	Raming 2036	Raming 2037	Raming 2038
Uitgaven																	
2 Bereikbaar Zuid-Holland	194.877	150	1.138.169	413.878	338.313	404.741	112.453	138.149	151.980	97.942	65.493	45.945	45.645	43.667	49.787	40.445	45.445
7 Gezond en veilig Zuid-Holland	0	1.500	15.500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Bedrijfsvoering - Financiën en organisatie	14.919	0	13.151	7.479	5.866	7.005	6.221	6.428	6.136	5.676	6.251	9.294	5.863	5.310	5.310	5.310	5.310
- Overzicht Algemene middelen	8.625	0	4.675	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal	218.421	1.650	1.171.495	421.357	344.180	411.747	118.674	144.578	158.116	103.618	71.744	55.239	51.508	48.978	55.098	45.756	50.756
Inkomsten																	
2 Bereikbaar Zuid-Holland	-17.166	0	-628.546	-	-34.584	-	-1.000	-3.000	-1.000	-800	0	0	0	0	0	0	0
Subtotaal	-17.166	0	-628.546	114.160	-34.584	108.825	-1.000	-3.000	-1.000	-800	0	0	0	0	0	0	0
Totaal investeringskredieten	201.255	1.650	542.949	307.197	309.595	302.922	117.674	141.578	157.116	102.818	71.744	55.239	51.508	48.978	55.098	45.756	50.756

Ambitie 2 Bereikbaar Zuid-Holland

Op basis van de Kadernota 2024-2027, onderdeel Bereikbaarheid, worden de volgende projecten in deze periode als volgt bijgesteld:

Naam project (bedragen x € 1 mln)	2024	2025	2026	2027
Uitgaven				
Rijnlandroute	39,4		63,4	
Rijnlandroute reservering weerstandsvermogen	-19,1		-40,5	
N207 Quicksan N207-zuid			6,5	
N207 T5 Passage Leimuiden fase 2			-7,0	
N209 Geluidschermen Kruisweg en Bleiswijk		-0,1		
N211 Wippolderlaan			-107,3	132,3
N217 Project renovatie Heinenoord	-4,2			
N59 Energy Highway	10,5	-8,1		
HOV Leiden CS-Noordwijk		-0,5		
HOV Hoeksche Waard – Goeree Overflakkee (HWGO)	0,2			
Noordwijk-Schiphol Fase 1		3,0		
Programma P+R voorzieningen		-0,2		
Zon op infra	-1,5			
Fietspaden		-5,1	4,0	
Glasvezel bediencentrale A0		1,5		
BC spoor techniek uitbreiding		1,4		
Bedieningscentrale A0 Duurzaamheid		1,3		
N443 Botrotonde	-0,2			
Steekterbrug vast		-28,0	34,7	
Reservering Indexering lopende projecten t/m 2021:				
- naar Rijnlandroute	-7,7		-18,5	
- naar N211 Wippolderlaan				-13,0
- naar Noordwijk-Schiphol Fase 1		-3,0		
- naar Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N218-N496			-0,4	
- naar Reservering bijdrage ongelijkvloerse kruising Erasmusweg-Lozerlaan-Wippolderlaan			-0,8	
- naar Steekterbrug vast			-6,5	
- naar Nieuwe bedieningscentrale weg en vaarweg West (huisvesting)		-0,2		
Reservering compensatie stikstofdepositie:				
- ten laste van structureel exploitatiebudget			3,0	12,0
- naar N207 Zuid				-3,0
Reservering overig herverdeling 2024-2039	6,2	-36,4	19,4	10,0
Beheer en onderhoud	1,5	22,2	-0,9	-0,4
Inkomsten				
Rijnlandroute	12,0		1,8	
N207 T5 Passage Leimuiden fase 2			-0,6	
N211 Wippolderlaan			-14,2	16,3
N59 Energy Highway	3,2	-0,8		
Programma P+R voorzieningen		-0,2		

Naam project (bedragen x € 1 mln)	2024	2025	2026	2027
Fietspaden		-1,4		
Steekterbrug vast		-2,4	2,4	
N454a Kruispunt Apollolaan			-0,1	
Beheer en onderhoud		-1,9		

Voor een nadere toelichting op deze onderwerpen wordt verwezen naar de Kadernota 2024-2027, Bijlage 3 'Wijzigingen Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland'.

Ambitie 7 Gezond en veilig Zuid-Holland

Provinciale Staten heeft in haar vergadering van woensdag 8 maart 2023 het [Statenvoorstel](#) 'Realisatie geluidbeperkende maatregelen bij recreatiegebied Vlietland en Vogelplas Starreveld' vastgesteld. Onderdeel van dit [besluit](#) is de ophoging van het krediet van € 7 miljoen naar € 8,5 miljoen. Deze ophoging wordt administratief verwerkt via deze Kadernota 2024. De verhoging van het krediet leidt tot kapitaallasten die meerjarig zijn verwerkt in deze Kadernota.

Bijlage 3 Wijzigingen Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland

1. Inleiding

Tot en met 2021 werd jaarlijks een Kaderbesluit bereikbaarheid gemaakt en voorgelegd aan PS. Dit was een verzamelbesluit van: financiële voorstellen over lopende projecten en project overstijgende ontwikkelingen, financiële kaders en reserveringen voor toekomstige projecten. Vanaf 2022 wordt geen apart Kaderbesluit bereikbaarheid meer vastgesteld, maar worden de financiële voorstellen opgenomen in de Kadernota.

Deze bijlage bij de Kadernota geeft een totaaloverzicht van financiële voorstellen en ontwikkelingen voor de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland en daarbinnen voor het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur. Hierbij worden voor de volledigheid ook voorstellen opgenomen, die op basis van de Regeling Projecten strikt genomen niet ter besluitvorming aan Provinciale Staten hoeven te worden voorgelegd. Deze bijlage, "Wijzigingen Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland", dient daarmee meerdere doelen, die hierna worden beschreven.

1.1 Voortgang projecten

De bijlage "Wijzigingen Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland" heeft als doel om de voortgang op projecten te waarborgen (basis op orde). Het bundelt voorstellen over beheer en onderhoudsprojecten en het bijbehorende beheerbudget (wettelijke taak) en lopende projecten voor mobiliteit en aanleg van nieuwe- en aanpassing van bestaande infrastructuur (waar al juridische en bestuurlijke verplichtingen voor zijn aangegaan), zodat hierover op een vast moment in het jaar door Provinciale Staten kan worden besloten. Daarnaast kan worden voorgesteld om de initiatieffase van een project te starten. Naast de projectbesluiten wordt om de vier jaar het beheerbudget herijkt via de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen (NOK).

Bij de Kadernota wordt ingegaan op de wijzigingen en wordt niet de totale programmering gepresenteerd. Dat gebeurt in het PZI als onderdeel van de begroting.

De meeste sturing is mogelijk bij projecten, die wel of niet naar de initiatieffase gaan en wat er in deze fase wordt onderzocht. In deze fase is er alleen een grof beeld van de problematiek en mogelijke oplossingsrichtingen. Afspraken zijn nog niet of slechts beperkt vastgelegd.

Bij projecten die naar de verkenningsfase gaan (voorbereidingsbesluit), kan met de Kadernota worden gestuurd op keuzes over alternatieven en varianten. Dit kan door de hoogte van het budget of krediet dat op voorhand beschikbaar wordt gesteld of door varianten en alternatieven aan te passen, toe te voegen of uit te sluiten. Deze afspraken worden in de praktijk vaak vastgelegd in een bestuurlijke overeenkomst.

Bij overgang naar de uitvoeringsfase is sturing alleen mogelijk door het wel of niet instemmen met de gedeelde voorkeursvariant binnen de gestelde doelen en financiële kaders. Vanaf dat moment nemen de sturingsmogelijkheden verder af en zijn tijdens de planuitwerking en realisatie beperkt tot besluiten over scopewijzigingen met financiële gevolgen. De onderdelen waarvoor contracten zijn afgesloten zijn in principe niet meer te beïnvloeden. Voor projecten in de realisatiefase heeft deze bijlage een meer rapporterende functie.

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

1.2 Financiële kaders

Bij de Kadernota worden de gestelde financiële kaders voor de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland bewaakt. Door de financiële gevolgen van alle nieuwe voorstellen en de bestaande projecten te bundelen en gelijktijdig voor te leggen in de Voorjaarsnota en Kadernota kan een integrale afweging worden gemaakt of er keuzes dienen te worden gemaakt. Daarbij kunnen ook project overstijgende ontwikkelingen en besluiten worden voorgelegd zoals indexering c.q. inflatie.

Daarnaast wordt de wijze van dekking (of vrijval) weergegeven en het totaaleffect op de beschikbare middelen (zowel investeringen als exploitatie binnen het huidige gesloten systeem).

Tenslotte wordt het effect op het begrotingssaldo (buiten het huidige gesloten systeem) als gevolg van het verschuiven van kapitaallasten inzichtelijk gemaakt. Dit ontstaat door het in de tijd verschuiven van investeringsmiddelen. Het naar voren halen of naar achteren verschuiven van investeringen zorgt ervoor dat de kapitaallasten eerder of later optreden dan in de begroting geraamd. Het voordeel of nadeel komt, conform afspraak, ten laste van het begrotingssaldo.

1.3 Programmering lange termijn

Deze bijlage heeft ook als doel om de meerjarige inzet (programmering) te bepalen van de beschikbare middelen om de gestelde (bereikbaarheids-)doelen uit het Omgevingsbeleid te halen.

De meeste sturing is mogelijk bij de programmering van middelen voor toekomstige projecten (reserveringen) en welke projecten wel of niet naar de initiatiefase gaan. Hierbij kunnen keuzes gemaakt worden wat betreft de ambities van projecten en hoe deze kunnen worden ingepast binnen het PZI door de inzet van bestaande reserveringen en heroverweging van andere projecten. De afgelopen jaren is bijvoorbeeld via amendementen budget beschikbaar gesteld voor fietsprojecten en de verlaging van OV-tarieven. Ook is het mogelijk om de voorstellen voor nieuwe reserveringen te amenderen (omvang, wijze van inzet etc.).

De PZI [Spelregels](#) (aangeboden aan PS op 12 oktober 2022) en het bijbehorende beoordelingskader geven een ambtelijk handvat voor de programmering en het te doorlopen proces en de besluitvorming. De spelregels beschrijven de gefaseerde aanpak van een PZI project (initiatief, verkenning, uitvoering), wat in een projectfase grofweg gebeurt en wat nodig is om naar een volgende fase te gaan. Het bijbehorende beoordelingskader wordt gebruikt om de rol van de provincie in een project te bepalen en geeft daarbij een advies voor de mogelijke financiële betrokkenheid. De spelregels zijn gebaseerd op vigerende wetgeving, provinciaal beleid en procedures en breed bekende bronnen voor infrastructuurplanning.

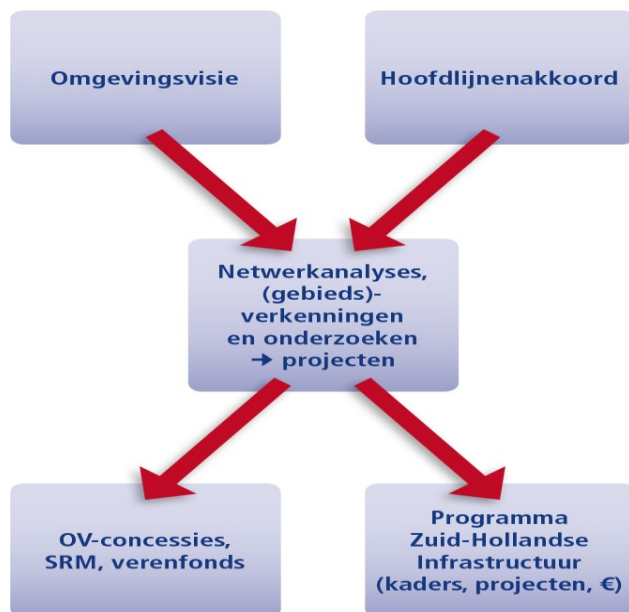
De inhoudelijke afweging voor programmering komt voort uit vigerend beleid, met name als gevolg van specifieke ruimtelijke- en economische ontwikkelingen, zoals verstedelijking/woningbouw, ontwikkeling bedrijventerreinen, woon-werkrelaties, duurzaamheid (energietransitie, klimaatadaptatie en circulariteit), ruimtelijke kwaliteit (inpassing) en modal shift (van auto naar fiets en/of OV, van vrachtwagen naar binnenvaart of spoor). Daarbij zijn de beschikbare (financiële en personele) middelen zoals overal schaars en is vaak sprake van samenwerking met diverse partijen en een lange doorlooptijd. Deze complexiteit vraagt op bepaalde punten maatwerk, maar tegelijk ook om het proces (en de bijbehorende besluiten) scherp, consequent en transparant te doorlopen. Daarin is de inhoudelijke beoordeling om wel of niet bij te dragen aan een project van essentieel belang, zowel op project-, programma- als ambitieniveau.

2. Beleidsmatig kader bereikbaarheid

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

Voor bereikbaarheid is een netwerkviewer beschikbaar, waarin analyses over het netwerk van wegen, vaarwegen, fietspaden en openbaar vervoer zijn opgenomen. Deze is te raadplegen via deze link: <https://arcg.is/bue8P>. Indien gewenst kan de analyse aan Provinciale Staten worden gepresenteerd. De netwerkviewer is een hulpmiddel en niet bedoeld als complete en actuele weergave van de ambitie Bereikbaar Zuid-Holland.

Figuur 1: Beleidsmatig kader Bereikbaar Zuid-Holland



2.1 Omgevingsbeleid Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland

Het Omgevingsbeleid biedt geen vastomlijnd ruimtelijk eindbeeld, maar een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van de Provincie Zuid-Holland. De ambities zijn opgebouwd uit een reeks beleidskeuzes voor specifieke onderwerpen.

De ambitie van de provincie is om mobiliteit efficiënt, veilig en duurzaam te laten plaatsvinden, over de weg, het water en het spoor. Daarmee zorgen wij voor een Bereikbaar Zuid-Holland.

De provincie zorgt voor de aanleg en onderhoud van fietspaden, wandelpaden, (vaar)wegen, bruggen en sluizen, openbaar vervoer (klanttevredenheid) en nieuwe vervoerswijzen. Technologische ontwikkelingen zoals autonoom rijden, digitalisering en de opkomst van Smart Mobility bieden kansen voor de mobiliteit van de toekomst die we graag benutten.

Ook zorgen we ervoor dat alles goed functioneert en op elkaar aansluit. Zo kan iedereen een snelle en veilige reis van deur tot deur maken op de manier waarvoor hij of zij kiest. Wij willen het aantal verkeersslachtoffers terugbrengen. Ieder verkeersslachtoffer is er één te veel.

Voor vrachtvervoer streven we naar een bewuste keuze: De bakfiets of zero-emissie stadslogistiek in de binnenstad, voor grotere afstanden de vrachtwagen, trein, schip of buisleiding. We stimuleren het vervoer over spoor en het water als alternatief voor vrachtverkeer over de weg en streven naar toegevoegde economische waarde in Zuid-Holland.

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

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

Het onderhoud aan de infrastructuur gaat de komende jaren voor flinke hinder en financiële uitdagingen zorgen. Hierbij wordt hinder zoveel mogelijk beperkt maar wordt ook getracht een permanente gedragsverandering te realiseren (mobiliteitstransitie).

Bereikbaarheid is daarbij geen op zichzelf staand doel, maar bevordert de leefbaarheid, het welzijn, de economische ontwikkeling en een goede ontsluiting van woon- en werkgebieden.

De provincie zet in op lopen, fietsen, openbaar vervoer, vervoer over water én de auto. De reiziger in Zuid-Holland wil verschillende mogelijkheden om een goede en betaalbare reis van deur tot deur te kunnen maken. Tegelijkertijd helpt het optimaal benutten van alle verschillende vervoerswijzen en van de verschillende infrastructuurnetwerken het beperken van files op de weg. De opkomst van de E-bike maakt dat inwoners en bezoekers vaker en verder fietsen. Hierdoor is de fiets vaker een volwaardig alternatief. Schone en duurzame mobiliteit dragen bij aan de gezondheid van onze inwoners en zorgen ervoor dat steden aantrekkelijker worden. Ook vergroot het de mogelijkheden voor verdere verstedelijking. De energietransitie zorgt voor de opkomst van schonere alternatieven, die voor minder of geen CO₂-uitstoot zorgen. De vraag naar schone en slimme distributie neemt toe, ook omdat consumenten steeds vaker inkopen online doen en deze thuis laten bezorgen. Met onze inzet op duurzame en schone infrastructuur bouwen we aan een robuuste, toekomstbestendige provinciale infrastructuur en geven we het goede voorbeeld.

3. Meerjarige programmering financiële middelen bereikbaarheid

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

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

De provincie werkt met partners aan regionale verkenningen (bijvoorbeeld Beter Bereikbaar Gouwe) en wettelijke taken zoals beheer en onderhoud van provinciale (vaar)wegen en de openbaar vervoerconcessies. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) werken de regionale overheden, waaronder de provincie, en lokale overheden samen met het Rijk om ervoor te zorgen dat de provincie Zuid-Holland ook in de toekomst goed bereikbaar is voor zowel personen- als goederenvervoer. Het MIRT heeft een belangrijke functie bij de realisatie van de gestelde ambities in het Omgevingsbeleid en coalitieakkoord. Daarbinnen voert de provincie samen met partners gebieds- en bereikbaarheidsverkenningen uit naar (inter)nationale knooppunten en knelpunten (weg, water en spoor), goederenvervoercorridors en landelijke thema's zoals verkeersveiligheid, duurzaamheid, fiets en Smart Mobility.

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

3.1 Mobiliteitsbeeld

Door de coronacrisis wordt er nog steeds minder gereisd met het openbaar vervoer. Dit heeft gevolgen voor het aanbod en de opbrengsten voor vervoerders. Bij het autogebruik zien we dat het gebruik weer bijna terug is op het niveau van voor corona inclusief de filedruk.

De verwachting van het [Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid \(KiM\)](#) is dat de mobiliteit weer gaat groeien als gevolg van demografische en economische ontwikkeling. De manier waarop verschilt per modaliteit.

Het wegverkeer zal naar verwachting groeien en stijgt in 2024 weer boven het niveau van 2019 uit. Voor 2027 wordt een groei van de afgelegde afstand verwacht van zo'n 7 tot 20% ten opzichte van 2019. Mogelijk is de congestiegroei op sommige dagen minder sterk dan voorheen door een betere spreiding als gevolg van meer thuiswerken.

De ontwikkeling van het openbaar vervoer is onzeker. Voor de korte termijn wordt wel verwacht dat het niveau van 2019 weer gehaald wordt alleen in welk jaar is afhankelijk van welke ontwikkeling je uitgaat (2023-2027). Voor de periode daarna is een forse groei maar ook zelfs een daling mogelijk. Dit wordt veroorzaakt door verschillen in inkomensgroei, bevolkingsomvang en de kwaliteit.

Het fietsverkeer was in 2022 alweer boven het niveau van 2019 uitgekomen met name door groei van het gebruik in steden. Ook hier kan de ontwikkeling richting 2027 doorzetten maar ook licht afnemen.

Het vervoer van goederen is sinds 2021 alweer vergelijkbaar met de situatie van voor corona. Richting 2027 wordt hier een groei verwacht.

Dit betekent met name voor openbaar vervoer een transitieopgave, waarbij het aanbod wordt afgestemd op de vraag (kwaliteit, kwantiteit, frequentie) om de kosten enigszins in balans te houden met de vervoersopbrengsten. Voor de lange termijn betekent dit dat de opgaven en ambities uit het Omgevingsbeleid ten aanzien van het openbaar vervoer hetzelfde blijven. Vooral omdat de verstedelijkingsambities van nieuwe woningen en arbeidsplaatsen eerder zullen toenemen dan afnemen. Hierbij is extra aandacht voor het stimuleren van reizen per (elektrische) fiets en voor mogelijkheden om de mobiliteitsvraag op langere termijn beter te verdelen over de dagen door middel van thuiswerken. Hoewel dit niet voor alle sectoren geschikt is en de thuiswerkpotentie daarom per regio verschilt draagt het bij aan zowel de bereikbaarheids- als duurzaamheidsdoelen.

3.2 Prijsontwikkeling

Bij de Begroting 2022 is besloten om, met ingang van 2022, jaarlijks prijscompensatie toe te passen voor zowel exploitatie als investeringen. Hiervoor is een stelpost opgenomen in de begroting. Bij de Begroting 2023 zijn voor beheer en onderhoud, op basis van CBS prijsindexcijfer voor GWW (Grond-, Weg- en Waterbouw) en voor openbaar vervoer, op basis van de LBI (Landelijke Bijdrage Index) inschattingen gemaakt. Op basis daarvan zijn voor het jaar 2023 middelen toebedeeld vanuit de stelpost.

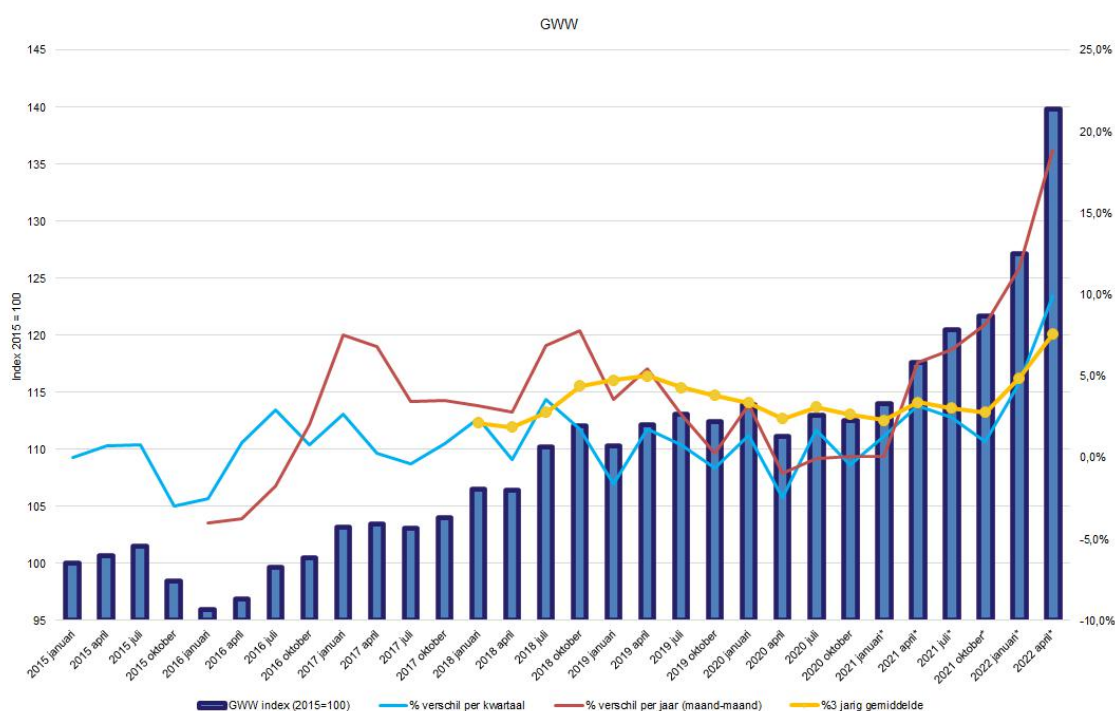
Voor aanleg en verbetering is voor de periode t/m 2027 in totaal € 139,4 mln toegevoegd aan het PZI. De toevoeging is gebaseerd op een inschatting van het CBS prijsindexcijfer voor GWW en de geprogrammeerde uitgaven tot en met 2027. Dit is samengevoegd met de reeds bestaande reservering van € 36,6 mln in het PZI waarmee er een totaal reservering is van € 176 mln.

De primaire begroting 2023 is gebaseerd op de verwachte indexatiepercentages voor LBI (5,7%) en GWW (9,9%). Bij het opstellen van de Voorjaarsnota 2023 en deze Kadernota 2024 blijkt dat de werkelijke indexatiepercentages over 2022 hoger zijn, namelijk 8,9% (LBI) en 13,7% (GWW). Dit betekent dat met de primaire begroting 2023 de structurele jaarlijkse lasten van onvoldoende dekking zijn voorzien om te compenseren voor de prijsontwikkeling 2022. In de Voorjaarsnota 2023 is voor OV-concessies (LBI) het budget meerjarig en structureel aangevuld met € 4,2 miljoen per jaar. Hiermee zijn we in staat om de contractueel overeengekomen indexatieafspraken met de concessiehouders financieel te dekken. Voor beheer en onderhoud (GWW) is ingeschat dat er een aanvullend jaarlijks budget nodig is van circa € 4 mln. Dit budget is (nog) niet toegekend, omdat er onvoldoende zekerheid is dat die hogere indexcijfers uit 2022 zich één op één vertalen in structureel hogere jaarlijkse kosten voor de uit te voeren werkzaamheden. Door het college is de afweging gemaakt om, mede in het licht van de jaarlijkse onderuitputting op het totaal van de provinciale begroting, eerst goed te monitoren of er zich budgetoverschrijdingen gaan voordoen. Via de reguliere planning & controlcyclus wordt die monitoring vorm gegeven en wordt besloten welk bedrag er incidenteel of structureel aan aanvullend budget benodigd is.

De prijsontwikkeling GWW heeft ook impact op gereserveerde middelen binnen het PZI voor projecten aanleg en verbeteringen. Daarbij is ook uitgegaan van een lager percentage over 2022 (11,6%). Bij de begroting 2024 en

het bijbehorende PZI zal op basis van een nieuwe berekening en actuele projectprognoses beoordeeld worden of de nu beschikbare middelen volstaan voor de periode t/m 2027.

Momenteel stijgen de prijzen minder snel, ook in de GWW. Dat betekent echter niet dat de prijzen dalen. De prijzen stijgen nog steeds alleen minder hard dan in de afgelopen jaren. De forse prijsstijgingen van afgelopen jaren blijven dus doorwerken in toekomstige uitgaven en ieder jaar komt daar weer een stijging bovenop. De verwachting is dat prijzen in de GWW de komende jaren zullen blijven stijgen. Figuur 1 (afkomstig uit de Najaarsnota 2022) laat de ontwikkeling van de GWW index zien t/m april 2022. Hierbij is 2015 het basisjaar (index = 100). Alleen wanneer de index onder de 100 (waarde basisjaar) komt is sprake van een prijsdaling. In de periode 2015-2022 heeft dit zich alleen voorgedaan in 2016. Daarna zijn de prijzen ieder jaar gestegen.



Figuur 2: Prijsontwikkeling GWW 2015-2022

Projecten voor aanleg en verbetering worden pas achteraf gecompenseerd op basis van ontstane tekorten door prijsstijgingen.

Indien voor subsidies indexering van toepassing is, dan wordt deze in de maximale subsidie verwerkt door vooraf een percentage af te spreken tot aan oplevering van het project. Bij de subsidievestiging worden de vastgestelde indices verrekend op basis van de vastgestelde indexering.

Bij deze Kadernota wordt op een aantal investeringsprojecten voor de periode t/m 2022 prijscompensatie toegepast vanuit de daarvoor bestemde reservering in het PZI. Hierdoor daalt de reservering in het PZI van € 176 mln naar € 125,4 mln. Zie de blauwe cellen in de tabellen in paragraaf 4.

Het niet standaard compenseren van projectbudgetten in het PZI voor prijsontwikkeling kan leiden tot tekorten waarvoor (mogelijk) aanvullend dekking nodig is. Of projecten gecompenseerd dienen te worden voor prijsontwikkeling, wordt duidelijk op het moment dat voor een project een nieuwe kostenraming wordt gemaakt met een actueel prijspeil (bij een faseovergang, nieuw besluit en aanbesteding. Compensatie van projectbudgetten voor prijsontwikkeling gedurende de uitvoeringsfase zijn in veel gevallen onvermijdelijk. Voor een tekort vóór de overgang naar de uitvoeringsfase is theoretisch nog een versoering mogelijk, zodat een project binnen de eerder vastgestelde financiële kaders kan worden uitgevoerd. In de praktijk zal dit echter niet

altijd mogelijk of wenselijk zijn, omdat dit een groot effect kan hebben op de doelstellingen van en draagvlak voor een project. Bij projecten in de initiatief- en verkenningsfase wordt nog geen compensatie toegepast.

Bij extreme prijsstijgingen of -dalingen biedt het indexeringsbeleid de mogelijkheid om extra middelen toe te voegen of te onttrekken vanuit de stelpost. In eerste instantie zullen de verschillen moeten worden opgevangen binnen het PZI of de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland.

3.3 Provinciale mobiliteitsambitie in relatie tot beschikbare middelen

Een groot deel van de beschikbare middelen in de begroting voor Bereikbaar Zuid-Holland liggen vast vanwege langjarige contracten voor beheer- en onderhoud en openbaar vervoerconcessies. Deze contracten zijn op de korte termijn niet te beïnvloeden. Daarnaast gaat een deel van het budget op aan kapitaallasten (rente en afschrijving over een termijn van gemiddeld 30 jaar) als gevolg van reeds gedane investeringen in infrastructuur. Het overige exploitatiebudget is grotendeels gereserveerd voor lopende projecten en programma's op basis van bestuurlijke afspraken, overeenkomsten en besluiten van GS en PS. Voor de inzet wordt allereerst gekeken naar wat moet (wettelijke taken zoals beheer en onderhoud en openbaar vervoer concessies) en daarna pas naar wat mogelijk kan binnen bestaande juridische verplichtingen (projecten in uitvoering), bestuurlijke afspraken (projecten in voorbereiding) en besluiten van PS (beschikbaar gestelde middelen, scope, moties en amendementen).

De nog uit te geven investeringsmiddelen voor infrastructuur t/m 2039 zijn volledig gereserveerd voor toekomstige projecten (aanleg en verbetering en vervanging bestaand areaal), tegenvallers en prijsontwikkeling. De keuzeruimte met betrekking tot nieuwe aanleg en verbetering van infrastructuur is daarmee beperkt tot het heroverwegen van lopende projecten (zover nog mogelijk) en bestaande reserveringen voor toekomstige projecten en bijdragen. Ook hiervoor geldt dat gekeken dient te worden wat mogelijk is binnen bestaande juridische verplichtingen (projecten in uitvoering), bestuurlijke afspraken (projecten in voorbereiding) en besluiten van PS (beschikbaar gestelde middelen, scope, moties en amendementen).

Voor Bereikbaar Zuid-Holland is de inschatting dat er meer middelen nodig zijn om de huidige programma's en projecten op een gelijk niveau uit te blijven voeren. Dit komt door externe ontwikkelingen, zoals stikstof en de hoge inflatie, waardoor projecten lastiger uit te voeren zijn tegen meer kosten. Daarnaast lopen een aantal investeringsprogramma's af (bijvoorbeeld fiets) terwijl er nog veel opgaven zijn maar geen vrije middelen om deze programma's voort te zetten. Ook zijn er lopende programma's o.a. verkeersveiligheid en duurzaamheid waar beperkt middelen beschikbaar zijn, waardoor geen nieuwe projecten kunnen worden gestart.

De uitdagingen waar het openbaar vervoer mee te maken heeft: achterblijvende reizigersaantallen, hoge energieprijzen, stijgende personeelskosten en –tekorten zorgt ervoor, dat we met de beschikbare middelen minder vervoer en minder kwaliteit kunnen aanbieden. Daarnaast hebben we ook nieuwe inzichten over de toestand van onze infrastructuur en op welke termijn onderhoud en vervanging nodig is.

Uit deze nieuwe inzichten blijkt dat er extra kosten zijn om het beheer en onderhoud (met name vervanging) op niveau te houden.

Concreet betekent dit, dat bij het overgaan van projecten naar de initiatief fase nadrukkelijker gekeken dient te worden in hoeverre de uitvoering in de toekomst haalbaar is.

3.4 MIRT projecten en programma's

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

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

diverse nationale programma's, aanlegprojecten, verkenningen en onderzoeken. Aan de vetgedrukte projecten en programma's draagt de provincie financieel bij.

Een aantal projecten in Zuid-Holland zijn in uitvoering:

- A24 Blankenburgverbinding;
- A16 Rotterdam;
- A27 Houten-Hooipolder;
- RijnlandRoute;
- HOV-net Zuid-Holland Noord;
- Besluit Beheer Haringvlietsluizen;
- Capaciteitsuitbreiding overnachtingsplaatsen Merwede;
- Verkeerssituatie Splitsing Hollandsch Diep-Dordtsche Kil;
- Programma Hoogfrequent Spoor Rijswijk – Rotterdam;
- Emplacement Den Haag Centraal;
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- Spooransluitingen Tweede Maasvlakte;
- Calandbrug (Theemswegtracé).

Daarnaast wordt samengewerkt bij de planuitwerking van de projecten:

- A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda;
- A4 Haaglanden – N14;
- A4 Burgerveen – N14.

De bovenstaande projecten zijn volledig financieel gedekt.

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

- CID Binckhorst (valt onder gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking/MoVe);¹
- A15 Papendrecht – Gorinchem (valt onder programma Goederenvervoercorridors);
- Programma Hoogfrequent Spoor (waaronder Den Haag – Rotterdam – Breda);
- Oeververbindingen Rotterdam (valt onder gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking/MoVe);
- Tijdelijke tolheffing A24 Blankenburgverbinding.

Deze onderzoeken en verkenningen zijn niet of deels financieel gedekt.

Daarnaast lopen er diverse nationale programma's:

- Het programma Goederenvervoercorridors Zuid;
- Programma Fiets en Fietsparkeren bij stations;
- Investeringsimpuls Verkeersveiligheid en programma Meer Veilig;
- Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit;
- Programma Vervanging & Renovatie – Hoofdwegen.

4. Voorstellen

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

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

Voor projecten groter dan € 10 mln geldt, op basis van de Regeling Projecten, dat zij apart aan Provinciale Staten worden voorgelegd voordat zij in uitvoering gaan. Daarnaast wordt bij een verwacht of reeds opgetreden

¹ De provincie draagt bij aan fietsmaatregelen in het no-regret pakket en niet aan maatregelen uit de MIRT verkenning.

budgetoverschrijding een voorstel aan PS gedaan voor aanpassing van het investeringskrediet wanneer de bijdrage van de provincie Zuid-Holland:

- tussen de € 10 en € 50 mln bedraagt en de overschrijding groter is dan 5% van de provinciale bijdrage;
- € 50 mln of meer bedraagt en de overschrijding groter is dan € 2,5 mln.

De voorstellen zijn gekoppeld aan de beleidsdoelen en beleidsprestaties uit de begroting. Daarbinnen worden voorstellen gebundeld bijvoorbeeld op basis van de beleidskeuzes uit het Omgevingsbeleid of actuele thema's. Hiermee wordt duidelijk waar de voorstellen betrekking op hebben. Bij de voorstellen wordt ook aangegeven welke mate van keuzevrijheid er is. Daarbij kan een voorstel gaan over een:

Project/programmaontwikkeling of correcties (basis op orde, weinig/geen keuzevrijheid);
Scopewijziging project (basis op orde, keuzevrijheid);
Het stoppen of toevoegen van een project of programma (vrijval, extra impuls of inzet bestaande reservering, keuzevrijheid);
Organisatieontwikkeling (incidentele of structurele arbeidscapaciteit, weinig/geen keuzevrijheid)
Nieuwe strategische reservering (extra impuls, keuzevrijheid).

Daarnaast wordt aangegeven in welke fase een project zich bevindt (I voor Initiatief, V voor Verkenning en U voor Uitvoering). Wanneer het een reservering betreft staat er geen fase aangegeven.

Werkwijze dekkingsvoorstellen

Wat betreft de financiële dekking voor voorstellen zijn verschillende opties mogelijk afhankelijk van de fase. Voor PZI projecten in de **initiatiefase** is structureel exploitatiebudget beschikbaar voor mobiliteitsstudies en -onderzoeken met als doel om meer zicht te krijgen op gebiedsgerichte of thematische opgaven. Budget voor initiatiefprojecten kan jaarlijks, met inachtneming van de Spelregels PZI, worden toegekend op basis van geplande werkzaamheden. De rol en bijdrage van PZI wordt bepaald aan de hand van afwegingen bij de principes noodzaak, verantwoordelijkheid, oorzaak en (financiële) haalbaarheid. Uiteraard dienen de uitgaven wel te passen binnen de beschikbare middelen voor onderzoek.

Voor projecten in de **verkenningfase** geldt dat het benodigde budget of krediet komt vanuit de betreffende reserveringen in het PZI voor het betreffende toekomstige project. Een tekort in de verkenningfase wordt opgelost door de bijdrage vanuit dezelfde reservering te verhogen.

Voor projecten die naar de **uitvoeringsfase** gaan of daar al in zitten wordt op basis van het uitvoeringsbesluit budget of krediet beschikbaar gesteld vanuit de betreffende reserveringen voor toekomstige projecten in het PZI. Wanneer niet de volledige reservering wordt ingezet dan kan deze (gedeeltelijk) blijven staan of worden ingezet voor andere projecten. Wanneer in de uitvoeringsfase een tekort optreedt bij bijvoorbeeld het realisatiebesluit of tussentijdse besluitvorming over scope worden de volgende stappen achtereenvolgens doorlopen:

1. Op basis van het inhoudelijke beoordelingskader in de PZI Spelregels wordt bij derden gezocht naar cofinanciering (zie 1.3);
2. Het effect van prijsontwikkeling wordt bepaald op basis van een nieuwe/geactualiseerde kostenraming (zie 3.2);
3. Onderzoeken of versoberingen binnen project mogelijk zijn en wat het effect is op doelbereik, draagvlak en proces;
4. Nagaan of er bestaande reserveringen in het PZI zijn voor dit programma en of deze kunnen worden ingezet;
5. Nagaan of in het PZI reserveringen zijn voor toekomstige projecten in hetzelfde gebied en/of met een vergelijkbaar doel en of deze kunnen worden ingezet;
6. Nagaan of in het PZI reserveringen zijn voor toekomstige projecten in een ander gebied en/of met een ander doel en of deze kunnen worden ingezet;

7. Onderzoeken of projecten in de uitvoeringsfase (planuitwerking) in hetzelfde gebied en met een vergelijkbaar doel kunnen worden heroverwogen en wat het effect is op provinciale doelen en bestuurlijke verhoudingen;
8. Onderzoeken of projecten in de uitvoeringsfase (planuitwerking) in ander gebied en met een ander doel kunnen worden heroverwogen en wat het effect hiervan is op provinciale doelen en bestuurlijke verhoudingen;
9. Heroverweging van bestaande exploitatiebudgetten en reserves binnen de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland;
10. Inzet van reserveringen en middelen van buiten de Ambitie.

Indien deze stappen onvoldoende oplossing bieden dan zal alsnog versoberd moeten worden binnen het project of zal het project moeten worden uitgesteld of gestopt.

Bij de heroverweging van projecten wordt gekeken naar prioriteit en kosten versus verwachte maatschappelijke opbrengst (leefbaarheid, welzijn, economische ontwikkeling en een goede ontsluiting van woon- en werkgebieden). Hiervoor wordt een inhoudelijk prioriteringskader ontwikkeld.

Het kan voorkomen dat projecten in dezelfde regio en locatie gelijktijdig of achtereenvolgens worden uitgevoerd. In dat geval kan het voordelig zijn om werk met werk te maken en een maatregel door een ander project te laten uitvoeren. Hiervoor worden dan de benodigde middelen overgeheveld van het ene project naar het andere. Ook kan het voorkomen dat maatregelen vanuit andere ambities worden meegenomen in de uitvoering van projecten. Per voorstel of cluster van voorstellen worden de wijzigingen samengevat in een overzichtstabel waarbij investeringen en exploitatie apart worden weergegeven. Hierbij worden in de kolom verschil voorstellen voor prijsontwikkeling blauw gemarkeerd.

Wanneer in deze kolom geen afwijkende kleur staat dan betekent dit een voor de provincie budgetneutraal voorstel of een verrekening met een bestaande reservering.

Voor investeringsvoorstellen geldt dat deze mogelijk effect hebben op de in de begroting opgenomen kapitaallasten. Dit gebeurt als met investeringsmiddelen wordt geschoven in de tijd waardoor de kapitaallasten als gevolg van een investering eerder of later optreden (zie ook 5. financieel kader en dekking).

Stikstof

In verband met de aangescherpte regels rondom stikstofdepositie is duidelijk geworden dat veel projecten hierdoor extra kosten zullen gaan maken. Alle projecten waardoor de depositie in natuurgebieden tijdelijk (tijdens de bouwfase) of permanent toeneemt zijn vergunning plichtig en zullen kosten maken voor onderzoek naar en voor het nemen van compenserende maatregelen. Hierdoor kunnen tekorten ontstaan bij investeringsprojecten aanleg en verbetering. Omdat het PZI geen vrije investeringsmiddelen bevat en het geen relatie heeft tot de bestaande reserveringen in het PZI wordt voorgesteld om voor deze programmaontwikkeling € 15 mln investeringskrediet in het PZI apart te zetten als **nieuwe strategische reservering**. Om de toegenomen toekomstige kapitaallasten te dekken wordt structureel exploitatiebudget binnen de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland voor (beleids)onderzoek verlaagd ter grootte van € 0,5 mln per jaar en toegevoegd aan het begrotingssaldo.

Tabel 1: Wijzigingen investeringen PZI

(bedragen x € 1 mln)			Investeringskredieten				Omschrijving
Project-nummer	Projectfase (spelregels PZI)	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering	
stelpost 2024-10	geen	Reservering compensatie stikstofdepositie projecten	0,0	15,0	15,0	2027	Reservering voor extra kosten vanwege compensatie stikstofdepositie. Dekking toegenomen kapitaallasten door middel van vrijval structureel onderzoeksbudget van € 0,5 mln per jaar

4.1 Beleidsdoel 2-1 Snel van A naar B

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

4.1.1 Beleidsprestatie 2-1-1 Efficiënt en duurzaam Goederenvervoer met meerwaarde

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

Bij de Kadernota 2023 is besloten om de strategische reservering voor de **Mobiliteitsaanpak A12** te verlagen naar € 2 mln omdat de intentie was om zeer beperkt bij te dragen aan de projecten. Deze is onderdeel van de Reservering A12 en tegenvallers in de regio Gouwe van totaal € 12 mln. Inmiddels is duidelijk dat de maatregelen niet bijdragen aan de provinciale doelstellingen en bovenregionale logistieke bereikbaarheid en geen betrekking hebben op provinciale infrastructuur. Voorgesteld wordt om niet bij te dragen aan deze maatregelen en de reservering van € 12 miljoen volledig beschikbaar te houden voor tegenvallers in de regio Gouwe.

Daarnaast wordt in het kader van het MIRT-programma Goederenvervoercorridors, maatregelen onderzocht als vervolg op het onderzoek **Knooppuntplan Rotterdam**. We werken toe naar een realisatiepact, dat in het najaar 2023 in het BO MIRT vastgesteld moet worden. Omdat vanaf 2023 concrete maatregelen worden onderzocht gaat dit **nieuwe project** over naar de initiatieffase. Het project is gekoppeld aan de reservering Goederenvervoercorridors van € 7,5 mln in het PZI. Voorgesteld wordt om voor 2023 € 50.000,- beschikbaar te stellen voor het project en deze te dekken vanuit het budget projecten initiatieffase PZI.

Tabel 2: Overzicht wijzigingen exploitatie efficiënt en duurzaam Goederenvervoer

(bedragen x € 1 mln)		Budget exploitatie						Omschrijving
Project-nummer	Projectfase (spelregels PZI)	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	lasten in jaar		
2.1 Snel van A naar B								
<i>Efficiënt en duurzaam Goederenvervoer met meerwaarde</i>								
E1	nog aanvragen	I	Knooppuntplan (realisatiepact) Rotterdam Goederenvervoercorridors	0,0	0,1	0,1	2023	Project is volgens Spelregels PZI een project in de initiatieffase PZI. Koppeling met reservering investeringskrediet Goederenvervoercorridors. Dekking vanuit budget projecten initiatieffase PZI

4.1.2 Beleidsprestatie 2-1-2 Passend en efficiënt personenvervoer

We willen het regionale mobiliteitssysteem in Zuid-Holland voor personenvervoer beter benutten en slimmer gebruiken. Waar nodig verbeteren we het infrastructuurnetwerk. Wij voeren onderzoeken uit naar versterking en opwaardering van het mobiliteitssysteem. Vervolgens treffen wij maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren, waarbij de belangrijkste verbindingen in het (boven)regionale wegennet worden versterkt en de aansluiting op het hoofdwegennet verbeterd. Ook zullen we de vraag naar mobiliteit meer afstemmen op het aanbod van infrastructuur en vervoermiddelen. Hiervoor verbeteren we de keuzemogelijkheden en de combinatie

van vervoermiddelen voor reizigers. Daarmee zorgen we met onze aanpak voor een robuuste, toekomstbestendige inrichting van de mobiliteit in Zuid-Holland.

Deze beleidsprestatie is opgebouwd uit verschillende onderwerpen, projecten en programma die worden gebruikt om de verschillende voorstellen te bundelen.

Mobiliteit en Verstedelijking

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

Onder het gebiedsprogramma MoVe vallen:

- Schaalsprong Metropolitaan OV en verstedelijking;
- Oeververbindingen regio Rotterdam;
- Central Innovation District (CID) en Binckhorst Den Haag;
- Mobiliteit en Verstedelijking Westland;
- Bereikbaarheid Voorne-Putten en Haven Rotterdam;
- Logistiek in en om de stad;
- Korte Termijn Aanpak (KTA);

In het BO MIRT voor landsdeel Zuidwest Nederland (BO MIRT ZWN) hebben Rijk, provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de gemeenten Den Haag en Rotterdam afspraken gemaakt over een gezamenlijke investering van € 4,8 mld in de bereikbaarheid van Zuid-Holland. Wij hebben u hierover op 15 november geïnformeerd via een GS-brief met kenmerk PZH-2022-820119694 (DOS-2007-0018545). Deze investering maakt de bouw van zo'n 170.000 woningen tot 2040 mogelijk, onder meer door de spoorlijn Leiden-Dordrecht ruggengraat van het openbaar vervoer in Zuid-Holland te maken. De investering zorgt daarnaast voor betere verbindingen binnen Zuid-Holland en met de andere regio's in Nederland. Dat is van groot belang voor de economische kracht van de regio en de samenhang met belangrijke economische locaties in de regio's Amsterdam, Utrecht en Eindhoven. De provincie heeft het voornemen uitgesproken om bij te dragen aan deze investering die vele projecten bevat. Omdat de potentiële financiële bijdrage aan de projecten hoger zijn dan € 10 mln vergt dit conform de Regeling projecten besluiten van Provinciale Staten. Hiervoor wordt een gecombineerd voorbereidings- en uitvoeringsbesluit voorbereid voor de MoVe projecten. De financiële dekking is verwerkt in deze Kadernota.

Om de gestelde doelen ten aanzien van verstedelijking rond hoogwaardig openbaar vervoer te kunnen bewerkstelligen, zijn extra investeringen in het openbaar vervoer noodzakelijk. De provincie wil het gebruik van openbaar vervoer faciliteren door haar financiële middelen met name in te zetten op de ontwikkeling van het HOV (Leiden – Zoetermeer) en de knooppunten binnen de Schaalsprong Metropolitaan OV en verstedelijking (Leiden en Dordrecht) omdat de provincie daar een logische rol of taak heeft. Hiervoor is bij het Kaderbesluit bereikbaarheid 2022 een strategische reservering opgenomen van € 80 mln aan investeringsmiddelen in het PZI voor HOV en knooppunten Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking.

Voorgesteld wordt om voor drie **nieuwe projecten** in het kader van de Schaa sprong Metropoli taan OV en verstedelijking de verkenning s fase te starten en hiervoor binnen het PZI voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen. Het gaat om de projecten:

- Spoorzone Dordrecht: € 0,7 mln;
- Spoorzone Leiden: € 1,1 mln;
- Bus Rapi t Transit (BRT) verbinding Leiden – Zoetermeer: € 0,2 mln.

De dekking hiervoor komt vanuit de reservering Programma Mobiliteit en Verstedelijking ontwikkeling OV-knooppunten en HOV van totaal € 80 mln. Naar verwachting zal de provincie opdrachtgever zijn voor de verkenning (en uitvoering) BRT Leiden – Zoetermeer. Aan de andere verkenningen zullen wij een bijdrage doen.

Tabel 3: Overzicht wijzigingen investeringen Schaa sprong Metropoli taan OV

(bedragen x € 1 mln)			Projectomschrijving	Investeringskredieten				Omschrijving
Project-nummer	Projectfase (spelregels PZI)	was		wordt	verschil	jaar activering		
2.1 Snel van A naar B								
<i>Mobiliteit en Verstedelijking</i>								
1a	nog aanvragen	V	Verkenning Spoorzone Dordrecht	0,0	0,7	0,7	2024	Conform BO-MIRT afspraak draagt de provincie bij aan deze verkenning. Dekking vanuit reservering Programma Mobiliteit en verstedelijking ontwikkeling OV-knooppunten en HOV
1b	nog aanvragen	V	Verkenning Spoorzone Leiden	0,0	1,1	1,1	2024	Conform BO-MIRT afspraak draagt de provincie bij aan deze verkenning. Dekking vanuit reservering Programma Mobiliteit en verstedelijking ontwikkeling OV-knooppunten en HOV
1c	nog aanvragen	V	Verkenning Bus Rapid Transit Leiden - Zoetermeer	0,0	0,2	0,2	2024	Conform BO-MIRT afspraak zal de provincie deze verkenning uitvoeren. Dekking vanuit reservering Programma Mobiliteit en verstedelijking ontwikkeling OV-knooppunten en HOV
1d		geen	Reservering Programma Mobiliteit en verstedelijking ontwikkeling OV-knooppunten en HOV	80,0	78,0	-2,0	2029	Zie 3a, b en c

Een ander belangrijk onderdeel van MoVe zijn de Oeververbindingen regio Rotterdam. Dit bestaat uit twee projecten met provinciaal financieel belang, namelijk de **Algeracorridor** en de **Nieuwe multimodale brug Rotterdam**. De provincie was mede opdrachtgever van deze verkenning die in januari 2023 is afgerond. Voor de volgende fase is de provincie in overleg met de betrokken partijen over de rolverdeling. Naar verwachting zal in het derde kwartaal van 2023 een bestuursovereenkomst voor de nieuwe multimodale brug Rotterdam en een voor de Algeracorridor worden vastgesteld. In 2018 en 2019 zijn in dit kader door Rijk en regio al financiële afspraken gemaakt om te kunnen starten met de MIRT verkenning. Dit is inclusief afspraken over financiering van korte en lange termijn maatregelen voor de Algeracorridor. De provincie heeft hiervoor middelen gereserveerd via het Kaderbesluit 2021.

Het project Algeracorridor bestaat uit een korte en een lange termijn. Voor het project **Korte Termijn Aanpak Algeracorridor** is € 7,5 mln gereserveerd (€ 6,6 mln investering en € 0,9 mln exploitatie). Dit project zit in uitvoeringsfase. In 2020 is via de Subsidieregeling Mobiliteit een subsidie van € 5,8 mln verleend aan het project Grote Kruising te Krimpen a/d IJssel voor een verbeterde doorstroming (wisselstrook), fietsvoorzieningen en

nieuwe HOV haltes langs de N210. In 2022 is een subsidie verleend van € 0,4 mln voor het project Vraagbeïnvloedingspakket mobiliteitsmaatregelen Grote Kruising. Dit project wordt uitgevoerd binnen de samenwerking Zuid-Holland Bereikbaar. Daarnaast zijn bijdragen afgesproken voor:

- Verplaatsing van het P+R terrein en aanpassingen voor openbaar vervoer (R-net) € 0,4 mln;
- De snelfietsroute Algerabrug- Capelsebrug Capelle a/d IJssel € 0,6 mln;
- Herinrichting Capelseplein € 0,5 mln;
- Snelfietsroute Algerabrug (Rotterdam) € 0,3 mln;

Voor € 0,3 mln moet nog bepaald worden voor welk project dit wordt ingezet. Op het totaal van projecten is een hogere bijdrage toegezegd dan nu beschikbaar is. Per abuis is een recenter besluit over de bijdragen aan deze projecten niet verwerkt in de begroting en het PZI. Daardoor is een tekort ontstaan van € 0,7 mln. Om aan de bestuurlijke afspraken te voldoen, wordt voorgesteld om een **correctie** te doen en € 0,7 mln beschikbaar te stellen vanuit de reservering van € 5 mln op de begroting voor de Korte Termijn Aanpak 2023-2026. Daarbij wordt het nog resterende investeringskrediet van € 0,8 mln in het PZI omgezet naar exploitatie en samengevoegd met de voorgestelde € 0,7 mln extra dekking en de oorspronkelijke gereserveerde € 0,9 mln exploitatiebudget. Hiermee kunnen de bestuurlijke afspraken worden nagekomen.

De lange termijn bestaat uit twee projecten waarvoor totaal € 32,1 mln is gereserveerd in het PZI. Het gaat om de reservering Algeracorridor bijdrage lange termijn van € 10 mln en de reservering gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking - Bijdrage Oeververbindingen regio Rotterdam van € 22,1 mln.

Het project **Aanpassingen Algerabrug** gaat naar de uitvoeringsfase en daarvoor is een bijdrage afgesproken van € 14,6 mln. Voorgesteld wordt om voor dit **nieuwe project** € 14,6 mln op te nemen in het PZI en dit te dekken uit de reservering van € 22,1 mln.

In het project **Verkenning Langzaam verkeersverbinding** is het nog niet gelukt om tot een gedragen voorkeursalternatief te komen. Hiervoor is nog nader onderzoek nodig. Voorgesteld wordt om de verkenningsfase daarom te verlengen tot eind 2024 en als gevolg van deze **projectontwikkeling** € 0,2 mln voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen vanuit de reservering gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking - Bijdrage Oeververbindingen regio Rotterdam.

De reservering neemt hierdoor af naar € 7,3 mln. Dat betekent dat er nog € 17,3 mln resteert voor mogelijke tegenvallers op de Algerabrug en een mogelijke bijdrage aan de uitvoering van een langzaam verkeersverbinding.

Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT zijn ook afspraken gemaakt over een **nieuwe multimodale brug Rotterdam**. Deze brug krijgt een belangrijke functie in met name het openbaar vervoer netwerk door middel van een nieuwe tramverbinding tussen Kralingse Zoom en Zuidplein. Gedeputeerde Staten hebben een subsidiebijdrage van € 10 mln (prijsspeil 2022) toegezegd in het BO MIRT. Hiermee maakt de provincie de bouw van 35.000 woningen in dit deel van Rotterdam mede mogelijk. Omdat hiervoor geen dekking beschikbaar is in het PZI wordt voorgesteld om de bijdrage aan dit **nieuwe project** te dekken vanuit het begrotingsaldo. De dekking wordt vooralsnog als exploitatiebudget toegevoegd aan het PZI. Dit project gaat naar de uitvoeringsfase (planuitwerking).

Tabel 4: Overzicht wijzigingen investeringen Oeververbindingen Rotterdam

(bedragen x € 1 mln)			Investeringskredieten				Omschrijving
Project-nummer	Projectfase (spelregels PZI)	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering	
2.1 Snel van A naar B							
<i>Mobiliteit en Verstedelijking</i>							
2	geen	Algeracorridor bijdrage korte termijn	0,8	0,0	-0,8	nvt	Administratieve omzetting van beschikbaar gesteld investeringskrediet naar

(bedragen x € 1 mln)				Investeringskredieten				Omschrijving
Project-nummer	Projectfase (spelregels PZI)	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering		
								exploitatie voor bijdragen aan de afgesproken projecten
3a	nog aanvragen	U	Oeververbindingen Rotterdamse Regio - Bijdrage Algeracorridor	0,0	14,6	14,6	2035	Conform BO-MIRT afspraak gaat het project Algeracorridor naar de uitvoeringsfase. Reservering vanuit de reservering Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking - Bijdrage Oeververbindingen regio. Rotterdam
3b	nog aanvragen	V	Verkenning Algeracorridor Langzaam verkeersverbinding	0,0	0,2	0,2	2025	Nader onderzoek naar de langzaam verkeersverbinding om tot een voorkeursalternatief te komen. De verkenningfase loopt door. Dekking vanuit reservering Gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking - Bijdrage Oeververbindingen regio Rotterdam
3c		geen	reservering gebiedsprogramma Mobiliteit en Verstedelijking - Bijdrage Oeververbindingen regio Rotterdam	22,1	7,3	-14,8	2025	zie 3a en 3b

Tabel 5: Overzicht wijzigingen exploitatie Oeververbindingen Rotterdam

(bedragen x € 1 mln)				Budget exploitatie				Omschrijving
Project-nummer	Projectfase (spelregels PZI)	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	lasten in jaar		
2.1 Snel van A naar B								
E2	nog aanvragen	V	Bijdrage Oeververbinding Rotterdam	0,0	10,0	10,0	2027	Conform bestuurlijke toezegging bijdrage aan multimodale Oeververbinding Rotterdam met dekking vanuit het begrotingssaldo

Niet alle stedelijke gebieden in Zuid-Holland zijn nu en in de toekomst via het spoor (trein, lightrail) ontsloten. In die gebieden blijven de auto, fiets en het openbaar vervoer over de weg de belangrijkste modaliteiten. Om ook daar verstedelijking mogelijk te maken en de bereikbaarheid op orde te houden is een strategische reservering Programma Mobiliteit en Verstedelijking weginfrastructuur van € 22,7 mln aan investeringsmiddelen opgenomen in het PZI voor aanpassingen aan (provinciale) infrastructuur in het kader van Mobiliteit en Verstedelijking. Op 8 maart hebben PS besloten om een deel van de reservering ter grootte van € 8,5 mln in te zetten voor een tekort op het project N211 Wippolderlaan (zie 4.1.5 Goed functionerende provinciale infrastructuur). Dat betekent dat de reservering afneemt naar € 14,2 mln.

De gebieden Westland en Voorne-Putten en Haven Rotterdam komen in aanmerking voor inzet van deze reservering. Voor de **Bereikbaarheid Voorne-Putten en Haven Rotterdam** is bij kadernota 2023 € 11 mln beschikbaar gesteld als strategische reservering.

Bij het BOMIRT is een bijdrage van € 13,3 mln afgesproken voor een gefaseerd programma met zowel korte- als lange termijn maatregelen. Los daarvan is ook een bijdrage aan de Metropolitane fietsroute Hellevoetsluis-Spijkenisse toegezegd van € 1,75 mln waarvoor de dekking al is opgenomen in de Uitvoeringsagenda Samen verder Fietsen.

Dit programma is exclusief een nieuwe oeververbinding waarvoor overeenstemming en financiële middelen bij Rijk en regio ontbreken. De provinciale bijdragen hebben betrekking op provinciale weg- en fietsinfrastructuur om de verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor zowel fiets, auto als het openbaar vervoer per bus te verbeteren. Voorgesteld wordt om de reservering Bereikbaarheid Voorne-Putten en Haven Rotterdam met € 0,8 mln te verhogen vanuit de reservering Programma Mobiliteit en Verstedelijking weginfrastructuur. Daarnaast wordt voorgesteld voor dit **nieuwe project** de verkenningsfase te starten waarbij de volgende maatregelen worden uitgewerkt:

- Een extra rijstrook N493 tussen kruising N218/N493 Hartelbrug en Baljuwplein (€ 1,7 mln);
- Aanpassing kruising N218/N493 met extra opstelstroken (€ 9,3 mln);
- Bijdrage aan nieuwe fietsverbinding (€ 0,8 mln).

Voor de verkenningsfase is vooralsnog geen voorbereidingskrediet nodig omdat het in eerste instantie alleen personele inzet betreft.

Vervolgens wordt voorgesteld om voor de **Aanpassing Hartelbrug – A15** apart € 1,5 mln investeringskrediet beschikbaar te stellen vanuit de reservering Programma Mobiliteit en Verstedelijking weginfrastructuur. Dit betreft een **nieuw project** die op de korte termijn kan worden uitgevoerd (mogelijk al bij het groot onderhoud) en daarom naar de uitvoeringsfase (planuitwerking) gaat.

Tot slot zijn voor het Westland bij de Kadernota 2023 middelen beschikbaar gesteld voor de korte termijn. Voor de lange termijn is een studie gestart over **Mobiliteit en Verstedelijking Westland**. Dit project zit in de initiatiefase. Eind 2024 wordt een voorbereidingsbesluit verwacht.

De reservering Programma Mobiliteit en Verstedelijking weginfrastructuur neemt af naar € 11,9 mln. Deze blijft gereserveerd voor een mogelijke bijdrage aan verkenning en uitvoering Westland en Voorne-Putten/Haven.

Tabel 6: Overzicht wijzigingen investeringen Bereikbaarheid Voorne-Putten en Westland

(bedragen x € 1 mln)			Investeringskredieten				Omschrijving
Project-nummer	Projectfase (spelregels PZI)	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering	
2.1 Snel van A naar B							
<i>Mobiliteit en Verstedelijking</i>							
4a	geen	Reservering bereikbaarheid Voorne-Putten/Haven	11,0	11,8	0,8	2028	Conform afspraak BO-MIRT wordt de reservering verhoogd voor afgesproken maatregelen. Dekking vanuit reservering Programma Mobiliteit en Verstedelijking weginfrastructuur (4c)
4b	Nog aanvragen	Aanpassing Hartelbrug - A15	0,0	1,5	1,5	2025	Conform afspraak BO-MIRT wordt een bijdrage gereserveerd voor aanpassingen aan de Hartelbrug richting A15. Dekking vanuit reservering Programma Mobiliteit en Verstedelijking weginfrastructuur (4c)

(bedragen x € 1 mln)			Investeringskredieten				Omschrijving
Project-nummer	Projectfase (spelregels PZI)	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering	
4c	geen	Reservering programma Mobiliteit en Verstedelijking weginfrastructuur	22,7	20,4	-2,3	2035	zie 4a en 4c

Met de gemeenten Zuidplas en Gouda werkt de provincie aan een Deelovereenkomst Mobiliteit voor de ontwikkeling van het Middengebied van de Zuidplaspolder onder de noemer **Bereikbaarheid Vijfde Dorp (Zuidplas)**. De Deelovereenkomst Mobiliteit vloeit voort uit de Bestuurlijke Overeenkomst Ontwikkeling Middengebied Zuidplaspolder van 1 juli 2021.

De Bestuurlijke Overeenkomst regelt ten aanzien van de Mobiliteit het 'wat' van de mobiliteitsopgave die samenhangt met de gebiedsontwikkeling. Er is een beschrijving gegeven van maatregelen die noodzakelijk zijn. Ook is op basis van (globale) ramingen bepaald hoe de mobiliteitsopgave financieel gedekt wordt door de partners in de gebiedsontwikkeling.

De gemeente Zuidplas staat aan de lat voor de ontsluiting van het gebied. Daarnaast zijn met regiopartijen, waaronder de provincie Zuid-Holland, afspraken gemaakt over maatregelen aan het regionale wegennet van in totaal € 26,7 mln. De gemeente Zuidplas draagt aan deze maatregelen € 16,0 mln bij, de provincie Zuid-Holland neemt € 6 mln voor haar rekening en de gemeente Gouda levert een bijdrage van € 4,7 mln. In het PZI is een reservering opgenomen van € 2,1 mln voor deze maatregelen onder de naam Reservering Bereikbaarheid Vijfde Dorp (Zuidplas).

Daarnaast draagt de provincie € 3,9 mln bij door middel van de verkoop van restgronden van de aanleg van de Moordrechtboog, maar dit valt buiten het PZI en de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland. De bijdrage van de provincie Zuid-Holland is gekoppeld aan maatregelen aan de N457 ter hoogte van Westergouwe maatregelen rond de aansluitingen op de A12 (N219 en N457).

Volgens de Spelregels PZI bevindt dit project zich momenteel in de initiatiefase, daarom wordt dit project aan het PZI toegevoegd. Vooralsnog is alleen personele inzet nodig. Naar verwachting zal eind 2024 een voorbereidingsbesluit kunnen worden genomen voor de overgang naar de verkenningsfase.

In het kader van Schieoevers in Delft (geen onderdeel MoVe) is een project in de uitvoeringsfase genaamd **Verbreding Delftse Schie incl. verplaatsing Loswal/Ligplaatsen Schieoevers Delft**. Voor de verbreding is met gemeente Delft in 2019 een samenwerkingsovereenkomst opgesteld. De Schie zal plaatselijk worden verbreed en een loswal voor de zandhandel en ligplaatsen voor de binnenvaart worden verplaatst. Hierdoor komt er ruimte om een deel van het bedrijventerrein Schieoevers Noord te transformeren naar woon-werk gebied. Bij de vorige Kadernota is het krediet verhoogd voor prijsontwikkeling en omdat de uitvoering complexer werd dan eerder gedacht. Inmiddels wordt wederom een tekort verwacht. Dit is voor een deel prijsontwikkeling, deze wordt bij het PZI in het najaar verwerkt. Maar daarnaast zijn er extra kosten gemaakt voor het beantwoorden van 3 verzoeken in het kader van de Wet Open Overheid (WOO) en bezwaar en beroepsprocedures (met verwachting naar de Raad van State). Ook wordt er rekening gehouden dat de stikstofdepositie in de realisatiefase gecompenseerd moet worden, het verleggen van kabels en leidingen duurder wordt, (meer) watercompensatie moet plaatsvinden en dat er minder btw kan worden gecompenseerd omdat een deel van de werkzaamheden niet op grond van de provincie plaatsvinden. In 2023 wordt de kostenraming geactualiseerd zodat bij de Kadernota 2025 duidelijk is wat het effect van bovenstaande projectontwikkelingen is. Naar verwachting kan de aanbesteding in 2024 worden gestart wanneer de bestemmingsplanprocedure is afgerond.

Fiets

Voor infrastructurele aanpassing voor fiets is in het PZI de **Uitvoeringsagenda Samen Verder Fietsen** opgenomen. Hierin zijn middelen opgenomen om over de gehele provincie (stedelijk en landelijk gebied) projecten te kunnen uitvoeren of subsidiëren om de fietsbereikbaarheid en -veiligheid te verbeteren. Projecten in stedelijk gebied kunnen een bijdrage leveren aan verstedelijking. Het programma bevat projecten in de verkennings- en uitvoeringsfase. Niet alle geprogrammeerde projecten komen daadwerkelijk tot uitvoering. De provincie is daarbij vaak afhankelijk van andere wegbeheerders die de projecten moeten uitvoeren. Hierdoor ontstaat binnen het programma soms ruimte om nieuwe projecten toe te voegen. Ook komt het voor dat projecten goedkoper of duurder uitvallen. Omdat er vrijval is opgetreden in het programma wordt voorgesteld een aantal projecten toe te voegen aan het programma, voor de uitvoering van deze **nieuwe projecten** € 3,3 mln te reserveren en voor deze projecten de verkenningsfase te starten. De dekking komt vanuit de reservering Uitvoeringsagenda Samen Verder Fietsen. Een nog nader te bepalen deel van de reservering wordt ingezet als voorbereidingskrediet. Het gaat om de volgende projecten:

- Velostrada: 3 voetgangers/fietsbruggen, parallelle wandelpaden, Groene Draeckpad;
- Fietsstraat parallelweg – west N209 Hoekeindseweg;
- Fietspad Slapersdijk Ter Heijde;
- Fietspaden Snippejagerskade en Geerpad in Krimpenerwaard;
- Fietspad Breekade in Krimpen aan den IJssel;
- Fietsstraat Middelweg in Molenlanden;

Naar verwachting is eind 2024 duidelijk of en zo ja voor welke projecten een uitvoeringsbesluit kan worden genomen.

Daarnaast is gebleken dat het project **Fietstunnel de Lier** niet kan worden uitgevoerd binnen de beschikbare middelen. Dit geldt ook voor **Fietstunnel Lisse**. Daarnaast is binnen het project **Ontwikkeling buscorridors Noordwijk – Schiphol** (zie adequaat openbaar vervoer) ook de wens ontstaan voor een fietstunnel bij de N208 Van Pallandtlaan in Sassenheim waarvoor binnen het project onvoldoende dekking beschikbaar is. Omdat slechts middelen beschikbaar zijn om één van de drie fietstunnels te realiseren zal een heroverweging van fietsprojecten binnen het PZI moeten plaatsvinden. Daarvoor wordt ook onderzoek gedaan naar kosten en baten van verschillende soorten fietsmaatregelen om zodoende een basis te hebben voor prioritering.

Omdat de Fietstunnel de Lier ook niet kan worden uitgevoerd binnen de beschikbare ruimte wordt voorgesteld om dit **project te stoppen** en het provinciale aandeel van € 4 mln te reserveren voor bovenstaande heroverweging en/of tegenvallers op andere fietsveiligheidsprojecten. Daarom worden deze middelen toegevoegd aan de bestaande reservering in de Uitvoeringsagenda Samen Verder Fietsen voor tegenvallers en heroverweging. De Rijksbijdrage van € 1,4 mln komt te vervallen en verdwijnt uit het PZI.

Tot slot is geconstateerd dat het huidige uitvoeringsprogramma rond 2026 zal aflopen. De middelen binnen de Uitvoeringsagenda zijn of besteed of beschikbaar gesteld voor projecten in uitvoering of gereserveerd voor projecten in de verkenningsfase. Een reservering van € 5,5 mln is nog beschikbaar voor tegenvallers of heroverweging. Voor de periode daarna zijn nog geen middelen beschikbaar gesteld om een nieuw programma te starten. Op basis van het fietsbeleid zijn nog voldoende ambities om mee aan de slag te gaan en waar al onderzoek naar is gedaan. Dit gaat om bijvoorbeeld fietsveiligheid en doorfietsroutes gericht op modal shift van auto naar fiets. Daarbij zijn mogelijkheden voor cofinanciering vanuit het Rijk (MIRT Programma Toekomstagenda Fiets) en de MRDH. Vanwege onvoldoende zicht op financiering voor de uitvoering van nieuwe projecten worden voornamelijk geen nieuwe initiatiefprojecten opgestart.

Tabel 7: Overzicht wijzigingen investeringen fiets

(bedragen x € 1 mln)				Investeringskredieten				omschrijving
Project-nummer	Projectfase (spelregels PZI)	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering		
2.1 Snel van A naar B								
<i>Mobiliteit en Verstedelijking</i>								
5	nog aanvragen	V	Toevoeging 6 fietsprojecten aan Uitvoeringsprogramma Samen Verder Fietsen	0,0	3,3	3,3	2026	Aan het Uitvoeringsprogramma worden een aantal projecten toegevoegd. Deze projecten gaan naar de verkenningsfase. Dekking vanuit reservering Uitvoeringsprogramma Samen verder fietsen (6d)
6a	B569501	U	Fietstunnel de Lier	5,4	1,4	-4,0	2025	Dit project is niet uitvoerbaar en wordt stopgezet. Het provinciale aandeel van € 4,0 miljoen wordt toegevoegd aan nog toe te delen middelen Uitvoeringsprogramma Samen Verder Fietsen (6d)
6b	B569501	U	Fietstunnel de Lier	1,4	0,0	-1,4	2025	De rijksbijdrage van € 1,4 miljoen komt te vervallen en verdwijnt uit het PZI
6c	B569501	U	Fietstunnel de Lier	0,0	1,4	1,4	2025	Rekenregel, zie 6b. Vrijval komt niet ten gunste van vrije middelen PZI
6d		geen	Reservering Uitvoeringsprogramma Samen verder fietsen	4,8	5,5	0,7	2026	zie 5 en 6a. Restantkrediet is gereserveerd voor tegenvallers op lopende projecten in het uitvoeringsprogramma

Adequaat aanbod openbaar vervoer

De provincie realiseert een adequaat aanbod van Openbaar Vervoer in het vervoergebied van de provincie Zuid-Holland. Zorgen voor openbaar vervoer is een wettelijk taak. We doen dat door aanbesteding en management van concessies. Het huidige aanbod en kwaliteitsniveau staan onder druk door achterblijvende reizigersaantallen (effect coronacrisis), inflatie (hoge energieprijzen en personeelskosten) en personeelstekorten. De transitievergoeding vanuit het Rijk zal in 2024 verdwijnen, de provincie zal dit tekort dan zelf moeten aanvullen. Binnen het openbaar vervoer is een omslag gemaakt van bereikbaarheid, die alleen per bus werd geboden, naar collectieve mobiliteit waarin de keten centraal staat. Zo rijden niet altijd overal meer lijnbussen, maar wordt het aanbod aangepast aan de vraag van de reiziger. Deeltaxi's, buurtbussen, fietsenstallingen en fietspaden maken daarmee steeds meer integraal onderdeel uit van het nieuwe aanbod.

Daarnaast is doorstroming belangrijk. Openbaar vervoer moet snel, betrouwbaar en beschikbaar zijn en is daarmee een volwaardig alternatief voor andere vervoermiddelen. Hiervoor zijn projecten en reserveringen opgenomen in het PZI voor onder andere Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Deze projecten dragen ook bij aan de verstedelijkingsambities in Zuid-Holland.

In dit kader worden drie initiatiefprojecten toegevoegd aan het PZI namelijk:

- Uitvoeringsprogramma Kwaliteit OV;
- HOV Noordwijk – Leiden;
- Halteverbeterplan 2022-2030.

Vooralsnog is voor deze projecten alleen personele inzet nodig. In het PZI zijn twee reserveringen opgenomen voor mogelijke toekomstige verkenningen en uitvoeringsprojecten. Dit zijn de reservering Transitieplan OV van € 19,6 mln en de reservering Halteverbeterplan 2022-2030 van € 6 mln.

Een al langlopend subsidieprogramma in het kader van het MIRT is het **HOV-net Zuid-Holland Noord**. Dit programma bestaat uit 3 projecten:

- Spoorcorridor Leiden-Utrecht (planuitwerking);
- Spoorcorridor Alphen-Gouda (afgerond);
- HOV Leiden CS – Noordwijk (realisatie)

Voor dit programma hebben PS een extra risicoreservering op programmaniveau opgenomen gebaseerd op de projectrisico's. De reservering maakt geen onderdeel uit van de projectkredieten en is 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.

De risicoreservering HOV-net Zuid-Holland Noord is opgebouwd uit de drie deelprojecten. De verwachting is dat deze reservering in tranches kan vrijvallen. Tot nu is er geen noodzaak geweest om de reservering aan te spreken. Omdat de planuitwerking van de Spoorcorridor Leiden – Utrecht nog niet is afgerond blijft de reservering vooralsnog hetzelfde.

Voor het project **HOV Leiden CS – Noordwijk** zijn in de Kadernota 2023 diverse scopewijzigingen op basis van bestuurlijke afspraken verwerkt en is gecompenseerd voor prijsontwikkeling t/m 2021. Daarbij is ook besloten om een onderdeel van het project uit te voeren binnen het project Tjalmaweg (*RijnlandRoute*). Het betreft de bus onderdoorgang bij de afrit Valkenburg West, die gecombineerd kan worden met werkzaamheden aan de Tjalmaweg. Hiervoor is bij Kadernota 2023 € 6,9 mln investeringskrediet verschoven van het HOV project naar de Tjalmaweg (RijnlandRoute). Gebleken is nu dat de realisatie wat duurder is uitgevallen. Voorgesteld wordt om voor deze **projectontwikkeling** nogmaals € 0,5 mln te verschuiven.

In hetzelfde concessiegebied Zuid-Holland Noord zal in de nabije toekomst het project **Europaweg (RijnlandRoute)** worden uitgevoerd. Dit project zit in de uitvoeringsfase en zal in 2023 worden aanbesteed. Zie verder paragraaf 4.1.5. Een aantal jaar geleden is bestuurlijk besloten om in dit project een busbaan langs de Europaweg te realiseren om de gewenste HOV kwaliteit te bereiken. Hiervoor was dekking gereserveerd in het PZI paragraaf Openbaar Vervoer. Echter dit besluit is per abuis niet eerder financieel verwerkt. Voorgesteld wordt daarom alsnog het gereserveerde krediet ter grootte van € 2,7 mln over te hevelen van de Reservering Transitieplan OV naar het project Europaweg (RijnlandRoute) om deze **eerder besloten scopewijziging** te kunnen realiseren.

Het project **Ontwikkeling buscorridors Noordwijk – Schiphol** speelt zich af in hetzelfde concessiegebied als het HOV-net Zuid-Holland Noord maar is daar geen onderdeel van. Dit project is eerder dan het HOV-net ontstaan en richt zich meer op de verbindingen tussen Zuid-Holland en Noord-Holland (specifiek Schiphol). De maatregelen voor de eerste fase zijn reeds in uitvoering (realisatie). De maatregelen voor de tweede fase en specifiek de oeververbinding Lisse-Lisserbroek zijn in de planuitwerking.

Voor fase 1 hebben gesprekken plaatsgevonden met de gemeente over een scopewijziging op het onderdeel N208 van Pallandtlaan te Sassenheim. Om de gewenste HOV kwaliteit te bereiken is daar een meerstrooksrotonde gewenst. Dit zorgt echter voor een minder verkeersveilige situatie voor de fiets, omdat meerdere rijstroken moeten worden gekruist. Een fietstunnel is daarom gewenst. Vooralsnog is hier nog onvoldoende dekking voor beschikbaar in het project. Binnen het PZI wordt daarom gekeken of door middel van heroverweging van andere fietstunnels of – projecten de dekking kan worden gevonden. Bij het PZI 2024-2039 of volgende Kadernota zal hiervoor een voorstel worden gedaan.

Daarnaast is dit krediet sinds 2015 niet meer geïndexeerd. Op basis van een recente kostenraming blijkt dat er t/m 2022 een tekort is ontstaan als gevolg van prijsontwikkeling. Voorgesteld wordt om voor deze **projectontwikkeling** het krediet met € 3 mln te verhogen vanuit de reservering voor prijsontwikkeling in het PZI.

In 2022 zijn de projecten **P+R voorziening Heine Noord** en **P+R voorziening Numansdorp** opgeleverd. Deze projecten zijn volledig gefinancierd met Rijksmiddelen via de inmiddels opgeheven Brede Doeluitkering (BDU).

Voor deze projecten geldt dat ze ruim binnen de beschikbare kredieten zijn uitgevoerd (**projectontwikkeling**). Voorgesteld wordt om deze middelen ter grootte van € 0,6 mln, samen met de nog aanwezige reservering voor P+R van € 0,3 mln, over te hevelen naar de overlopende passiva (OVP) BDU en op programmaniveau te bekijken of deze middelen voor andere openbaar vervoer projecten met financiering uit de BDU kunnen worden ingezet.

Tot slot is bij het PZI 2023-2039 de scope van het project **HOV HWGO (waaronder Rotterdam – Oud-Beijerland)** aangevuld met de aanleg van de bushalte Vrouwehuisjesweg nabij de N217. Dit project bevindt zich in de uitvoeringsfase. Hiervoor was € 200.000,- toegevoegd aan het investeringskrediet door hetzelfde bedrag te laten vrijvallen uit de reserve Mobiliteit om de toegenomen kapitaallasten te dekken. Echter de aanleg blijkt duurder te zijn dan eerder ingeschat. Voor deze **projectontwikkeling** wordt voorgesteld om € 150.000,- toe te voegen aan het investeringskrediet en deze wederom te dekken vanuit de reserve Mobiliteit op de hiervoor beschreven wijze.

Tabel 8: Overzicht wijzigingen investeringen adequaat openbaar vervoer

(bedragen x € 1 mln)				Investeringskredieten				Omschrijving
Project-nummer	Projectfase (spelregels PZI)	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering		
2.1 Snel van A naar B								
<i>Adequaat Openbaar Vervoer</i>								
7	B262100	U	HOV Leiden CS - Noordwijk	87,8	87,3	-0,5		Overheveling krediet naar Tjalmaweg voor aanleg bus onderdoorgang vanwege toegenomen kosten. Zie ook 12a. Daarnaast extra inkomsten vanuit cultuurfonds
8		geen	Transitieplan OV reservering	19,6	16,9	-2,7	2026	Zie 14c. Overheveling krediet van € 2,7 mln naar project Europaweg. Binnen het project Europaweg wordt een busbaan aangelegd
9	B200013B	U	Ontwikkeling buscorridors (Coalitieakkoord) - Noordwijk - Schiphol, Maatregelen eerste fase Zuid-Holland	30,2	33,2	3,0	2025	Verhoging krediet als gevolg van prijsontwikkeling t/m 2022 voor het onderdeel N208 Van Pallandtlaan (Meerstrooksrotonde en fietstunnel Sassenheim). Dekking vanuit reservering voor prijsontwikkeling
10a	B230102	decharge	P+R Voorziening Heinenoord	1,9	1,6	-0,3	2022	Project is afgerond. De resterende middelen worden verrekend met de nog beschikbare BDU middelen in de overlopende Passiva BDU
10b	B230103	decharge	P+R voorziening Numansdorp	0,9	0,6	-0,3	2022	Project is afgerond. De resterende middelen worden verrekend met de nog beschikbare BDU middelen in de overlopende Passiva BDU
10c	B230100	geen	Reservering programma P+R Voorzieningen	0,3	0,0	-0,3	2025	Nog geen nieuwe projecten bekend. Overheveling naar OVP BDU en op totaalniveau kijken hoe deze middelen kunnen worden ingezet

(bedragen x € 1 mln)				Investeringskredieten				Omschrijving
Project-nummer	Projectfase (spelregels PZI)	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering		
10d		decharge	Reservering programma P+R Voorzieningen	0,0	0,9	0,9	2022	Rekenregel, overheveling naar OVP BDU. Vrijval komt niet ten gunste aan vrije middelen PZI
11	B263300A	U	HOV HWGO (waaronder Rotterdam – Oud-Beijerland)	6,0	6,2	0,2	2024	De halte vrouwehuisjesweg wordt toegevoegd aan de scope van het project. Dekking vanuit de reserve mobiliteit (vrijval exploitatiebudget ter dekking van de toegenomen kapitaallasten)

Voor de **implementatie ERTMS op de MerwedeLingelijn** zijn financiële afspraken gemaakt met het Rijk over bijdragen en uitvoering. ProRail gaat in 2027 het nieuwe beveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS) op de spoorlijn Kijfhoek – Belgische grens via station Dordrecht invoeren. Dit betekent dat treinen van de MerwedeLingelijn moeten zijn uitgerust met ERTMS-apparatuur vanaf dat moment, omdat deze treinen gebruik maken van het emplacement Dordrecht.

Op 12 oktober 2022 hebben PS hierover een projectbesluit genomen. Dit **nieuwe project** bestaat uit aparte onderdelen die op verschillende wijze worden gefinancierd en uitgevoerd. Zo worden de benodigde infrastructuraanpassingen volledig betaald door het Rijk en uitgevoerd door ProRail. Omdat de provincie financieel niet bijdraagt en het project niet uitvoert wordt deze uitgaven niet opgenomen in het PZI en de begroting. Daarnaast wordt de huidige concessie verlengd en zal de concessienemer nieuwe treinen aanschaffen en de oude treinen verkopen. Op de verkoop wordt een verlies verwacht wat wordt afgedekt door een bijdrage van het Rijk van € 9,2 mln en een bijdrage van de provincie van eveneens € 9,2 mln. Het resterende verschil tussen de opbrengsten uit de verkoop en de boekwaarde neemt de concessienemer voor haar rekening. Voor dit project wordt een nieuw exploitatiebudget opgenomen in de begroting ter grootte van € 18,4 mln. Het provinciale aandeel van € 9,2 mln wordt gedekt vanuit de reserve Mobiliteit.

Tot slot wordt voorgesteld om voor alle personele inzet voor projectmanagement, advisering, toetsing en coördinatie € 2,0 mln op te nemen in de begroting verdeeld over de looptijd van het project t/m medio 2028. Dit wordt eveneens gedekt vanuit de reserve Mobiliteit.

Tabel 9: Overzicht wijzigingen exploitatie ERTMS op de MLL

(bedragen x € 1 mln)				Budget exploitatie				Omschrijving
Project-nummer	Projectfase (spelregels PZI)	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	lasten in jaar		
2.1 Snel van A naar B								
<i>Adequaat Openbaar Vervoer</i>								
E3a	nog aanvragen	V	Implementatie ERTMS Merwedelingelijn (projectmanagement)	0,0	2,0	2,0	2023-2027	Conform besluit van PS. Exploitatiebudget ten behoeve van projectmanagement voor de periode 2023-2027. Dekking vanuit de reserve Mobiliteit
E3b	nog aanvragen	V	Implementatie ERTMS Merwedelingelijn (materieel)	0,0	9,2	9,2	2027	Conform besluit van PS. Exploitatiebudget (Rijksbijdrage) ten behoeve van de aanschaf van nieuwe treinen voor de periode 2023-2027

(bedragen x € 1 mln)				Budget exploitatie				Omschrijving
Project-nummer	Projectfase (spelregels PZI)	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	lasten in jaar		
E3c	nog aanvragen	V	Implementatie ERTMS Merwedelingelijn (materieel)	0,0	-9,2	-9,2	2027	Zie E3b, rekenregel Rijksbijdrage (komt niet ten laste van reserve Mobiliteit)
E3d	nog aanvragen	V	Implementatie ERTMS Merwedelingelijn (materieel)	9,2	18,4	9,2	2027	Conform besluit van PS. Exploitatiebudget (provinciale bijdrage) ten behoeve van de aanschaf van nieuwe treinen voor de periode 2023-2027. Dekking vanuit reserve Mobiliteit

Goed functionerende provinciale infrastructuur

De provincie zorgt voor een vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer in Zuid-Holland en voor een zo efficiënt en duurzaam mogelijk onderhoud van de provinciale infrastructuur. Naast beheer en onderhoud (zie 4.2) worden diverse projecten voorbereid en uitgevoerd op basis van eerdere besluiten van PS.

Het programma RijnlandRoute bestaat uit 3 deelprojecten, die samen zorgen voor de verbetering van de verbindingen tussen de Rijkswegen A4 en A44 en de provinciale N206 en daarmee de bereikbaarheid in Holland – Rijnland verbeteren. Het eerste deelproject **N434** is in 2017 gegund en voor circa 90% gereed, het tweede deelproject **Tjalmaweg** is in 2019 gegund en wordt in de loop van 2023 afgerond en het derde deelproject **Europaweg** gaat over naar de uitvoeringsfase (planuitwerking - realisatiebesluit). Daarvoor is het formele aanbestedingsproces begin 2023 gestart. Het betreft een programma met veel belanghebbenden, afstemming met aanpalende wegbeheerders (vooral Rijkswaterstaat) en financiële bijdragen van derden. Hierdoor ontstaat een grote dynamiek, die ook zijn weerslag heeft op het programmakrediet (uitgaven en inkomsten).

Voor het programma RijnlandRoute hebben PS een extra reservering weerstandsvermogen opgenomen gebaseerd op de risico's in de drie deelprojecten. Deze reservering maakt geen onderdeel uit van de projectkredieten en is 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.

De reservering was oorspronkelijk € 123 mln. Bij Kaderbesluit 2019 is eerder € 24 mln vrijgevallen. Dit kon omdat bepaalde risico's bij de N434 niet waren opgetreden.

Gezien de fasering van de projecten in uitvoering en de aankomende aanbesteding van Europaweg is het niveau van de reservering weerstandsvermogen net als in de voorgaande jaren, getoetst door de accountant en herijkt. De omvang van de risico's en de kans van optreden bepalen daarbij hoeveel risicoreservering binnen het project nodig is en hoeveel reservering nodig is op programmaniveau. Daarbij is rekening gehouden met de claim van de aannemer COMOL 5 die thans "onder de rechter is". Op basis van het voorgaande kan de reservering worden verlaagd naar € 39,5 mln. Via de reguliere tweejaarlijkse voortgangsrapportages worden PS geïnformeerd over de voortgang van het programma.

Voor de vrijvallende € 59,5 mln wordt voorgesteld deze in te zetten voor het programma RijnlandRoute. Bij de Kadernota 2023 is reeds gemeld dat naar verwachting het beschikbare krediet voor het totale programma RijnlandRoute onvoldoende zal zijn in verband met voortschrijdend inzicht ten aanzien van fasering, planning en (onvoorziene) kosten en kostenstijgingen. Inmiddels is duidelijk dat, naast prijsontwikkeling en overige bijstellingen, op alle deelprojecten tegenvallers zijn opgetreden of gaan optreden.

Bij de **Tjalmaweg** is sprake van diverse **projectontwikkelingen** zoals de afwikkeling van een vertragingsclaim, het droog krijgen van het diepste deel van de bouwkuip en afvoeren van vervuilende slakken uit de verbrandingsoven. Dit is eerder gecommuniceerd aan PS bij de 2^e Voortgangsrapportage 2022.

Hierdoor is een tekort ontstaan wat niet wordt veroorzaakt door prijsontwikkeling. Het is daarbij niet mogelijk om extra bijdragen van derden te ontvangen. Versobering is vervolgens ook niet mogelijk omdat het project bijna is afgerond. Daarom wordt voorgesteld om het projectkrediet met € 19 mln te verhogen vanuit de niet meer benodigde middelen in de risicoreservering weerstandsvermogen.

Voor de **Europaweg** is bij de Kadernota 2023 aangekondigd dat bij de Kadernota 2024 het resultaat van de aanbesteding zou worden verwerkt inclusief de extra benodigde dekking. Hoewel de aanbesteding nog niet heeft plaatsgevonden is op basis van een nieuwe kostenraming duidelijk dat het krediet niet voldoende is. Ook dit tekort betreft geen prijsontwikkeling en is het niet realistisch om extra bijdragen van derden te verwachten. Omdat het niet wenselijk is aanvullende versoberingen te doen wordt voorgesteld om voor deze **projectontwikkeling** het krediet met € 40,5 mln te verhogen vanuit niet meer benodigde middelen in de risicoreservering weerstandsvermogen.

De contractueel afgesproken prijsontwikkeling over 2022 (na aftrek van indexering Rijksbijdrage) bedraagt voor de **N434** € 2,3 mln en voor de **Tjalmaweg** € 5,4 mln. Voorgesteld wordt om voor deze **projectontwikkelingen** de kredieten te verhogen vanuit de reservering voor prijsontwikkeling.

Voor de **Europaweg** is op basis van een recente kostenraming een tekort ontstaan als gevolg van prijsontwikkeling t/m 2022. Daarnaast is net als bij de N211 Wippolderlaan de prijsontwikkeling berekend tot het moment van aanbesteden. Vanwege de hoge prijsontwikkeling is dit nodig om te voorkomen dat voor de aanbesteding onvoldoende krediet beschikbaar is en deze mislukt. Het tekort komt daarmee op € 18,5 mln waarbij wordt voorgesteld om als gevolg van deze **projectontwikkeling** het krediet te verhogen vanuit de reservering voor prijsontwikkeling.

Daarnaast wordt het krediet van de **Tjalmaweg** met € 0,5 mln verhoogd vanwege de extra kosten van de werkzaamheden voor de bus onderdoorgang HOV Leiden CS – Noordwijk. Voor de **Europaweg** wordt het projectkrediet met € 2,7 miljoen verhoogd vanuit de Reservering Transitieplan OV (zie 4.1.2 Adequaar aanbod openbaar vervoer).

Tot slot worden jaarlijks de uitgaven en inkomsten bijgesteld als gevolg van indexering van de Rijksbijdrage en verrekening van schades, extra werkzaamheden etc. Ook dit jaar worden de uitgaven en inkomsten als gevolg van deze **projectontwikkelingen** bijgesteld. Dit betreft voor de **Tjalmaweg** en **Europaweg** respectievelijk € 2,5 mln en € 1,8 mln. Voor de **N434** gaat het om € 9,6 mln.

De benodigde middelen voor het toekomstig beheer- en onderhoud van de RijnlandRoute worden regelmatig geactualiseerd op basis van voortschrijdend inzicht over het ontwerp. Bij de Kadernota 2022 zijn middelen toegevoegd aan de egaliseringsreserve beheer- en onderhoud voor toekomstig onderhoud. De actualisatie voor de beheerlasten N434, Tjalmaweg en Europaweg kunnen nog leiden tot noodzakelijke bijstellingen in de volgende Kadernota's. Bij de Kadernota 2025 volgt een nieuwe actualisatie o.a. vanwege het feit dat dan de Tjalmaweg zal zijn opgeleverd.

Tabel 10: Overzicht wijzigingen investeringen programma RijnlandRoute

(bedragen x € 1 mln)				Investeringskredieten				omschrijving
Project-nummer	Projectfase (spelregels PZI)	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering		
2.1 Snel van A naar B								
<i>Goed functionerende provinciale infrastructuur</i>								
12a	B100656-659	U	Tjalmaweg	172,0	172,5	0,5	2024	Verhoging krediet voor onderdoorgang busbaan vanuit HOV Leiden CS - Noordwijk (7)
12b	B100656-659	U	Tjalmaweg	172,5	174,9	2,4	2024	verhoging krediet als gevolg van extra inkomsten door indexering Rijksbijdrage en diverse afrekeningen met gemeente Katwijk
12c	B100656-659	U	Tjalmaweg	0,0	-2,4	-2,4	2024	Rekenregel extra inkomsten, zie 12b. Verhoging komt niet ten laste van vrije middelen PZI
12d	B100656-659	U	Tjalmaweg	174,9	194,0	19,0	2024	verhoging krediet als gevolg van diverse projectontwikkelingen. Dekking vanuit vrijval risicoreservering RijnlandRoute (15)
12e	B100656-659	U	Tjalmaweg	194,0	199,4	5,4	2024	verhoging krediet als gevolg van prijsontwikkeling t/m 2022. Dekking vanuit reservering prijsontwikkeling lopende projecten
13a	B100651-655	U	Hoofdcontract N434	772,3	781,9	9,6	2024	Verhoging krediet als gevolg van extra inkomsten door indexering Rijksbijdrage en diverse afrekeningen met Rijkswaterstaat en de aannemer
13b	B100651-655	U	Hoofdcontract N434	0,0	-9,6	-9,6	2024	Rekenregel extra inkomsten, zie 13a. Verhoging komt niet ten laste van vrije middelen PZI
13c	B100651-655	U	Hoofdcontract N434	781,9	784,2	2,3	2024	verhoging krediet als gevolg van prijsontwikkeling t/m 2022. Dekking vanuit reservering prijsontwikkeling lopende projecten
14a	B100660-662	U	Europaweg	46,2	86,6	40,5	2026	verhoging krediet als gevolg van nieuwe raming ten behoeve van de aanbesteding. Dekking vanuit vrijval risicoreservering RijnlandRoute (15)
14b	B100660-662	U	Europaweg	86,6	105,1	18,5	2026	Verhoging krediet tot aan verwachte moment aanbesteding in maart 2023. Dekking vanuit reservering voor prijsontwikkeling

(bedragen x € 1 mln)				Investeringskredieten				omschrijving
	Project-nummer	Projectfase (spelregels PZI)	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering	
14c	B100660-662	U	Europaweg	105,1	107,8	2,7	2026	Verhoging krediet voor aanleg busbaan Europaweg. Dekking vanuit reservering Transitieplan OV (8)
14d	B100660-662	U	Europaweg	107,8	109,6	1,8	2026	Verhoging krediet door extra inkomsten als gevolg van indexering Rijksbijdrage en extra bijdrage gemeente Leiden
14e	B100660-662	U	Europaweg	0,0	-1,8	-1,8	2026	Rekenregel extra inkomsten, zie 14d. Verhoging komt niet ten laste van vrije middelen PZI
15	B100650	geen	N206 RLR Reservering weerstandsvermogen	99,0	39,5	-59,5	2026	zie 12d en 14a. Inzet niet meer benodigde middelen op basis van fases projecten en risicodossiers

Het project **N211 Wippolderlaan** komt voort uit de MIRT verkenning A4 Passage Poorten en Inprikkers. Dit project is in de Uitvoeringsfase. Het projectkrediet is bij de Kadernota 2023 gecompenseerd voor de prijsontwikkeling t/m het verwachte moment van inschrijving. Vervolgens bleek het gestelde plafondbedrag voor de reconstructie van de N211 Wippolderlaan voor de geselecteerde marktpartijen ontoereikend om te kunnen inschrijven. Om te voorkomen dat de aanbestedingsprocedure tot extra vertraging en nog (fors) hogere kosten zou leiden en gezien het risico dat marktpartijen uiteindelijk konden afhaken, is de aanbestedingsprocedure in het najaar hervat met een verhoging van het plafondbedrag. Het verschil is ontstaan door beter inzicht in de risico's van de bodemgesteldheid, de gevraagde werkveiligheid, het risicoprofiel van het werk en de benodigde beheersing daarvan. Verder was het nodig om te compenseren voor prijsontwikkelingen tot een nieuw moment van gunning. Op 1 februari 2023 hebben PS besloten om vanwege het belang van dit project voor de bereikbaarheid van het Westland (en de Greenport) en Den Haag het projectkrediet te verhogen met € 25 mln. De financiële verwerking hiervan vindt plaats bij deze Kadernota. Dit is exclusief kosten uit juridische procedures die nog lopen. De financiële consequenties hiervan zijn nog niet bekend.

Voor een succesvolle aanbesteding is het nodig om het projectkrediet te compenseren voor prijsontwikkeling t/m het verwachte moment van inschrijving. Conform het besluit van PS wordt het projectkrediet met € 13 mln verhoogd vanuit de reservering voor prijsontwikkeling in het PZI.

Door het betere inzicht in een aantal zaken was voor overige projectontwikkelingen een tekort ontstaan van € 12 mln. De gemeente Westland heeft hierop een extra bijdrage van € 2,1 mln toegezegd.

Voor het resterende dekkingsvraagstuk van € 9,9 mln zijn de benodigde stappen doorlopen (zie Werkwijze dekkingsvoorstellen). Aanvullende kostenbesparingen zijn niet meer mogelijk. Het ontwerp is tot stand gekomen door een zorgvuldig proces met omgeving en belanghebbenden. Versoberingen kunnen het draagvlak verminderen. Ook zou dit het doelbereik van het project substantieel aantasten. Daarbij is op basis van het vastgesteld ontwerp een omgevingsvergunning verleend.

Omdat er geen specifieke reservering in het PZI bestaat voor dit project is onderzocht of een bestaande reservering voor de regio en met een vergelijkbaar doel kan worden ingezet. Reserveringen voor toekomstige fiets- en openbaar vervoerprojecten zijn hierbij niet betrokken omdat de N211 Wippolderlaan voornamelijk is gericht op doorstroming en verkeersveiligheid van het wegverkeer. Hierbij kwam de reservering voor het project **N222 aanpassing rotonde Zwethlaan** naar voren van € 1,4 mln. Bij de Kadernota 2023 is besloten om dit

project weer terug te zetten naar de initiatieffase omdat voor het oorspronkelijk doel (doorstroming weg en verkeersveiligheid fiets) geen maakbare en betaalbare oplossing was gevonden. Omdat naar verwachting deze fase geen andere oplossing zal bieden die voldoende bijdraagt aan het doel, is voorgesteld dit project te schrappen en de reservering in te zetten als dekking.

Voor het resterende tekort van € 8,5 mln kwam de **reservering Programma Mobiliteit en Verstedelijking weginfrastructuur** naar voren ter grootte van € 22,7 mln. Deze is bij het Kaderbesluit 2022 beschikbaar gesteld voor stedelijke gebieden in Zuid-Holland die nu en in de toekomst niet via het spoor (trein, lightrail) worden ontsloten. In die gebieden blijven de auto, fiets en het openbaar vervoer over de weg de belangrijkste modaliteiten. Aangezien het Westland een stedelijk gebied is zonder directe ontsluiting via het spoor, komt dit gebied net als Voorne-Putten en Haven Rotterdam in aanmerking voor de inzet van deze reservering. Dit betekent echter wel dat minder krediet beschikbaar is voort toekomstige projecten in het Westland die mogelijk voortkomen uit het initiatiefproject Mobiliteit en Verstedelijking Westland. Omdat hiermee het dekkingstekort was opgelost zijn geen vervolgstappen doorlopen. Conform het besluit van PS wordt het projectkrediet met € 12 mln verhoogd door middel van bovengenoemde dekking.

Naast de N211 Wippolderlaan is in de overeenkomst A4 Passage Poorten en Inprikkers ook een **Bijdrage ongelijkvloerse kruising Erasmusweg-Lozerlaan-Wippolderlaan** afgesproken. Dit project zit in de verkenningsfase en zal worden uitgevoerd door de gemeente Den Haag. Voor de provincie is in deze fase alleen sprake van personele inzet. In het PZI is voor de bijdrage aan de uitvoering een reservering opgenomen van € 12,9 mln. De bijdrage en de bijbehorende reservering dient conform de overeenkomst geïndexeerd te worden op basis van de index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI). Vanaf 2015 is dit echter niet meer gebeurd. Voorgesteld wordt daarom om het krediet met € 0,8 mln te verhogen voor prijsontwikkeling t/m 2022 vanuit de hiervoor gereserveerde middelen in het PZI. Vanaf 2023 zal jaarlijks achteraf de bijdrage worden verhoogd op basis van de vastgestelde IBOI.

Tabel 11: Overzicht wijzigingen investeringen A4 Passage Poorten en Inprikkers

(bedragen x € 1 mln)				Investeringskredieten				omschrijving
Project-nummer	Projectfase (spelregels PZI)	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering		
2.1 Snel van A naar B								
<i>Goed functionerende provinciale infrastructuur</i>								
16a	B121139	U	N211 Wippolderlaan	108,4	121,4	13,0	2027	verhoging krediet conform PS-besluit 8 maart 2023 voor prijsontwikkeling. Dekking vanuit reservering voor prijsontwikkeling
16b	B121139	U	N211 Wippolderlaan	121,4	123,5	2,1	2027	verhoging krediet met extra bijdrage van gemeente Westland conform PS-besluit 8 maart 2023 voor projectontwikkelingen.
16c	B121139	U	N211 Wippolderlaan	0,0	-2,1	-2,1	2027	Zie 16b. Rekenregel, extra bijdrage gemeente komt niet ten laste van vrije middelen PZI
16d	B121139	U	N211 Wippolderlaan	123,5	132,0	8,5	2027	verhoging krediet conform PS-besluit 8 maart 2023 vanuit reservering Programma Mobiliteit en Verstedelijking weginfrastructuur (16g)
16e	B121139	U	N211 Wippolderlaan	132,0	133,4	1,4	2027	verhoging krediet conform PS-besluit 8 maart 2023 door inzet reservering N222 aanpassing rotonde Zwethlaan (16f)

(bedragen x € 1 mln)				Investeringskredieten				omschrijving
	Project-nummer	Projectfase (spelregels PZI)	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering	
16f	EN2220602	I	N222 aanpassing rotonde Zwethlaan	1,4	0,0	-1,4	2026	zie 16e. Reservering verdwijnt uit PZI
16g		geen	Reservering programma Mobiliteit en Verstedelijking weginfrastructuur	20,4	11,9	-8,5	2035	zie 16d
17	nog aanvragen	V	Reservering bijdrage ongelijkvloerse kruising Erasmusweg-Lozerlaan-Wippolderlaan	12,9	13,7	0,8	2026	Prijsontwikkeling 2015-2022 op basis van IBOI. Dekking vanuit de reservering voor prijsontwikkeling

De **N207 Zuid** zit in de uitvoeringsfase (planuitwerking). Het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) wordt naar verwachting eind 2023 of begin 2024 vastgesteld. Bij de Kadernota 2022 is gemeld dat, op basis van stikstofdepositieberekeningen, bleek dat voor dit project een natuurvergunning nodig is. Inmiddels wordt ingeschat dat voor het compenseren van de extra stikstofdepositie, die ontstaat tijdens realisatie en na in gebruik name, circa € 3 mln (prijspeil 2022) aan extra kosten zullen worden gemaakt. Op welke wijze de stikstof gecompenseerd kan worden is nog niet bekend en besloten. Voorgesteld wordt om het projectkrediet voor deze projectontwikkeling te verhogen met € 3 mln vanuit de nieuwe reservering lopende projecten en onderhandelingen waaronder stikstof.

Uit een recente actualisatie van de kostenraming blijkt, dat een tekort is ontstaan van € 3,5 mln (prijspeil 2021) door hogere kosten voor grondverwerving en projectmanagement. Het project duurt langer dan verwacht voornamelijk vanwege de benodigde stikstofcompensatie waarvoor extra onderzoek en besluitvorming nodig is. Dit tekort betreft geen prijsontwikkeling. Een extra bijdrage van de gemeente lijkt weinig kansrijk omdat het tekort geen gevolg is van een door de gemeente gevraagde wijziging. Binnen het project zijn geen kostenbesparingen mogelijk. Het ontwerp is tot stand gekomen door een zorgvuldig proces met omgeving en belanghebbenden en is vastgelegd in het PIP. Versoberingen kunnen het draagvlak verminderen. Ook zou dit het doelbereik van het project teveel aantasten. Vervolgens is onderzocht of Bestaande reserveringen in het PZI voor deze regio en met een vergelijkbaar doel kunnen worden ingezet. Hierbij zijn reserveringen voor toekomstige fiets- en openbaar vervoerprojecten uitgesloten, omdat de N207 Zuid voornamelijk is gericht op doorstroming en verkeersveiligheid van het wegverkeer. Hierbij komt de **reservering N454a Kruispunt Apollolaan, dwarsprofiel/inpassing omgeving A12 en rotonde zuidelijke Rondweg** van € 1 mln naar voren en **de reservering tegenvallers in de regio Gouwe** van € 12,0 mln. Voor de eerste reservering liep eerder een project in de initiatieffase om te onderzoeken of het mogelijk was om bij het groot onderhoud een verbetering te laten uitvoeren. Hiervoor is een Rijksbijdrage toegezegd van € 66.000,-. Dit bleek niet mogelijk. Momenteel loopt er dus geen project voor deze reservering. Voorgesteld wordt om deze reservering in te zetten voor het dekkingstekort. De Rijksbijdrage komt te vervallen. Voor het restanttekort van € 2,5 mln wordt voorgesteld om deze te dekken uit de reservering tegenvaller regio Gouwe.

Tabel 12: Overzicht wijzigingen investering N207 Zuid

(bedragen x € 1 mln)				Investeringskredieten				omschrijving
Project-nummer	Projectfase (spelregels PZI)	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering		
<i>Goed functionerende provinciale infrastructuur</i>								
18a	B120761	U	N207 Zuid	64,4	67,4	3,0	2026	Verhoging krediet als gevolg van extra kosten stikstofcompensatie Dekking vanuit de reservering compensatie stikstofdepositie projecten
18b	B120761	U	N207 Zuid	67,4	70,9	3,5	2026	Verhoging krediet als gevolg van hogere kosten voor grondverwerving en projectmanagement omdat het project langer duurt vanwege stikstofcompensatie. Betreft prijspeil 2021 en is nog exclusief prijsontwikkeling 2022. Dekking vanuit reservering tegenvallers regio Gouwe (18e) en reservering N454a Kruispunt Apollolaan, dwarsprofiel/inpassing omgeving A12 en rotonde zuidelijke Rondweg (18d)
18c		geen	Reservering compensatie stikstofdepositie projecten	15,0	12,0	-3,0	2027	Zie 18a
18d		geen	Reservering N454a Kruispunt Apollolaan, dwarsprofiel/inpassing omgeving A12 en rotonde zuidelijke Rondweg	1,0	0,0	-1,0	2024	zie 18b. Reservering verdwijnt uit PZI inclusief Rijksbijdrage
18e		geen	Reservering tegenvallers regio Gouwe	12,0	9,5	-2,5	2026	zie 18b

Met de gemeente Hoeksche Waard is in 2020 een samenwerkingsovereenkomst afgesloten over het project **N217 projecten renovatie Heinenoord**. Deze projecten zijn onderdeel van het programma Functionele verbeteringen wegen verkeersveiligheid en doorstroming in het PZI. Het bestond uit drie hinder beperkende maatregelen aan de N217 tijdens de renovatie van de Heinenoordtunnel, die een structurele verbetering vormen voor de bereikbaarheid. Bestuurlijk is in het najaar 2021 afgesproken om prioriteit te geven aan de maatregelen kruispunt Polderweg en rotonde 's Gravendeel. Het project Vrouwehuisjesweg is daarbij vooralsnog komen te vervallen, de hiervoor gereserveerde middelen ter grootte van € 0,8 mln zijn beschikbaar gesteld voor de twee andere projecten. Dit is in de Kadernota 2023 verwerkt inclusief een verhoging van het krediet als gevolg van prijsontwikkeling en tegenvallers. Hierbij is per abuis de bijdragen van derden onvolledig in het PZI verwerkt. Voorgesteld wordt om in het PZI **correctie** door te voeren en het krediet met 2,6 mln te verhogen vanwege deze bijdragen.

In 2022 zijn de twee afgesproken maatregelen uitgevoerd waarbij nog € 0,4 mln aan krediet over is. Voorgesteld wordt om deze te reserveren voor nog te bepalen optimalisaties en maatregelen die bijdragen aan onder andere de doorstroming ten tijde van de renovatie van de Heinenoordtunnel. Hiervoor wordt vooralsnog geen project gestart.

De Parallelweg N217 is de derde maatregel. In het PZI is een reservering opgenomen van € 1,8 miljoen als onderdeel van het programma Functionele verbeteringen wegen verkeersveiligheid en doorstroming. De parallelweg heeft als doel het verder beperken van de hinder tijdens en na de renovatie van de eerste Heinenoordtunnel in 2023 en 2024. Dit project zit in de verkenningsfase. In de samenwerkingsovereenkomst is voor de Parallelweg N217 afgesproken dat de gemeente initiatiefnemer is voor dit project en samen met de provincie een haalbaarheidsonderzoek zou doen. Dit onderzoek is afgerond. De uitvoering van het project was **geen** onderdeel van de samenwerkingsovereenkomst. De gemeente moet nog bepalen of en wanneer zij verder gaan met dit project. Vooralsnog blijft de bestaande reservering in het PZI gehandhaafd.

Het project **Korte termijn maatregelen N207/N208 (quick wins Keukenhof)** is in 2022 opgeleverd en wordt in de loop van 2023 financieel afgerond. Het project is binnen het beschikbare krediet uitgevoerd waarbij er nog een klein restantkrediet is overgebleven van € 66.000,-. Voorgesteld wordt om dit restantkrediet te laten vrijvallen naar de reservering tegenvallers en prijsontwikkeling.

In het PZI 2023-2039 is gemeld dat het project **N207 Noord - fase 1 (Passage Leimuïden)** was afgerond. Daarmee komt deze niet meer terug in het PZI. In het PZI is nog wel het project **N207 Noord - fase 2 (Passage Leimuïden)** opgenomen met een krediet van € 7,0 mln. Dit krediet is bij de Kadernota 2023 verlaagd omdat op basis van de geactualiseerde N207 Noord studie een alternatieve wijze van ontsluiting van het nieuwe bedrijventerrein mogelijk leek. Hier zal verder onderzoek naar worden gedaan. Op basis van de Spelregels PZI bevindt dit project zich weer in de initiatieffase waarbij nog geen krediet beschikbaar wordt gesteld. Voorgesteld wordt om een correctie in het PZI door te voeren door het projectkrediet te verschuiven naar een nieuw in te stellen reservering N207 Noord – fase 2 (Passage Leimuïden). De kosten voor de initiatieffase kunnen ten laste worden gebracht van het budget initiatieffase PZI. Deze kosten moeten nog nader worden bepaald. Naar verwachting kan medio 2024 een besluit worden genomen of de verkenningsfase kan worden gestart (voorbereidingsbesluit).

Het project **HWN/OWN aansluiting A15/N3** waar de provincie aan heeft bijgedragen is in 2022 afgerond. De subsidie is inmiddels vastgesteld. Nieuwe inzichten vanuit de commissie BBV schrijven voor dat het activeren van bijdragen aan derden optioneel is en specifiek aan het Rijk niet (meer) is toegestaan. In overleg met de accountant is bij de jaarrekening 2022 de uitgave 2022 (op basis van de subsidievaststelling) incidenteel ten laste van de exploitatie (begrotingssaldo) gebracht. Het investeringskrediet wordt daarom nu met € 2,6 mln verlaagd en de vrijvallende structurele toekomstige kapitaallasten komen ten gunste aan het begrotingssaldo.

Tabel 13: Overzicht wijzigingen investeringen diverse projecten

(bedragen x € 1 mln)				Investeringskredieten				omschrijving
Project-nummer	Projectfase (spelregels PZI)	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering		
<i>Goed functionerende provinciale infrastructuur</i>								
19a	B121700	U	N217 projecten renovatie Heinenoord	4,2	6,8	2,6	2023	Verhoging krediet met correctie inkomsten derden (19b) die eerder per abuis niet waren opgenomen in het PZI. Fase 1 is uitgevoerd en wordt in 2023 geactiveerd. Het restantkrediet (19c) blijft gereserveerd voor de N217
19b	B121700	U	N217 projecten renovatie Heinenoord	0,0	-3,0	-3,0	2023	zie 19a, rekenregel extra inkomsten derden
19c	B121700A	geen	Reservering N217	0,0	0,4	0,4	2024	zie 19a, reservering blijft N218

(bedragen x € 1 mln)				Investeringskredieten				omschrijving
Projectnummer	Projectfase (spelregels PZI)	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering		
20	B120807	U	Korte termijn maatregelen N207/N208 (Quick wins Keukenhof)	1,9	1,8	-0,1	2024	Project is afgerond en wordt in 2023 voor 2e keer geactiveerd. Restkrediet valt vrij naar de reservering prijsontwikkeling en tegenvallers
21a	B120762A	U	N207 Noord - fase 2 (Passage Leimuiden)	7,0	0,0	-7,0	2026	Fase 1 is afgerond. Fase 2 van het project bevindt zich nog in de initiatiefase en stond onterecht in het PZI als uitvoeringsfase. De beschikbare middelen worden als reservering voor mogelijke uitgaven fase 2 opgenomen in het PZI (z1e 21c). De geplande inkomsten (21b) zijn onzeker, verdwijnt voorlopig uit het PZI
21b	B120762A	U	N207 Noord - fase 2 (Passage Leimuiden)	0,0	0,6	0,6	2026	zie 21a
21c	stelpost 2024-2	geen	Reservering N207 Noord - fase 2 (Passage Leimuiden)	0,0	6,4	6,4	2026	zie 21a
22	B190013	U	HWN/OWN aansluiting A15/N3 (Bijdrage)	13,8	11,2	-2,6	2022	In overleg met de accountant wordt de uitgave 2022 incidenteel ten laste van de exploitatie (begrotingsaldo) gebracht. Het investeringskrediet valt vrij waardoor de kapitaallasten lager worden. Dit structurele verschil komt ten gunste aan het begrotingsaldo

Bij de Kadernota 2023 is gemeld dat voor het project **Vervanging Steekterbrug** een versobering noodzakelijk was om de kosten voor het project te verlagen omdat deze niet uitvoerbaar was binnen het beschikbaar gestelde krediet van € 30 mln. Zo zal er een vaste in plaats van een beweegbare brug worden gerealiseerd. Ondanks deze versobering werd nog steeds een tekort verwacht ten opzichte van het beschikbare krediet. Op 14 december 2022 hebben PS een uitvoeringsbesluit genomen voor het nieuwe project **Vervanging Steekterbrug voor vaste brug**. Hiervoor wordt het resterende krediet van € 21,7 mln overgezet naar het nieuwe project. Dit is inclusief de bijdrage van gemeente Alphen a/d Rijn van € 2,4 mln. Het oude project wordt gestopt en financieel afgerond. In het verleden is al € 2,1 mln geactiveerd na afronden verkenningsfase. Daarna zijn t/m 2022 kosten voor de planuitwerking ter grootte van € 6,2 mln. Hiervan wordt nog onderzocht welk deel moet worden afgerekend met de exploitatie (geen relatie met het nieuwe project) en welk deel kan worden geactiveerd.

Daarbij is besloten om het projectkrediet te indexeren naar prijspeil 2022. Conform dit besluit wordt het projectkrediet verhoogd met € 6,5 mln vanuit de reservering voor prijsontwikkeling. De bijdrage van de gemeente Alphen is gelijk gebleven. Ook is besloten om een deel van de toekomstige structurele lasten voor beheer en onderhoud in te zetten.

Dit is mogelijk omdat een vaste brug goedkoper is om te onderhouden dan een beweegbare brug. De beheer en onderhoudskosten nemen jaarlijks met € 0,3 mln af. Hiervan wordt € 0,1 mln per jaar omgezet naar investeringskrediet ter grootte van € 3,8 mln. Dit wordt aan het projectkrediet toegevoegd.

Tabel 14: Overzicht wijzigingen investeringen vervangen Steekterbrug

(bedragen x € 1 mln)				Investeringskredieten				omschrijving
Project-nummer	Projectfase (spelregels PZI)	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering		
<i>Goed functionerende provinciale infrastructuur</i>								
23a	EVW081202A	U	Vervangen Steekterbrug voor vaste brug	0,0	22,1	22,1	2026	Conform uitvoeringsbesluit van 14 december 2022 wordt de scope aangepast en het krediet overgezet naar het nieuwe project (23f)
23b	EVW081202A	U	Vervangen Steekterbrug voor vaste brug	22,1	28,6	6,5	2026	Conform uitvoeringsbesluit compensatie prijsontwikkeling t/m 2022. Dekking vanuit reservering prijsontwikkeling
23c	EVW081202A	U	Vervangen Steekterbrug voor vaste brug	28,6	31,0	2,4	2026	Conform uitvoeringsbesluit wordt de bijdrage van de gemeente Alphen a/d Rijn overgezet naar het nieuwe project
23d	EVW081202A	U	Vervangen Steekterbrug voor vaste brug	0,0	-2,4	-2,4	2026	zie 23c, rekenregel betreft bijdrage van derden en komt niet ten laste van vrije middelen PZI
23e	EVW081202A	U	Vervangen Steekterbrug voor vaste brug	31,0	34,7	3,8	2026	Conform uitvoeringsbesluit december 2022 omzetting deel besparing jaarlijkse beheerlasten (exploitatie) naar project (investering) vanwege vaste brug (zie E6)
23f	EVW081202	U	Vervangen Steekterbrug	30,0	8,3	-21,7	2026	Zie 23a. Het oude project wordt financieel afgerekend

Tot slot wordt voorgesteld om een initiatiefproject toe te voegen aan het PZI. Het project **Knelpunt 't Weegje** (veiligheid scheepvaart) gaat over het wegnemen van zichtbelemmering bij 't Weegje in verband met veiligheid op de vaarweg. Met de groenalliantie Midden-Holland is akkoord bereikt over het kappen van een aantal bomen die aan het eind van levensduur zijn. Dit project is gekoppeld aan de reservering functionele verbeteringen vaarwegen. Medio 2023 kan naar verwachting een besluit worden genomen of de verkenningsfase kan worden gestart.

4.1.3 Beleidsprestatie 2-1-3 Slimme systemen en netwerken

De provincie streeft naar slimmere mobiliteit door inzet op digitalisering en nieuwe technologie. Een slim gebruik van infrastructuur en mobiliteitsgegevens (Smart Mobility) kan de doorstroming verbeteren, zonder dat dit extra ruimte hoeft te kosten. Dit komt ten goede aan de leefbaarheid van Zuid-Holland.

Het project **nieuwe bediencentrale voor (vaar)wegen West** bevindt zich in de uitvoeringsfase. Deze nieuwe centrale is ter vervanging van een tweetal bestaande bediencentrales en de huidige verkeersmanagementdesk. Hiervoor is zowel exploitatiebudget (beheer en onderhoud) als investeringskrediet (vervanging en aanleg en verbetering) beschikbaar gesteld. Bij het Kaderbesluit 2020 is € 4,0 mln beschikbaar gesteld voor het deel aanleg en verbetering. Door alle kostenstijgingen kon de nieuwe centrale helaas niet meer in zijn oorspronkelijke opzet gerealiseerd worden binnen de daarvoor beschikbaar gestelde middelen. Daarom is een alternatief uitgewerkt. Op 8 maart hebben PS in een nieuw uitvoeringsbesluit een scopewijziging vastgesteld om de nieuwe bediencentrale in het Provinciehuis te realiseren en daarbij het krediet te compenseren voor prijsontwikkeling. Bij

deze Kadernota wordt het PS besluit verwerkt. Het oude project (Delft) wordt afgesloten. De investeringsmiddelen aanleg en verbetering worden overgezet naar nieuwe projectnummers voor de onderdelen glasvezel (€ 1,5 mln), techniek (€ 1,4 mln) en huisvesting (€ 1,1 mln). Vervolgens wordt het krediet voor huisvesting verhoogd met € 0,2 mln vanwege prijsontwikkeling vanuit de reservering voor prijsontwikkeling in het PZI.

Tabel 15: Overzicht wijzigingen investeringen nieuwe bediencentrale

(bedragen x € 1 mln)				Investeringskredieten				omschrijving
Project-nummer	Projectfase (spelregels PZI)	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering		
Slimme systemen en netwerken								
24a	E00001701	U	Nieuwe bedieningscentrale weg en vaarweg West (huisvesting)	2,7	0,0	-2,7	2025	Conform uitvoeringsbesluit van 8 maart 2023 wordt nieuw project gestart en het oude project afgesloten.
24b	E00001701A	U	Nieuwe bedieningscentrale weg en vaarweg West (techniek)	1,3	0,0	-1,3	2025	zie 24a
24c	E00001701B	U	Nieuwe bedieningscentrale weg en vaarweg West (glasvezel)	0,0	1,5	1,5	2025	zie 24a, betreft aansluiting provinciehuis op de glasvezelring voor het op afstand bedienen.
24d	E00001701C	U	Nieuwe bedieningscentrale weg en vaarweg West (techniek)	0,0	1,4	1,4	2025	zie 24a, dit betreft het techniekdeel voor het nieuwe project
24e	E00002201A	U	Nieuwe bedieningscentrale weg en vaarweg West (huisvesting)	0,0	1,1	1,1	2025	zie 24a, dit betreft het huisvestingsdeel voor het nieuwe project
24f	E00002201A	U	Nieuwe bedieningscentrale weg en vaarweg West (huisvesting)	1,1	1,3	0,2	2025	Conform uitvoeringsbesluit van 8 maart 2023 wordt krediet voor aanleg en verbetering gecompenseerd voor prijsontwikkeling 2022. Dekking vanuit reservering prijsontwikkeling

Tot slot wordt voorgesteld om een aantal projecten in de initiatieffase toe te voegen aan het PZI. In het PZI zijn reserveringen beschikbaar voor investeringen in Smart Mobility (€ 1,7 mln algemeen, € 0,6 mln voor observatiecamera's en € 1,3 mln voor uitrol glasvezel). Hiervoor wordt onderzocht welke projecten kunnen worden uitgevoerd. Voorgesteld wordt om een initiatiefproject **Smart Mobility** toe te voegen aan het PZI.

In het kader van **Connected Transport Corridors** wordt onderzocht hoe Smart Mobility kan worden ingezet voor fietsbereikbaarheid en welke rol intelligente verkeerslichten (IVRI's) daarin kunnen spelen. Het is nog onzeker of dit of dit aanpassingen aan infrastructuur (verkeerslichten) gaat leiden. Hiervoor wordt voorgesteld om dit initiatiefproject aan het PZI toe te voegen en voor de initiatieffase de door het Rijk beschikbaar gestelde middelen voor Smart Mobility te benutten. Naar verwachting wordt medio 2024 de initiatieffase afgerond.

Tabel 16: Overzicht wijzigingen exploitatie Smart Mobility

(bedragen x € 1 mln)				Budget exploitatie			lasten in jaar	Omschrijving
Project-nummer	Projectfase (spelregels PZI)	Projectomschrijving	was	wordt	verschil			
Slimmere mobiliteit door digitalisering en nieuwe technologie								
E4	B000005	I	Connected Transport Corridors- Nieuwe tranche IVRI's	0,0	0,2	0,2	2023 en 2024	Betreft mogelijk extra uitrol van IVRI's in het kader van Smart Mobility. Dekking voor initiatieffase uit reserve bereikbaarheid waarin de Rijksbijdrage voor connected transport is gestort

4.2 Beleidsdoel 2-2 Beheer en onderhoud: op orde en duurzaam

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

4.2.1 Beleidsprestatie 2-2-1 Goed functionerende provinciale infrastructuur

Om het beheer en onderhoud van provinciale infrastructuur op het gewenste kwaliteitsniveau te kunnen uitvoeren, zijn structureel voldoende financiële middelen en personele capaciteit nodig. Het betreft een wettelijke taak. Het streven is om maximale maatschappelijke waarde te creëren voor de gebruikers en de omgeving, tegen aanvaardbare kosten en risico's. De maatschappelijke waarde richt zich op beschikbaarheid, veiligheid en omgevingshinder. De gewenste maatschappelijke waarde en de bijbehorende budgetbehoefte (kosten) worden elke vier jaar geactualiseerd en vastgesteld via de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen (NOK).

Een deel van de provinciale assets bereikt binnenkort het einde van de technische levensduur. Om deze bestaande infrastructuur (met name vaarwegoevers en wegfunderingen) te kunnen vervangen ontstaat er een eenmalig tekort van € 75 mln aan investeringskrediet (structurele kapitaallasten € 2,5 mln per jaar). [GS hebben de Staten in februari hierover geïnformeerd](#). Dit tekort is onvermijdbaar (vervanging kunnen we wel uitstellen maar niet afstellen) en valt niet volledig op te lossen binnen de beschikbare beheer- en onderhoudsmiddelen. Op de korte termijn zullen PS besluiten over de nieuwe NOK en de wijze waarop dit eenmalige tekort wordt aangevuld. Dit kan door middel van de heroverweging van middelen binnen de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland of door inzet van algemene middelen (begrotingssaldo).

De sturing van investeringskredieten voor beheer en onderhoud vindt plaats op programmaniveau. Bij de jaarrekening 2022 is toegelicht dat de activering van een aantal projecten in 2022 niet is gerealiseerd en wordt doorgeschoven naar een later jaar. Ten behoeve van de Voorjaarsnota 2023 is het programma beheer en onderhoud opnieuw doorgerekend. Daarbij is vastgesteld dat de door Provinciale Staten voor 2023 beschikbaar gestelde investeringskrediet voor het activeren van projecten in het onderhoudsprogramma voldoende is. Dit komt doordat een aantal projecten uit 2022, zoals steunpunt Coenecoop en N470, worden geactiveerd in 2023, maar dat tegelijk ook projecten die gepland stonden voor activering in 2023 doorschuiven naar 2024, het betreft onder andere het onderhoud aan de N231 en de Zoetwaterkanaalbrug. De niet geactiveerde investeringskredieten 2022 worden toegevoegd aan de voor het onderhoudsprogramma noodzakelijke investeringskredieten 2024 en verder. Projecten binnen het onderhoudsprogramma kunnen wel worden uitgesteld maar niet worden afgesteld. Vervangingsonderhoud blijft immers noodzakelijk om het areaal op het gewenste niveau te laten functioneren.

Voor de N468 was afgesproken deze na uitvoering van het onderhoudsproject over te dragen aan de gemeente Midden-Delfland. Echter de gemeente heeft afgezien van het in beheer nemen van deze weg. Daarmee gaat de overdracht niet door. Dit heeft effect op de financiële dekking van de uit te voeren onderhoudsmaatregelen. Voor de overdracht kwam eerder alles ten laste van de exploitatie, nu mag een groot deel van de maatregelen worden geactiveerd (als investeringskrediet). Bij deze Kadernota wordt dit financieel verwerkt. Dit betekent dat vanaf 2026 structureel ca. € 1,2 mln per jaar aan de exploitatiemiddelen voor beheer en onderhoud vrijvalt naar het begrotingssaldo om de toekomstige extra kapitaallasten te dekken. Deze vrijval komt overeen met een eenmalige toevoeging in 2025 van € 35 mln aan investeringskrediet voor beheer en onderhoud. In verband met deze aanpassing wordt ook voorgesteld om de in de reserve Bereikbaarheid bestemde middelen voor dit project van € 7,4 mln over te brengen naar de egaliseringsreserve Beheer en Onderhoud.

Zoals geschreven in paragraaf 4.1 wordt het investeringskrediet voor de Steekterbrug verhoogd met € 3,8 mln. Dekking voor dit krediet is gevonden door een deel van de toekomstige structurele lasten voor beheer en onderhoud (€ 0,1 mln per jaar) vanaf 2027 om te zetten naar investeringskrediet. Dit is mogelijk omdat een vaste brug goedkoper is om te onderhouden dan een beweegbare brug.

Bij de verwerking van de realisatie investeringskredieten 2021 in de Voorjaarsnota 2022 / Kadernota 2023 is abusievelijk de realisatie zowel verrekend met de beschikbare kredieten voor aanleg en verbetering als voor beheer en onderhoud. Dit had enkel aanleg en verbetering moeten zijn. Hierdoor is ten onrechte € 3,2 mln aan investeringskrediet vrijgevallen vanuit het onderhoudsprogramma. Deze administratieve fout wordt nu gecorrigeerd.

Tabel 17: Overzicht wijzigingen investeringen beheer en onderhoud

(bedragen x € 1 mln)		Investeringskredieten						omschrijving
Project-nummer	Projectfase (spelregels PZI)	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering		
2.2 Beheer en onderhoud: op orde en duurzaam								
25	EN4681201	V	Groot onderhoud N468	0	35,0	35,0	2025	De N468 wordt niet overgedragen. Het onderhoudsproject wordt uitgevoerd door de provincie waar investeringskrediet nodig is. Dekking door middel van omzetten structureel exploitatie budget (E5)
26	EN0000010	geen	Grootschalig onderhoud wegen	0,0	15,7	15,7	Vanaf 2024	Verschuiving van activeringsmomenten investeringskrediet voor vervanging bestaande infrastructuur op basis van meerjaren-onderhoudsplanning
27	EN0000010	geen	Grootschalig onderhoud wegen	0,0	3,2	3,2	Vanaf 2024	Correctie ten onrechte vrijgevallen investeringskrediet beheer en onderhoud.

Tabel 18: Overzicht wijzigingen exploitatie beheer en onderhoud

(bedragen x € 1 mln)				Budget exploitatie				Omschrijving
Project-nummer	Projectfase (spelregels PZI)	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	lasten in jaar		
Beheer en onderhoud: op orde en duurzaam								
<i>Goed functionerende provinciale infrastructuur</i>								
E5	EVW000002	geen	Dagelijks beheer vaarwegen	0,0	-3,8	-3,8	vanaf 2027	Zie 23f
E6	EN0000002	geen	Dagelijks beheer wegen	0,0	-35,0	-35,0	vanaf 2026	Zie 25. Omzetting exploitatiebudget uit de egalisereserve beheer en onderhoud naar investeringskrediet voor groot onderhoud N468
E7	geen	V	Egalisereserve beheer en onderhoud	0,0	7,4	7,4	nvt	Overheveling exploitatiebudget uit reserve Bereikbaarheid (voor overdracht) naar egalisereserve beheer en onderhoud (voor toekomstige beheerlasten)

4.3 Beleidsdoel 2-3 Veilig en Duurzaam

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

4.3.1 Beleidsprestatie 2-3-1 Duurzame mobiliteit

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

In het kader van energietransitie infrastructuur is in het PZI een project opgenomen genaamd **Zon op Infra**. Dit betreft een samenwerking met de provincie Noord-Brabant en Noord-Holland om waar mogelijk zonnepanelen te integreren in Infrastructuur zoals bijvoorbeeld fietspaden en wegen. Helaas heeft de openbare aanbesteding geen inschrijvingen opgeleverd in Zuid-Holland (wel in de andere provincies). Daarop is de deelname aan het project heroverwogen en geëvalueerd. Voorgesteld wordt om het projectkrediet, wat bedoeld was om zelf een fietspad met zonnepanelen te realiseren, te laten vrijvallen naar de reservering energietransitie infrastructuur. De provincie blijft wel betrokken bij het project voor de monitoring en evaluatie van de andere fietspaden.

Naast fietspaden en wegen is het potentieel interessant om zonnepanelen toe te passen op andere provinciale infrastructuur bijvoorbeeld carpoolplaatsen. Omdat in Zuid-Holland nog steeds behoefte is aan meer duurzame energie opwekking en ruimte hiervoor schaars is, wordt voorgesteld om het initiatiefproject: Haalbaarheidsonderzoek zon op carpoolplaatsen toe te voegen aan het PZI. De projectkosten voor de initiatieffase ter grootte van € 40.000,- komen ten laste van het exploitatiebudget projecten initiatieffase PZI. Naar verwachting wordt eind 2023 de initiatieffase afgerond.

Tabel 19: Overzicht wijzigingen investeringen energietransitie infrastructuur

(bedragen x € 1 mln)				Investeringskredieten				omschrijving
Project-nummer	Projectfase (spelregels PZI)	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering		
<i>Duurzame mobiliteit (Energietransitie)</i>								
29a	B490115	V	Zon op Infra	1,5	0	-1,5	2024	Project wordt gestopt. Krediet valt vrij naar reservering Energietransitie infrastructuur
29b	B490011	geen	Reservering energietransitie infrastructuur	2	3,5	1,5	2024	zie 29b

Tabel 20: Overzicht wijzigingen exploitatie energietransitie infrastructuur

(bedragen x € 1 mln)				Budget exploitatie				Omschrijving
Project-nummer	Projectfase (spelregels PZI)	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	lasten in jaar		
<i>Duurzame mobiliteit (Energietransitie)</i>								
E7	B490011A	I	Haalbaarheidsonderzoek zon op carpoolplaatsen	0,0	0,0	0,04	2023	Toevoeging initiatiefproject aan PZI met budget voor 2023

Gezonde Leefomgeving

Voor de realisatie van **geluidsschermen Bergschenhoek, Bleiswijk en Lansingerland (kruisweg)** langs de N209 is een bestuursovereenkomst afgesloten met de gemeente Lansingerland. Hierin is afgesproken dat de gemeente de aanleg van de geluidsschermen financiert vanwege de door hun gestelde extra wensen en eisen en dat de provincie de verlegging van haar fietspad betaalt. Deze verlegging valt duurder uit dan verwacht omdat de grondgesteldheid slechter is dan verwacht. Deze projectontwikkeling veroorzaakt een tekort van circa € 0,8 mln waarvoor aanvullende dekking nodig is. Gebleken is dat € 0,1 mln wordt veroorzaakt door prijsontwikkeling. Hiervoor wordt voorgesteld om de projectkredieten te verhogen vanuit de reservering voor prijsontwikkeling in het PZI. Voor het resterende tekort is geen extra bijdrage van derden mogelijk. Volgens de bestuursovereenkomst is de provincie verantwoordelijk voor dit project. Voor het project Bleiswijk is in het PZI nog een reservering beschikbaar van € 0,2 mln waarvan wordt voorgesteld om deze in te zetten. Binnen het PZI is verder geen reservering meer aanwezig voor die omgeving en voor hetzelfde doel. Daarom is gekeken naar andere reserveringen in het PZI met betrekking tot wegen. Voor het resterende tekort van € 0,5 mln wordt voorgesteld om deze te dekken vanuit de reservering functionele verbeteringen wegen verkeersveiligheid en doorstroming.

Tot slot loopt het huidige Actieplan Geluid 2018-2023 af in 2023. Het is wettelijk verplicht een Actieplan op te stellen. Daarom zal gestart worden met het opstellen van een nieuw Actieplan voor de periode 2024-2029. Omdat in het plan mogelijk infrastructuurmaatregelen worden opgenomen wordt voorgesteld om het **Actieplan Geluid 2024-2029** als initiatiefproject toe te voegen aan het PZI. Vooral nog zijn er geen middelen gereserveerd in het PZI voor nieuwe geluidsmaatregelen. De initiatieffase zal tot eind 2023 duren en zal naast personele inzet mogelijk ook onderzoekskosten met zich meebrengen. Deze kosten zijn nog niet bekend maar kunnen worden gedekt uit het exploitatiebudget projecten initiatieffase PZI.

Tabel 21: Overzicht wijzigingen investeringen Geluidsschermen

(bedragen x € 1 mln)				Investeringskredieten				omschrijving
Project-nummer	Projectfase (spelregels PZI)	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering		
<i>Gezonde Leefomgeving</i>								
30a	B120935B	U	N209 Geluidsscherm Bergschenhoek en Bleiswijk	6,3	6,3	0,03	2023	Compensatie voor prijsontwikkeling in 2022. Dekking vanuit reservering prijsontwikkeling
30b	B120935B	U	N209 Geluidsscherm Bergschenhoek en Bleiswijk	6,3	7,0	0,7	2023	Verhoging krediet i.v.m. extra kosten door slechte draagkracht bodem. Dekking vanuit reservering functionele verbeteringen wegen verkeersveiligheid en doorstroming (30e) en reservering mogelijke meekoppelkansen (30d)
30c	B120935	decharge	Geluidsschermen Lansingerland (Kruisweg)	0,0	0,1	0,07	2025	Compensatie voor prijsontwikkeling in 2022. Dekking vanuit reservering prijsontwikkeling
30d	B120935A	I	Reservering N209 Geluidsscherm Bleiswijk	0,2	0,0	-0,2	2025	zie 30b
30e	Stelpost 2018-6	geen	Reservering functionele verbeteringen wegen verkeersveiligheid en doorstroming	8,1	7,6	-0,5	2025	zie 33b

4.3.2 Beleidsprestatie 2-3-2 Veilige mobiliteit Gezonde Leefomgeving

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

Het project Verkeersveiligheidsmaatregelen **N214 A en B** combineert het benodigde onderhoud (exploitatiebudget beheer en onderhoud) aan de weg met het aanbrengen van functionele verbeteringen (investeringskrediet aanleg en verbetering) en bevindt zich in de uitvoeringsfase. In eerste instantie was het provinciale aandeel voor aanleg en verbetering onder de € 10 miljoen waardoor geen uitvoeringsbesluit aan PS is voorgelegd. Inmiddels is dit aandeel gegroeid tot € 11,5 miljoen en dat betekent dat een uitvoeringsbesluit van PS nodig is. Deze wordt naar verwachting in het najaar van 2023 aan PS voorgelegd.

Bij de Kadernota 2023 is het project gecompenseerd voor prijsontwikkeling t/m 2021. Omdat op dit project een tekort dreigde is tevens besloten om naar versoeringen te kijken zoals bermverharding en verkanting. Hierbij is ook gekeken of een aanvullende bijdrage van derden mogelijk is. Het bleek mogelijk een Rijksbijdrage aan te vragen vanuit de regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023. Inmiddels is een subsidiebeschikking afgegeven van € 469.000,-. Voorgesteld wordt om het krediet met dit bedrag te verhogen vanwege deze **projectontwikkeling**.

Inmiddels is op basis van een nieuwe kostenraming duidelijk dat de kosten voor aanleg en verbetering en onderhoud hoger zijn dan eerder ingeschat. Bij het uitvoeringsbesluit zal de definitieve scope worden bepaald en het uitvoeringskrediet inclusief versoberingen en prijsontwikkeling.

Het project **N59 Energy Highway** wordt door de provincie uitgevoerd in samenwerking met het Rijk, Rijkswaterstaat, gemeenten Goeree-Overflakkee en Schouwen-Duiveland en provincie Zeeland. De weg is eigendom van Rijkswaterstaat. De maximale bijdrage van de provincie bedraagt € 10,2 miljoen. Het Rijk draagt € 5 mln. bij en de gemeenten samen € 0.8 mln. Deze bedragen zijn inclusief btw. De maatregel op het traject N59 Hellegatsplein – Schaapsweg leidt tot hogere investeringskosten. De bijdrage van het Rijk t.b.v. deze maatregel wordt daarom door RWS verhoogd met € 3 mln inclusief BTW. Voorgesteld wordt voor deze **projectontwikkeling** het projectkrediet met € 2,4 mln exclusief BTW te verhogen als gevolg van deze bijdrage door RWS.

De maatregelen op het traject Hellegatsplein – Schaapsweg vallen duurder uit. Voor deze **projectontwikkeling** is een extra bijdrage van het Rijk afgesproken van € 2,4 miljoen. Voorgesteld wordt het projectkrediet met dit bedrag te verhogen als gevolg van deze extra bijdrage.

Tot slot wordt voorgesteld om nader onderzoek te doen naar **verkeersveiligheidsknelpunten op provinciale wegen en fietspaden**. Daarmee wordt dit project toegevoegd aan het PZI als initiatiefproject. Vooralsnog worden hier alleen personele kosten voor gemaakt.

Tabel 22: Overzicht wijzigingen investeringen verkeersveiligheid

(bedragen x € 1 mln)				Investeringskredieten				omschrijving
Project-nummer	Projectfase (spelregels PZI)	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering		
2.3 Veilig en duurzaam								
<i>Veiliger verkeer</i>								
31a	EN2141201	U	Verkeersveiligheidsmaatregelen N214 A en B	11,4	11,9	0,5	2025	Toevoeging extra Rijksbijdrage vanuit regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023
31b	EN2141201	U	Verkeersveiligheidsmaatregelen N214 A en B	0,0	-0,5	-0,5	2025	zie 31a. Rekenregel. Bijdrage komt niet ten laste van vrije middelen PZI
32a	B195900	U	N59 Energy Highway	15,1	17,5	2,4	2024	Toevoeging extra Rijksbijdrage in verband met maatregelen traject Hellegatsplein - Schaapsweg
32b	B195900	U	N59 Energy Highway	0,0	-2,4	-2,4	2024	zie 32a. Rekenregel. Bijdrage komt niet ten laste van vrije middelen PZI

Functionele verbeteringen wegen verkeersveiligheid en doorstroming

Binnen de paragraaf wegen is er een programmabudget functionele verbeteringen wegen met diverse projecten en reserveringen. Dit zijn relatief beperkte ingrepen met een financiële omvang van minder dan € 5 mln en die voor 2026 zouden kunnen worden uitgevoerd (uitzonderingen daargelaten). De projecten zijn met name gericht op verkeersveiligheid. Deze zijn ook opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2030. Bij een aantal projecten speelt ook de doorstroming een rol.

Ze zijn gebaseerd op aandachtspunten die zijn voortgekomen uit trajectstudies, die in het kader van naderend planmatig onderhoud zijn uitgevoerd. Niet alle aandachtspunten komen uiteindelijk als projecten in de

programmering. De aandachtspunten worden geprioriteerd op basis van onder andere ernst en potentiële winst (verkeersveiligheid, doorstroming), positie van de weg in het totale mobiliteitsnetwerk (gebruik van de weg, omgeving), fysieke en financiële haalbaarheid (inpasbaar, kosten versus baten, mogelijke bijdragen van derden). Vervolgens wordt gekeken of deze binnen de beschikbare middelen zijn in te passen. Op basis van voortschrijdend inzicht kunnen projecten op de lijst afvallen.

Bij de projecten in de uitvoeringsfase **N216B rotonde Goudriaan** en **Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N218-N496** zijn op basis van een geactualiseerde kostenraming tekorten opgetreden. Voorgesteld wordt om beide projectkredieten met € 0,4 mln te verhogen voor deze **projectontwikkeling** vanuit de reservering voor prijsontwikkeling in het PZI.

Voor het project **Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N231 A** is een voorlopig ontwerp opgesteld. Hierbij is gebleken dat enkele maatregelen niet hoeven te worden uitgevoerd. Het betreft het aanbrengen van bermverharding (de bermen zijn in goede staat) en rode markering op het fietspad. Dit betekent dat de scope kleiner wordt en de uitgaven lager. Voorgesteld wordt om voor deze **scopewijziging** het projectkrediet met € 0,5 mln te verlagen en deze te laten vrijvallen naar de reservering functionele verbeteringen wegen verkeersveiligheid en doorstroming.

Bij het project **Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N489 A** blijkt het verleggen van kabels en leidingen (nadeelcompensatie) duurder te worden dan eerder gedacht. Bij de Kadernota 2023 is op basis van de toen beschikbare informatie het projectkrediet hiervoor al met € 0,6 mln verhoogd. Inmiddels is duidelijk dat de kosten € 0,3 mln hoger uitvallen. Dit komt omdat meer verleggingen nodig zijn dan eerder overeengekomen, deze meer tijd kost(t)en en de uitvoering soms complexer en duurder blijkt. Dit heeft met name te maken met de gestelde eisen aan de uitvoering door de nutsbedrijven en hun interne kosten maar ook dat er veel kabels dicht op elkaar lagen en de aanwezigheid van boomwortels. Voor deze **projectontwikkeling** en scopewijziging wordt voorgesteld het projectkrediet met € 0,4 mln te verhogen vanuit de reservering functionele verbeteringen wegen verkeersveiligheid en doorstroming.

Daarnaast wordt extra bewegwijzering toegepast waarvoor € 0,1 mln extra krediet nodig is. Dit betreft een **scopewijziging** waarvan wordt voorgesteld deze te dekking vanuit de reservering functionele verbeteringen wegen verkeersveiligheid en doorstroming.

Tabel 23: Overzicht wijzigingen investeringen functionele verbeteringen wegen

(bedragen x € 1 mln)			Investeringskredieten				omschrijving	
Project-nummer	Projectfase (spelregels PZI)	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering		
2.3 Veilig en duurzaam								
<i>Veiliger verkeer</i>								
33a	EN2161701	U	N216B rotonde Goudriaan	2,4	2,8	0,4	2023	Compensatie voor prijsontwikkeling in 2022. Dekking vanuit reservering prijsontwikkeling
33b	EN2181001	U	Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N218-N496	3,5	3,9	0,4	2024	Compensatie voor prijsontwikkeling in 2022. Dekking vanuit reservering prijsontwikkeling
33c	EN2312001	V	N231c verkeersveiligheidsmaatregelen	0,9	0,4	-0,5	2024	Verlaging projectkrediet vanwege scopeverkleining. Vrijval naar reservering functionele verbeteringen wegen verkeersveiligheid en doorstroming

(bedragen x € 1 mln)				Investeringskredieten				omschrijving
	Project-nummer	Projectfase (spelregels PZI)	Projectomschrijving	was	wordt	verschil	jaar activering	
33d	EN4890801	U	Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N489 A	3,2	3,5	0,3	2024	Verhoging krediet vanwege extra kosten verleggen kabels en leidingen. Dekking vanuit Reservering functionele verbeteringen wegen verkeersveiligheid en doorstroming
33e	EN4890801	U	Verkeersveiligheidsmaatregelen traject N489 A	3,5	3,6	0,1	2024	Verhoging krediet vanwege extra bewegwijzering. Dekking vanuit Reservering functionele verbeteringen wegen verkeersveiligheid en doorstroming
33f	Stelpost 2018-6	geen	Reservering functionele verbeteringen wegen verkeersveiligheid en doorstroming	8,0	8,1	0,1	2025	Zie 33c t/m 33e

5. Financieel kader en dekking

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

5.1 Investerings

Investerings in activa van derden

Met ingang van de Begroting 2017 worden alle investeringsuitgaven met maatschappelijk nut geactiveerd conform het Besluit Begroten en Verantwoorden (BBV). Dit betekent dat alle verbeteringen aan de functionaliteit van infrastructuur geactiveerd en afgeschreven worden (investeringsmiddelen) en niet direct ten laste van de exploitatiemiddelen worden gebracht. In de Financiële Verordening is opgenomen dat dit ook geldt voor bijdragen aan projecten van derden. Op basis van de vragen aan en antwoorden van de commissie moet worden geconcludeerd dat het activeren van bijdragen aan derden optioneel en voorwaardelijk is, maar dat bijdragen aan het Rijk niet (meer) mogen worden geactiveerd. Dit betekent concreet dat nog af te rekenen en toekomstige bijdragen aan het Rijk incidenteel ten laste van de exploitatie zullen moeten worden gebracht en dat de bijbehorende structurele kapitaallasten vrijvallen.

Voor het project Bijdrage A15-N3 is de bijdrage 2022 al opgenomen in de exploitatie 2022. Voor toekomstige bijdragen aan het Rijk wordt nog onderzocht of dit past binnen de begroting en op welke manier. Daarbij worden ook de overige bijdragen aan derden meegenomen waarvoor activering optioneel is. Het niet meer activeren kan voordelig zijn voor het begrotingssaldo omdat (beperkt) structurele kapitaallasten vrijvallen.

Investerings, kapitaallasten en beschikbaar budget

Investeringsmiddelen zijn inzetbaar voor aanleg van nieuwe infrastructuur, functionele aanpassing (doorstroming/verkeersveiligheid) en vervanging van bestaande infrastructuur. Dit beslaat het nieuwbouwdeel van het PZI en het onderdeel vervanging van bestaande infrastructuur in het meerjarig onderhoudsprogramma.

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

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

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

Al het investeringskrediet is t/m 2039 al toegedeeld aan projecten, programma's of gereserveerd voor prijsontwikkeling of toekomstige projecten.

Effect kapitaallasten activeren projectdelen programma RijnlandRoute

Het programma RijnlandRoute bestaat uit 3 deelprojecten, die samen zorgen voor de verbetering van de verbindingen tussen de Rijkswegen A4 en A44 en de provinciale N206 en daarmee de bereikbaarheid in Holland – Rijnland verbeteren. Het eerste deelproject N434 is in 2017 gegund en voor circa 90% gereed, het tweede deelproject Tjalmaweg is in 2019 gegund en wordt in de loop van 2023 afgerond en het derde deelproject Europaweg gaat over naar de uitvoeringsfase (planuitwerking - realisatiebesluit). Daarvoor is het formele aanbestedingsproces begin 2023 gestart. Het betreft een programma met veel belanghebbenden, afstemming met aanpalende wegbeheerders (vooral Rijkswaterstaat) en financiële bijdragen van derden. Hierdoor ontstaat een grote dynamiek, die ook zijn weerslag heeft op het programmakrediet (uitgaven en inkomsten).

In de huidige meerjarenraming zijn de kapitaallasten van de N434 en de Tjalmaweg opgenomen vanaf 2025 en van de Europaweg vanaf 2027. Dit is steeds het jaar na de verwachte gereedmelding van het project. Echter, het deelproject Tjalmaweg is in 2023 reeds in gebruik genomen. We verwachten ook dat de aansluitingen met de A4 en de A44, die onderdeel zijn van het hoofdcontract N434, in 2023 in gebruik worden genomen. Hiervoor geldt dus dat de ingebruikname datum eerder is dan de gereedmelding van het project. Ingebruikname van een activum leidt ook tot slijtage en dat moet tot uitdrukking worden gebracht via activering en het verantwoorden van afschrijvingslasten. In aanloop naar de Begroting 2024 wordt dit financiële effect in beeld gebracht en alsdan verwerkt in de begroting. In die analyse zal ook worden betrokken of de huidige afschrijvingstermijnen die in de financiële verordening zijn opgenomen voldoende aansluiten bij de verwachte levensduur van de ondergrondse tunnel van de N434.

5.2 Exploitatie

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

Wat betreft het PZI gaat het met name over het dagelijks en planmatig beheer en onderhoud van infrastructuur exclusief vervangingen (€ 115 mln per jaar) en bijdragen aan infrastructuur van derden via de Subsidieregeling Mobiliteit (circa € 5 mln per jaar). Wat betreft heel de ambitie Bereikbaar Zuid-Holland gaat het daarnaast over budget voor de exploitatie van het openbaar vervoer (circa € 90 mln per jaar), bijdragen aan mobiliteitsprojecten

van derden via de SRM (budget varieert afhankelijk van projecten) en onderzoek zowel beleid als initiatiefprojecten PZI (circa € 4 mln jaar).

5.3 Dekking

Zonder nieuwe toekomstige impuls/instroom van investeringsmiddelen, zijn de beschikbare middelen t/m 2039 al volledig vastgelegd in projecten en reserveringen. Het PZI bevat geen vrije middelen.

De wijzigingen in deze Kadernota betreffen inzet of heroverweging van bestaande reserveringen. Daarnaast vindt er omzetting plaats van exploitatiebudget naar investeringskrediet en andersom.

In totaal is voor nieuwe infrastructuur t/m 2039 binnen het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur ruim € 2,9 mln beschikbaar in de vorm van reserveringen en programma- en projectbudgetten (inclusief lopende projecten) voor (vaar)wegen, verkeersveiligheid, openbaar vervoer en fiets.

Het begrotingssaldo voor de komende jaren is zeer beperkt en daarmee ook de mogelijkheden om vrije investeringsmiddelen, die beschikbaar zijn op de lange termijn, in te zetten voor maatregelen op de korte en middellange termijn. Het effect van deze Kadernota is op de lange termijn budgettair neutraal, maar veroorzaakt een verschuiving van afschrijvingslasten in de toekomst.

Bijlage 4 Vooruitblik Nota Onderhoud Kapitaalgoederen (NOK) Provinciale Infrastructuur 2024-2038

Provinciale Staten zien erop toe dat de begroting structureel in evenwicht is. Dit houdt onder andere in dat er langjarig voldoende middelen beschikbaar zijn voor beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur. Om inzicht te geven in de hiervoor benodigde middelen wordt eens per vier jaar een Nota Onderhoud Kapitaalgoederen met budgetbehoefte (NOK) opgesteld. Deze nota biedt inzicht in de uitgangspunten voor het beheer en onderhoud en de daarmee gepaard gaande kosten. Op 21 februari 2023 heeft het college van Gedeputeerde Staten de [Notitie toename kosten beheer en onderhoud provinciale infrastructuur](#) vastgesteld. Deze notitie, met een begeleidende GS brief aan Provinciale Staten, is op 19 april 2023 in de procedurevergadering van de commissie Ruimte, Wonen en Economie / Bereikbaarheid en Energie als ingekomen stuk opgenomen. In de notitie is aangeboden om een technische sessie te organiseren voor geïnteresseerde Statenleden. In de procedurevergadering is van dit aanbod gebruik gemaakt. Die technische sessie staat onder voorbehoud gepland op woensdag 24 mei 2023.

In de notitie is de aanbeveling gedaan om het in de notitie toegelichte financiële vraagstuk onderdeel te laten zijn van de coalitieonderhandelingen. De uitkomst daarvan is bij het opstellen van deze Kadernota nog niet bekend, en om die reden ook niet verder (cijfermatig) uitgewerkt in deze Kadernota.

Bijlage 5 Statenbesluit

Bijlage 6 Amendementen en moties

Bijlage 7 Afkortingenlijst

ACCEZ	Accelerating Circular Economy Zuid-Holland
ANLb	Agrarisch Natuur- en Landschapsbeheer
Asv	Algemene Subsidieverordening Zuid-Holland
BBL	Bureau Beheer Landbouwgronden
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten
Bibob	Bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur
BRIKS	Bouwen, Reclame, Inrit, Kappen en Slopen
BRO	Basis Registratie Ondergrond
BRZO	Besluit risico's zware ongevallen
BRP	Basisregistratie Personen
BZK	ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CdK	Commissaris der Koning
CEH	Clean Energy Hubs
CLINSH	CLean INland SHipping
DBI	Dienst Beheer Infrastructuur
DCMR	DCMR Milieudienst Rijnmond
DLG	Dienst Landelijk Gebied
DPRA	Deltaprogramma Ruimtelijke adaptatie
EC	Europese Commissie
EGTC	European Grouping of Territorial Cooperation
EFRO	Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling
EMU	Economische en Monetaire Unie
EZK	ministerie van Economische Zaken en Klimaat
Fido	wet Financiering decentrale overheden
FRAMES	Flood Resilient Areas by Multi Layered Safety
GIS	Geografische Informatie Systeem
GLB	Europese Gemeenschappelijke Landbouwbeleid
GS	(College van) Gedeputeerde Staten
GVC	Goederenvervoercorridor
GvG	Grond-voor-Grond
HCA	Human Capital akkoord Zuid-Holland
HIC	Haven Industrie Complex
HOV	Hoogwaardig openbaar vervoer
HZH	Houdstermaatschappij Zuid-Holland B.V.
I&W	ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IBP-VP	Interbestuurlijk Programma Vitaal Platteland
IBP-VP-HUV	Interbestuurlijk Programma Vitaal Platteland Hollands-Utrechtse Veenweiden
IBP-VP-ZWD	Interbestuurlijk Programma Zuidwestelijke Delta
Interreg	Interregionale samenwerking

IODS	Integrale ontwikkeling Delft-Schiedam
IOV	Impuls Omgevingsveiligheid
IPO	Interprovinciaal Overleg
IQ	InnovationQuarter
IRP	Integraal Ruimtelijk Project
IVN	Instituut voor natuureducatie en duurzaamheid
IVRI's	Intelligente verkeersregelininstallaties (IVRI's)
JTF	Just Transition Fund
KRW	Kaderrichtlijn Water
LNV	ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MIT	MKB Innovatiestimulering Topsectoren
MJOP	Meerjarenonderhoudsplan
mkb	Midden- en kleinbedrijf
MLV	Verkenning Meerlaagse Veiligheid
MoVe	Mobiliteit en Verstedelijking
MRA	Metropoolregio Amsterdam
mrb	motorrijtuigenbelasting
MRDH	Metropoolregio Rotterdam Den Haag
MVO	Meerjarenprogramma versterking omgevingsveiligheid
NAL	Nationale Agenda Laadinfrastructuur
NBC	Natuurbeheer-collectief
NLS	Nationale Limes Samenwerking
NNN	Natuurnetwerk Nederland
NOVI	Nationale Omgevingsvisie
NPRZ	Nationaal Programma Rotterdam Zuid
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
NSP	Nationaal Strategisch Plan
ov	openbaar vervoer
OVP	Overlopende passiva
OZHZ	Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid
P&C	Planning en Control
PAS	Programmatische Aanpak Stikstof
PFAS	Poly- en perfluoralkylstoffen
PMR	Project Mainportontwikkeling Rotterdam
PNB-regeling	Regeling subsidies particuliere terreinbeherende natuurbeschermingsorganisaties
POP	Platteland Ontwikkelings Programma
PRG	Provinciale Recreatiegebieden
PS	(College van) Provinciale Staten
PVVB	Provinciaal verkeer- en vervoerberaad
PZE	Programma Zuid-Hollands Economie
PZG	Programma Zuid-Hollands Groen
PZH	provincie Zuid-Holland

PZI	Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur
RBO	Regionaal Bestuurlijk Overleg
R-net	Randstad-net
REGMED XB	Regenerative Medicine Crossing Borders
RES	Regionale Energie Strategie
RH2INE	Rhine Hydrogen Integration Network of Excellence
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu
RMP	Regionale Mobiliteitsplannen
RNIZ	Regionale Netwerken voor Zuid-Holland
RodS	Recreatie om de Stad
ROM-D	Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Drechtsteden
ROV-ZH	Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland
RUD	Regionale Uitvoeringsdienst
RVB	Rijksvastgoedbedrijf
RZG	Rotterdam Zoetermeer Gouda
SBIR	Small Business Innovation Research
SDE++	Stimulering Duurzame Energieproductie en Klimaattransitie
SEOP	Stichting Educatieve Orkestprojecten
SGBP	Stroomgebiedsbeheerplanperiode
SLA	Schone Lucht Akkoord
SZW	ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid
TBM	Terrein Beheer Model
TBO	Terreinbeherende organisaties
UPG	Uitvoeringsprogramma Groen
UPV	Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid
USK	Uitnamestrategiekader
UvW	Unie van Waterschappen
UWO	Uitwerkingsovereenkomst
UWV	Uitvoeringsinstituut werknemersverzekeringen
VGG	Vereniging Gelijkberechtiging Grondbezitters
VIC	Veenweide Innovatie Centrum
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
VTH	Vergunningen, Toezicht en Handhaving
VWS	ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
Wabo	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
WAS	Wet Aanpak schijnconstructies
WHW	Wet Herverdeling Wegenbeheer
Wob	Wet openbaar bestuur
Wro	Wet ruimtelijke ordening
ZZS	Zeer Zorgwekkende Stoffen