

# Voortgangsrapportage Infrastructuurprojecten 2021



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

Vastgesteld door Gedeputeerde Staten

19 april 2022

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding .....</b>	<b>3</b>
1.1	Aanleiding .....	3
1.2	Doel en doelgroep .....	3
1.3	Beleidskader en plaats binnen de planning en control-cyclus .....	3
1.4	Relatie met het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI) .....	4
1.5	Inhoud .....	4
1.6	Spelregels bij de afwijkingen per project .....	4
1.7	Wijzigingen ten opzichte van de vorige voortgangsrapportage .....	6
<b>2</b>	<b>Voortgang algemeen .....</b>	<b>7</b>
2.1	Algemene ontwikkelingen .....	7
2.2	Totaaloverzicht afwijkingen .....	8
2.3	Meerjarenontwikkeling afwijkingen per paragraaf .....	8
<b>3</b>	<b>Voortgang per paragraaf.....</b>	<b>10</b>
3.1	Inleiding .....	10
3.2	Paragraaf Wegen .....	10
3.3	Paragraaf Openbaar Vervoer .....	13
3.4	Paragraaf Fiets .....	16
3.5	Paragraaf Verkeersveiligheid .....	20
3.6	Paragraaf Vaarwegen.....	22

## Bijlagen

Bijlage 1 - Detailoverzichten paragraaf Wegen VGR Infra 2021

Bijlage 2 - Detailoverzichten paragraaf OV VGR Infra 2021

Bijlage 3 - Detailoverzichten paragraaf Fiets VGR Infra 2021

Bijlage 4 - Detailoverzichten paragraaf Verkeersveiligheid VGR Infra 2021

Bijlage 5 - Detailoverzichten paragraaf Vaarwegen VGR Infra 2021

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Op 26 maart 2008 hebben Provinciale Staten de Regeling Projecten Zuid-Holland vastgesteld. In de Regeling Projecten Zuid-Holland wordt verzocht om een jaarlijkse voortgangsrapportage, voor alle projecten waarbij de netto provinciale bijdrage € 1 miljoen euro of meer bedraagt. Volgens de Regeling Projecten Zuid-Holland dient per project in ieder geval de volgende informatie te zijn opgenomen:

- a. een tijdsbalk met daarop weergegeven:
  - de actuele planning van de onderscheiden fasen van het project;
  - de planning van de onderscheiden fasen van het project in de vorige voortgangsrapportage.
- b. het actuele projectbudget afgezet tegen het projectbudget in de vorige voortgangsrapportage.
- c. een toelichting op de mutaties in de tijdsplanning en het projectbudget.
- d. een toelichting op eventuele scopewijzigingen van het project.
- e. een beschrijving van de risico's en daarvoor benoemde beheersmaatregelen.

In deze Voortgangsrapportage Infrastructuurprojecten is bovenstaande informatie met betrekking tot het jaar 2021 opgenomen, voor alle projecten uit het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur die voldoen aan de voorwaarde van minimaal een provinciale bijdrage van € 1 miljoen netto.

## 1.2 Doel en doelgroep

De voortgangsrapportage is bedoeld om inzicht te geven in de ontwikkeling van de infrastructuurprojecten uit het onderdeel 'Aanleg van nieuwe infrastructuur en verbetering van bestaande infrastructuur' van het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur ([PZI](#)) van de provincie over het afgelopen jaar. Primair dient de voortgangsrapportage ter informatie voor Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten, en ter verantwoording over de door Provinciale Staten vastgestelde middelen voor de grote infrastructurele projecten.

De voortgangsrapportage geldt niet als besluitvormingsdocument over de aanpassing van budgetten voor de diverse projecten. Deze besluitvorming vindt plaats bij de jaarlijkse begrotingsbehandeling en Kaderbesluit bereikbaarheid en bij eventuele tussentijdse projectbesluiten. Daarnaast geeft de voortgangsrapportage ook geen verantwoording over de hoogte van de uitgaven in het afgelopen jaar. De verantwoording hiervoor loopt via de Jaarrekening 2021, die gelijktijdig met deze voortgangsrapportage wordt aangeboden.

## 1.3 Beleidskader en plaats binnen de planning en control-cyclus

De voortgangsrapportage is gebaseerd op de in paragraaf 1.1 omschreven Regeling Projecten Zuid-Holland en loopt gelijk op met de provinciale planning en control-cyclus, welke vanuit de algemene financiële verantwoording van de provincie wordt gegenereerd. Voor het opstellen van de voortgangsrapportage wordt gebruik gemaakt van dezelfde financiële gegevens van de boekhoudkundige administratie.

De afwijkingen in uitgaven die in enig jaar optreden ten opzichte van de jaarbegroting worden gemeld en verantwoord via de planning en control-cyclus. De momenten waarop de Voorjaarsnota en Najaarsnota worden behandeld dienen om de kasritmes voor het lopende jaar naar aanleiding van de actuele ontwikkelingen bij te stellen. Verantwoording over afwijkingen in kasritmes over enig jaar vindt plaats in de planning en control-cyclus, en niet in deze voortgangsrapportage.

## **1.4 Relatie met het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI)**

De voortgangsrapportage heeft een sterke relatie met het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI). Het PZI geeft inzicht in het budget dat in de begroting (2021-2024) is opgenomen voor aanleg van nieuwe infrastructuur en verbetering en beheer van bestaande infrastructuur, en het budget dat daarvoor is gereserveerd voor de periode daarna. Vanwege de relatie met het PZI is de projectinformatie in de voortgangsrapportage overeenkomstig met de vijf paragrafen uit hoofdstuk 3, financiële weergave programma, van het PZI gestructureerd. Deze paragrafen zijn: Wegen, Openbaar Vervoer, Fiets, Verkeersveiligheid en Vaarwegen.

## **1.5 Inhoud**

De voortgangsrapportage geeft, naast een beschrijving van de algemene ontwikkelingen, per paragraaf van het onderdeel 'Aanleg van nieuwe infrastructuur en verbetering van bestaande infrastructuur' uit het PZI informatie over de eindprognose van de projecten ten aanzien van de openstelling of ingebruikname, en van het totale projectbudget. De voortgang van de projecten wordt vergeleken met de planning en projectbudgetten uit het vigerende PZI 2022-2039. De informatie is per paragraaf weergegeven in tabelvorm en geeft, op dezelfde wijze als in de voortgangsrapportage over 2020, de stand van zaken weer per 31 december 2021.

De gedetailleerde overzichten per project zijn als bijlage toegevoegd. In deze overzichten is onder meer het bedrag van de netto provinciale bijdrage aan het project vermeld. Daarnaast geven de overzichten inzicht in de planning, eventuele scopewijzigingen en de belangrijkste risico's en beheersmaatregelen. Ook is een toelichting opgenomen indien er mutaties hebben plaatsgevonden op de planning en/of het budget.

In deze voortgangsrapportage wordt niet over het onderdeel 'Beheer van bestaande infrastructuur' uit het PZI gerapporteerd. Middels de paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen en het PZI wordt de planning van het beheer in de begroting aangekondigd. Rapportage over de voortgang van het beheer vindt plaats in de Jaarrekening. Daarnaast wordt in deze voortgangsrapportage niet over projecten gerapporteerd die niet aan de voorwaarde van € 1 miljoen of meer netto provinciale bijdrage voldoen. Ook wordt er niet separaat gerapporteerd over projectbudgetten in de initiatieffase waarvan de planning nog niet is uitgewerkt en niet over projectbudgetten zonder zelfstandige planning. Dit laatste betreft bijvoorbeeld bijdragen aan projecten van derden en programma's met meerdere deelprojecten die verschillend zijn in locatie en karakter. Voorbeelden hiervan zijn pilots energietransitie en functionele verbeteringen wegen en vaarwegen.

## **1.6 Spelregels bij de afwijkingen per project**

In hoofdstuk 3 van deze voortgangsrapportage zijn, per paragraaf uit het PZI, de tabellen opgenomen die de ontwikkeling per project op planning en projectbudget weergeven. In deze tabellen is gebruik gemaakt van een kleurcodering. Ten aanzien van de gebruikte kleurcodering geldt de onderstaande definitie. De details van de afwijkingen in planning en projectbudget zijn terug te vinden in de overzichten per project.

**Afwijkingen op planning (zie voorbeeldtabel):**

- zijn groen gemarkeerd indien er geen afwijking is of de afwijking is positief.
- zijn oranje gemarkeerd indien de afwijking (hoofdzakelijk) is veroorzaakt door externe factoren, bijvoorbeeld vertraging in externe besluitvorming of uitloop in procedures door ingediende bezwaren. Het betreft factoren waarop de provincie zelf geen invloed heeft;
- zijn rood gemarkeerd indien de afwijking niet in hoofdzaak aan externe factoren te wijten is, maar te herleiden is tot interne keuzes en uitloop op onderdelen waarbij de provincie Zuid-Holland zelf verantwoordelijk is voor de sturing. Bijvoorbeeld de keuze voor extra zorgvuldigheid bij het doorlopen van een nieuwe RO-procedure, maar ook vertraging in grondverwerving of langere doorlooptijd engineering.

Projectnr.	Omschrijving	Planning	Budget
B100000	N009 Rondweg Niemandsland (fictief project)	Sneller	
B200000	N099 Corridor – Ergenshuizen (fictief project)		
B300000	N999 Provinciale bijdrage ontsluiting Nooitgedacht (fictief project)		

(voorbeeldtabel afwijkingen op planning )

Naast de inhoudelijke definitie van de kleurcodering geldt verder dat deze wordt toegepast bij afwijkingen in betekenende mate. Daarbij is onderstaande definitie aangehouden:

- indien bij een programma van diverse verschillende projecten slechts een enkel project uitloopt, wordt toch de kleurcodering groen toegepast. Het programma heeft immers in betekenende mate aan de doelstelling voldaan;
- indien bij een afzonderlijk project de oplevering/openstelling slechts met enkele maanden is uitgelopen, wordt toch de kleurcodering groen toegepast. De afwijking is in dat geval niet in betekenende mate.

**Afwijkingen op projectbudget (zie voorbeeldtabel):**

- zijn groen gemarkeerd indien er geen afwijking is of de afwijking is positief;
- zijn groen gemarkeerd indien de afwijkingen worden veroorzaakt door reguliere indexering en/of instroom van budgetten uit de meerjaren doorkijk;
- zijn groen gemarkeerd indien het extra budget hoofdzakelijk wordt veroorzaakt door het toevoegen van extra scope aan het project. In dit geval is in de tabel de term ‘Scopewijz.’ toegevoegd;
- zijn rood gemarkeerd in alle andere gevallen. Indien er sprake is van een budgetafwijking van betekenende mate, is in de tabel tevens het percentage van de afwijking opgenomen. Het betreft daarbij het percentage van de afwijking op de netto bijdrage van de provincie Zuid-Holland.

Projectnr.	Omschrijving	Planning	Budget
B100000	N009 Rondweg Niemandsland (fictief project)		-25%
B200000	N099 Corridor – Ergenshuizen (fictief project)		+30%
B300000	N999 Provinciale bijdrage ontsluiting Nooitgedacht (fictief project)		+ 25% (Scopewijz.)

(voorbeeldtabel afwijkingen op budget )

Naast de inhoudelijke definitie van de kleurcodering geldt verder dat deze wordt toegepast bij afwijkingen in betekenende mate. Daarbij is onderstaande definitie aangehouden:

- indien bij een project met een provinciale bijdrage van € 10 miljoen of meer, het project tot 5% (met een max. van € 1.000.000,-) duurder is uitgevallen, wordt toch de kleurcodering groen toegepast. De afwijking is in dat geval niet in betekenende mate geweest.
- indien bij een project met een provinciale bijdrage van minder dan € 10 miljoen, het project tot 10% (met een max. van € 500.000,-) duurder is uitgevallen, wordt toch de kleurcodering groen toegepast. De afwijking is in dat geval niet in betekenende mate geweest.

## 1.7 Wijzigingen ten opzichte van de vorige voortgangsrapportage

Niet van toepassing



## 2 Voortgang algemeen

### Algemene ontwikkelingen

In 2021 is bij de meeste projecten goede voortgang geboekt conform de geldende projectplanningen en binnen de afgesproken projectbudgetten. Inherent aan het dynamische en risicovolle proces van de infrastructuurontwikkeling, is er op een aantal projecten echter toch vertraging (40%) opgetreden en/of zijn er afwijkingen ontstaan in de projectbudgetten (14%) en de bijbehorende provinciale budgetten.

De coronacrisis had in 2021 een klein effect op de voorbereiding en uitvoering van infrastructurele projecten. De (voorbereidende) werkzaamheden zijn doorgedaan met inachtneming van de (extra) coronamaatregelen om de veiligheid te waarborgen. Samenwerking en participatie met belanghebbenden heeft digitaal plaatsgevonden. Doordat er minder werd gereisd, was er minder overlast door werkzaamheden.

Daarnaast heeft de stikstofproblematiek nog niet geleid tot concrete vertragingen op projecten. Het Rijk heeft in 2021 gewerkt aan een nieuw rekenmodel waarbij de stikstofneerslag tot 5 km van de weg is verlegd naar 25 km. Er zijn in 2021 nog geen onderzoeken uitgevoerd naar dit effect, in 2022 zal hier gevolg aan worden gegeven.

Ondanks de corona- en stikstofcrisis is de marktsituatie niet veel veranderd ten opzichte van voorgaande jaren omdat de uitvoering van projecten voornamelijk gewoon doorgaat. Dat was ook merkbaar bij de aanbestedingen in 2021. Het aantal inschrijvers per project is afgenomen waardoor er selectiever is ingeschreven. Voordeel is doorgaans dat er een betere match is tussen project en aannemer. Toch zijn de inschrijvingen scherp gebleven en zijn er regelmatig meerwerkclaims. De projecten die op de actuele marktsituatie anticiperen met moderne contractvormen, goed risicomanagement en adequaat contractmanagement leveren doorgaans ook professioneel tegenspel en blijven de resultaten doorgaans binnen het projectbudget. Opgemerkt wordt dat dit aan de voorkant veel werkt vergt om een passend en gedegen contract op de markt te zetten. Dit loont bij de bovengemiddelde projecten qua omvang, complexiteit en met kansen voor duurzaamheid, CO2 reductie en innovatieve kansen in de projecten

In 2021 is duidelijk geworden dat door tekorten op de markt de prijzen van diverse grondstoffen gestegen zijn (zoals staal) maar ook de stijgende energieprijzen hebben effect op de in 2022 en later beschikbare budgetten.

Verder worden er binnen het programma tussentijds steeds (bestuurlijke) afwegingen en keuzes gemaakt welke projecten wel of niet de voorkeur krijgen. Hierbij wordt rekening gehouden met nut en noodzaak, regionale bijdragen etc. Het goed afwegen hiervan leidt soms wel tot langere doorlooptijden van de betreffende projecten.

## 2.1 Totaaloverzicht afwijkingen

De afwijkingen in planningen en projectbudgetten laten over alle paragrafen heen een redelijk stabiel beeld zien. Het algemene overzicht van dit beeld is opgenomen in de onderstaande tabel. In de overzichten per paragraaf in hoofdstuk 3, is in de kleurcodering onderscheid gemaakt of een afwijking in- of extern is beïnvloed.

VGR Infra 2021	% binnen planning	% binnen budget
Paragraaf Wegen	86% (6 van de 7)	100% (7 van de 7)
Paragraaf Openbaar Vervoer	86% (6 van de 7)	100% (7 van de 7)
Paragraaf Fiets	38% ( 8 van de 21)	76% (16 van de 21)
Paragraaf Verkeersveiligheid	80%* (4 van de 5)	80% (4 van de 5)
Paragraaf Vaarwegen	67%* (2 van de 3)	100% (3 van de 3)
<b>Totaal</b>	<b>60% (26 van de 43)</b>	<b>86% (37 van de 43)</b>

In 2021 is 60% van alle projecten binnen de afgesproken planning gebleven en is 86% van de projecten niet over het beschikbare projectbudget gegaan. De afwijkingen op de planning en het projectbudget zijn verschillend van aard. Voor de verdere details van de afwijkingen en of deze intern of extern zijn beïnvloed, wordt verwezen naar de behandeling per paragraaf in het volgende hoofdstuk en de details per project in de overzichten.

## 2.2 Meerjarenontwikkeling afwijkingen per paragraaf

Door de tijd heen laten de percentages per paragraaf fluctuaties zien. Vanaf 2012 zijn in de begroting streefwaarden opgenomen voor het aantal projecten dat binnen de planning en het budget dient te blijven. Per paragraaf gold dat 70% van de projecten binnen de planning diende te blijven en 85% van de projecten binnen het beschikbaar gestelde projectbudget. Vanaf 2013 gold het percentage van 75% voor de planning en het percentage voor het projectbudget is 85% gebleven. Met ingang van de eerste begrotingswijziging 2020 zijn alleen de wettelijk voorgeschreven begrotingsindicatoren opgenomen. Deze indicatoren zijn voor alle provincies gelijk, waardoor onderlinge vergelijking mogelijk wordt. De bovengenoemde streefwaarden als begrotingsindicator zijn daarmee komen te vervallen.

Een jaarlijkse beschouwing biedt onvoldoende basis om conclusies te trekken over de hoogte van de percentages die als indicator in de begroting zijn opgenomen, en of een eventuele uitsplitsing per paragraaf van toepassing zou kunnen zijn. Om die reden worden de trends over meerdere jaren in beschouwing genomen. Om die beschouwing te kunnen maken blijven de voorheen gehanteerde streefwaarden in gebruik.

In de tabel op de volgende pagina zijn voor de jaren 2017 tot en met 2021 de percentages weergegeven van de projecten die binnen de planning en binnen het beschikbare projectbudget zijn gebleven. Daarnaast is de kleurcodering rood toegepast indien het percentage onder de begrotingsindicator uitkwam, en de kleurcodering groen indien het percentage minimaal gelijk was aan de begrotingsindicator.



	%’s binnen planning (streefwaarde minimaal 75%)					%’s binnen budget (streefwaarde minimaal 85%)				
	2017	2018	2019	2020	2021	2017	2018	2019	2020	2021
Paragraaf Wegen	93%	100%	90%	90%	86%	90%	100%	90%	100%	100%
Paragraaf Openbaar Vervoer	100%	100%	89%	89%	86%	100%	100%	100%	100%	100%
Paragraaf Fiets	63%	94%	72%	72%	38%	100%	100%	100%	100%	76%
Paragraaf Verkeersveiligheid	100%	100%	57%	57%	80%	89%	89%	100%	57%	80%
Paragraaf Vaarwegen	80%	100%	75%	75%	67%	100%	100%	100%	100%	100%
Gemiddeld per jaar	<b>84%</b>	<b>98%</b>	<b>76%</b>	<b>76%</b>	<b>60%</b>	<b>95%</b>	<b>98%</b>	<b>98%</b>	<b>95%</b>	<b>86%</b>

## 3 Voortgang per paragraaf

### 3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de voortgang van de projecten uit het [\(PZI\)](#), met een provinciale bijdrage van € 1 miljoen of meer. Per paragraaf is een algemene beschouwing opgenomen. In tabelvorm is de voortgang per project voor wat betreft planning en projectbudget weergegeven, gevolgd door een toelichting op de gesignaleerde afwijkingen.

De gedetailleerde overzichten per project zijn als bijlage toegevoegd. Hierin wordt ingegaan op mutaties in tijdsplanning en projectbudget, scopewijzigingen en de toprisco's en de beheersmaatregelen.

### 3.2 Paragraaf Wegen

#### 3.2.1 Inleiding

In deze paragraaf wordt de stand van zaken weergegeven van de projecten die zijn opgenomen in de paragraaf Wegen van het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur [\(PZI\)](#). De paragraaf Wegen betreft de aanleg van nieuwe wegen ter ontsluiting van woon-, werk- en recreatiegebieden en de reconstructie van bestaande provinciale wegen ten behoeve van verbetering van de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid. De projecten voorzien in een (substantiële) verbetering of uitbreiding van overwegend infrastructuur die in beheer is van de provincie. Ook is er budget opgenomen voor investeringen in Dynamisch Verkeersmanagement. Reconstructies of functionele verbeteringen ter bevordering van de doorstroming en verkeersveiligheid worden vaak meegenomen in het planmatig onderhoud van wegen en vaarwegen. Daarbij wordt ook ingezet op energietransitie om de CO<sub>2</sub> ambities voor beheer en onderhoud en in nieuwbouwprojecten te behalen. Voor de totstandkoming en realisatie van deze projecten is de provincie in de eerste plaats verantwoordelijk, maar de projecten worden vaak samen met andere (publieke) partijen uitgevoerd en er is meestal sprake van medefinanciering.

#### 3.2.2 Voortgang algemeen

- In het project [Rijnlandroute](#) vorderen de werkzaamheden volgens de bijgestelde planning. In 2021 zijn meerdere mijlpalen behaald (o.a. [ter inzagelegging ontwerp partiële herziening van het inpassingsplan RijnlandRoute](#), [oplevering fietstunnel Hofweg](#) en [fietspad Wassenaar - Stevenshof, afwerking tunnelbuizen, start groencompensatie](#) en [verlegging kabels en leidingen](#));
- De [N207 Vredenburglaan](#) is in 2021 eerder dan gepland afgerond en in gebruik genomen;
- Voor het project [N211 Wippolderlaan](#) is de [omgevingsvergunning verleend en zijn voorbereidende werkzaamheden gestart](#);
- Het project [N222 Verdubbeling Veilingroute N466-Lange broekweg](#) is in 2021 opgeleverd;
- Voor de [N207 Zuid \(Bentwoudlaan en Verlengde Bentwoudlaan\)](#) en [verbetermaatregelen Hazerswoude-Dorp](#) is een [Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan opgesteld](#);
- Verder is gewerkt aan de verkenning [Beter Bereikbaar Gouwe](#) met participatie vanuit de omgeving wat heeft geleid tot bestuurlijke afspraken over het maatregelenpakket.  
Ook is in 2021 verder gewerkt aan de voorbereiding van provinciale projecten, zoals de [kruising N214/N216](#), en de [N59 Energy Highway](#).

#### Tabel

De onderstaande tabel geeft de voortgang per project op planning en projectbudget weer. Afwijkingen op planning en/of projectbudget zijn gemarkeerd in rood, oranje of groen. Voor een gedetailleerde toelichting op de tabel wordt verwezen naar hoofdstuk 2. Zie bijlage 1 voor de detailoverzichten per project.

Nr.	Projectnr.	Omschrijving	Planning	Budget
<b>Initiatiefase</b>				
1	B120641	N206, Verlegging Duinvallei Katwijk <sup>2</sup>	2023	
2		N470/N471 aanpassingen i.r.t. A13/16 <sup>1</sup>	2029	
3		Geluidsmaatregelen SWUNG II <sup>1</sup>	2034	
4		Programmatische Aanpak Rotterdam - Den Haag <sup>2</sup>	2032	
5		Programmatische Aanpak Goederencorridor Oost (A15) <sup>2</sup>	2032	
6		Aanpak A12 corridor <sup>1</sup>	2033	
7		Verbetering kruisingen weg-vaarweg o.a. vervanging Concordiabrug <sup>1</sup>	2027	
8		Programma goederenvervoer <sup>1</sup>	2025	
<b>Vorbereidingsfase</b>				
9	B120643	Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek (Duinpolderweg)	2022	Scopewijziging 43%
10	B120756	N207 Corridor: Bentwoudlaan en Vredenburglaan	2021	
11	B121139	MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211	2025	
12	B121400	Gelijkvloerse kruising N214/216	2026	
13	B195900	N59 Energy Highway	2025	
14		Functionele verbeteringen wegen Doorstroming en Verkeersveiligheid (via trajectaanpakken) <sup>2</sup>	2020-2028	
<b>Uitvoeringsfase</b>				
15	B100650	N206 RLR Reservering weerstandsvermogen <sup>2</sup>	2025	
16	B120761	N207 Zuid	2026	
17	B120762	N207 Verbeteren doorstroming Passage Leimuiden	2025	
18	B120935	Geluidsschermen Lansingerland (Actieplan Geluid prov. Wegen 2018-2024) <sup>2</sup>	2023	
19	B190012	HWN/OWN aansluiting A16/N3 (Bijdrage) <sup>2</sup>	2021	
20	B190013	HWN/OWN aansluiting A15/N3 (Bijdrage) <sup>2</sup>	2021	
21	B490011	Energietransitie infrastructuur <sup>2</sup>	2020-2025	
22	EMPIDVM	Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) <sup>2</sup>	2023	
23	EN2311201	Bijdrage aan GO traject N231 a <sup>2</sup>	2022	
24	F003463	Provinciale bijdrage infrastructuur aan alternatief bedrijventerrein Hoeksche Waard, zijnde Westelijke Dordtse Oevers <sup>2</sup>	2021	
<p>1. De planning voor deze projecten in de initiatiefase is nog niet uitgewerkt.</p> <p>2. Dit betreft een budget, reservering of bijdrage zonder zelfstandige planning, en telt niet mee bij het bepalen van de percentages projecten binnen planning en budget.</p>				

Ten aanzien van de afwijkingen op de planning zijn de specifieke oorzaken:

- Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek (Duinpolderweg): A.g.v het besluit van de provincie Noord-Holland (mei 2020) is het project Duinpolderweg stopgezet. In februari 2021 stelden PS het plan van aanpak vast voor de mobiliteitsmaatregelen in de Noordelijke Duin- en Bollenstreek. In november 2021 besloten PS om het budget voor de mobiliteitsmaatregelen in de Noordelijke Duin- en Bollenstreek te korten met een bedrag van € 20 miljoen. Indachtig het plan van aanpak is de regio daarbij door middel van een motie (1051) gevraagd om voor de zomer van 2022 te komen met een MKBA en een pakket van mobiliteitsmaatregelen (fiets, OV, auto).

- MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211: In 2021 is de omgevings-vergunning door de gemeenten verleend. Voorafgaand aan de start van de aanbestedingsprocedure is eind 2021 eerst akkoord bereikt met RWS over de uitvoeringsovereenkomst voor de aansluiting A4/N211. Definitieve gunning vindt plaats na uitspraak van de rechtbank inzake het beroep op de omgevings-vergunning. Ingebruikname van de N211 Wippolderlaan blijft voorzien voor eind 2025.
- Gelijkvloerse kruising N214/216: Planning is verschoven omdat er vertraging is opgetreden bij het verleggen van kabels en leidingen.
- N59 Energy Highway: Start aanbesteding maart 2022 mogelijk niet gehaald a.g.v. mogelijke alternatieve uitwerking.
- N207 Verbeteren doorstroming Passage Leimuiden: start realisatie fase 2 (ViaductPlus variant) is nog steeds onzeker vanwege ontwikkelingen bedrijventerrein Drechthoek II. Fase 1 is in 2021 afgerond en opgeleverd.

Ten aanzien van de afwijkingen op het projectbudget zijn de specifieke oorzaken:

- Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek (Duinpolderweg):  
In het kader van het proces begroting in evenwicht zijn de toekomstige kapitaallasten als gevolg van investeringen beschouwd. Bij de begroting 2022 is besloten om een investeringsbedrag van € 20 miljoen te laten vrijvallen van het budget Mobiliteitsmaatregelen Duin- en Bollenstreek om de toekomstige kapitaallasten te verlagen. Deze bezuiniging komt structureel ten gunste aan het begrotingsaldo vanaf het jaar 2027.  
De verlaging van het budget is mogelijk omdat de oorspronkelijk bedachte Duinpolderweg niet meer haalbaar is vanwege de terugtrekking van de Provincie Noord-Holland uit het project. Er blijft € 27,6 miljoen beschikbaar voor maatregelen op de korte termijn. Deze worden samen met de regio uitgewerkt.
- MIRT Haaglanden capaciteitsmaatregelen N211: Bij Kaderbesluit 2022 is het budget verhoogd als gevolg van prijsontwikkeling t/m 2019 (€ 4,2 miljoen), gestegen kosten (1,7 miljoen veroorzaakt door extra projectmanagement en engineering als gevolg van de stikstofproblematiek, € 0,4 miljoen door extra grondverwervingskosten en hogere vergoedingen voor inschrijvende marktpartijen) en € 0,8 miljoen door een administratieve correctie en extra bijdrage van Rijkswaterstaat (€ 6,2 miljoen)
- N59 Energy highway:  
Verlaging inkomsten en uitgaven als gevolg van bijdrage van het Rijk.

### 3.3 Paragraaf Openbaar Vervoer

#### 3.3.1 Inleiding

In deze paragraaf wordt de stand van zaken weergegeven van de projecten die zijn opgenomen in de paragraaf Openbaar Vervoer van het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur. De paragraaf Openbaar Vervoer bevat projecten voor nieuwe en verbeterde infrastructuur, die bijdragen aan hoogwaardig en samenhangend openbaar vervoer. In principe is het R-net een kwaliteitsconcept van een frequente (ten minste 6x per uur per richting in de spits, 4x per uur per richting in de daluren en 2x per uur per richting 's avonds en op zondag), betrouwbare, snelle en comfortabele reis daarbij het uitgangspunt. Voorbeelden zijn de ontwikkeling van diverse spoor- en buscorridors. De exploitatie van het openbaar vervoer (OV-concessies) is hierin niet opgenomen.

Voor de totstandkoming en het realiseren van deze projecten is de provincie in de eerste plaats verantwoordelijk. Hoewel de provincie verantwoordelijk is voor deze projecten, worden de projecten samen met, en in geval van subsidieprogramma's door, andere partijen uitgevoerd en is er bijna altijd sprake van medefinanciering.

Kaart HOV/R-netlijnen van de provincie Zuid-Holland



## Voortgang

In 2021 zijn onder andere de volgende belangrijke mijlpalen bereikt:

- In mei 2021 is de corridor Leiden Katwijk Noordwijk (LKN) in gebruik genomen tussen Leiden en Katwijk (fase 1 uit het project). Daartoe zijn in beide gemeenten maatregelen met subsidie van de provincie uitgevoerd. De bus rijdt vooralsnog mee over de weg. Momenteel wordt een vrijliggende busbaan tussen Leiden en Katwijk langs de N206 voorbereid (fase 2 uit het project). Volgens de huidige planning is de busbaan eind 2024 gereed.
- De [Treindienst Alphen aan den Rijn – Gouda](#) is als R-netlijn gestart met ingang van december 2016. Op deze lijn rijden nu R-nettreinen. In 2017 was al de frequentie verhoogd van twee naar vier treinen per uur en was station Boskoop Snijdelwijk geopend. In februari 2018 is station Waddinxveen Triangel geopend. Daarmee zijn alle stations geopend en rijdt de trein nu de beoogde frequentie. In 2019 zijn de perrons op hoogte gebracht zodat een gelijkvloerse instap mogelijk is. Ook zijn de perrons van nieuw meubilair voorzien. Ook zijn de stationspleinen en de omgeving van de stations Alphen aan den Rijn, Boskoop, Waddinxveen en Waddinxveen-Noord zijn aantrekkelijker gemaakt. Het project is daarmee inmiddels voltooid.
- In 2021 zijn de werkzaamheden voortgezet voor de realisatie van de viersporigheid tussen Delft Campus en Rijswijk. Ook zijn voor de viersporigheid tussen Rotterdam en Schiedam verdere voorbereidingen getroffen. Deze aanpassing moet mogelijk maken dat de betrouwbaarheid en flexibiliteit in lijnvoering wordt vergroot en het intercitystation Schiedam behouden kan blijven.
- In 2021 zijn de werkzaamheden voortgezet voor de realisatie van de viersporigheid tussen Delft Campus en Rijswijk. Deze viersporigheid Schiedam is integraal onderdeel van de Schaalsprong Metropolaan OV en Verstedelijking waarover in BO MIRT november 2020 afspraken zijn gemaakt, nodig om de verstedelijking langs de spoorlijn mogelijk te maken. De viersporigheid tussen Rotterdam en Schiedam is zorgt voor het behoud van Schiedam als intercitystation, ook bij een frequentie van 6 sprinters en 8 IC, zoals voorzien in Programma Hoogfrequent Spoor.
- Voor de spoorlijn Leiden – Utrecht is in het BO MIRT 2020 afgesproken de uitbreiding van 4 keer per uur een trein in de spits naar buiten de spits verder uit te werken, en de inpassing van een nieuw station Hazerswoude-Rijndijk te verkennen. Het Rijk heeft voor de inpassing een plafondbedrag van €80 miljoen genoemd. December 2021 is deze verkenning afgerond en zijn partijen het met elkaar eens over de uitbreiding naar vier treinen per uur de hele dag, de ongelijkvloerse kruising Burgemeester Smeetsweg te Zoeterwoude en het nieuwe station Hazerswoude-Rijndijk. In 2022 worden de plannen verder uitgewerkt. Op 13 december 2021 is al een eerste belangrijke stap gezet en sindsdien rijden er op werkdagen tussen Leiden en Utrecht in de brede spits (van circa 6 uur tot 10 uur en 15 tot 20 uur) vier treinen per uur in beide richtingen.
- Voor HOV-corridor [Noordwijk-Schiphol](#) is in 2021 gewerkt aan realiseren van diverse HOV-haltes met ketenvoorzieningen.
- Voor R-Net corridor Leiden - Zoetermeer is in 2021 een studie verricht naar de lange termijn en hoe toekomstbestendig deze lijn in zijn huidige vorm is. Op basis hiervan is een toekomstig beeld van een BRT systeem, nadere studie zal volgen naar haalbaarheid.
- In 2021 is voor het [DMG-gebied](#) gewerkt aan restpunten van de eerste fase van de businfrastructuur (haltes, ketenmaatregelen en doorstroming). Deze worden in 2022 gerealiseerd. Voor de tweede fase zijn voorbereidingen getroffen, waardoor in 2022 38 R-nethaltes kunnen worden gerealiseerd. De strategie en scope voor uitrol van HOV/R-net in fase 3 is in 2021 in voorbereiding genomen.
- In 2021 is verder onderzoek gedaan naar de corridor [Rotterdam – Oud-Beijerland](#). Er zijn voorbereidingen getroffen om begin 2022 te realiseren. Ook zijn voorbereidingen gestart om in 2022 met de engineering van de definitieve haltes te starten. De verwachting is dat met de realisatie van de definitieve haltes medio begin 2023 gestart kan worden.

## Tabel

De onderstaande tabel geeft de voortgang per project op planning en projectbudget weer. Afwijkingen op planning en/of projectbudget zijn gemarkeerd in rood, oranje of groen. Voor een gedetailleerde toelichting op de tabel wordt verwezen naar hoofdstuk 2. Zie bijlage 2 voor de detailoverzichten per project.

Nr.	Projectnr.	Omschrijving	Planning	Budget
<b>Initiatieffase</b>				
1	B20001	Ontwikkeling buscorridors: Algemeen <sup>1</sup>	2028	
2		Beschikbaar voor OV (waaronder spoorinfrastructuur) <sup>1</sup>	2030	
<b>Vorbereidingsfase</b>				
4	B210100	Bijdrage verlenging Hoekse lijn	2022	
5	B210110	Bijdrage viersporigheid Schiedam en Bijdrage Keerspooren Rotterdam in het kader van IC Dordrecht - Brabant	2024	
<b>Uitvoeringsfase</b>				
6	B200010	Ontwikkeling buscorridors: Alphen aan den Rijn – Schiphol <sup>2</sup>	2020	
7	B200011	Ontwikkeling buscorridors: Goeree Overflakkee - Rotterdam <sup>2</sup>	2020	
8	B200013	Ontwikkeling buscorridors: Noordwijk (Duin-Bollenstreek) - Schiphol	2021-2023	
9	B210071	Merwedelinge lijn	2023	
10	B210100	Bijdrage verlenging Hoekse lijn	2022	
11	B230100	Programma P+R Voorzieningen	2022-2025	
12	B260000	HOV-NET Zuid-Holland Noord	2022-2025	
13	B263300A	HOV HWGO (waaronder Rotterdam – Oud Beijerland)	2025	
14	B263500	HOV DMG (waaronder Merwedelingelijn) <sup>2</sup>	2024	
15	B265000	HOV-Net Zuid-Holland Risicoreservering <sup>1</sup>	2023	
<p>1. Dit betreft een budget, reservering of bijdrage zonder zelfstandige planning, en telt niet mee bij het bepalen van de percentages projecten binnen planning en budget</p> <p>2. Van deze projecten is de uitvoering voor 2019 afgerond. De financiële afrekening van deze projecten loopt nog, bijvoorbeeld i.v.m. afhandeling van (schade)claims of uitspraken in beroepszaken. Van deze projecten is geen detailoverzicht opgenomen. Indien zich tijdens de financiële afrekening budgetafwijkingen in betekende mate voordoen, zal hier inhoudelijk over gerapporteerd worden in dit hoofdrapport.</p>				

Ten aanzien van de afwijkingen op de planning zijn de specifieke oorzaken:

- HOV HWGO (waaronder Rotterdam - Oud Beijerland): Het ontwerp van het project heeft vertraging opgelopen mede als gevolg van gesprekken met gemeente en vervoerder en als gevolg van Corona.

Ten aanzien van de afwijkingen op het projectbudget zijn de specifieke oorzaken:

- HOV-Net Zuid-Holland Noord: Totaalbudget met 14,6 miljoen verlaagd i.v.m. diverse bijstellingen. Deze zijn soms technisch van aard, soms omdat een deelproject is afgerond en restantbudget is overgeboekt.
- Bijdrage viersporigheid Schiedam en bijdrage Keerspooren Rotterdam ihkv IC Dordrecht-Brabant: Verhoging bijdrage met in overeenkomst afgesproken indexering IBOI t/m 2021 in verband met subsidieaanvraag in 2021.
- Ontwikkeling buscorridors: Noordwijk(Duin-Bollenstreek) - Schiphol: Uit programma wegen Stelpost 11 Rondweg Voorhout/inpassing Sportlaan Lisse (incl. aansluiting N444 en N443) 3,9 miljoen toegevoegd.

## 3.4 Paragraaf Fiets

### 3.4.1 Inleiding

Het Fietsplan 2016-2025 is vastgesteld met de bijbehorende Uitvoeringsagenda “Samen verder fietsen”. Doelstellingen van het Fietsplan zijn dat mensen vaker en verder fietsen, dat fietsen veiliger wordt en dat nieuwe fietspaden innovatief en energieneutraal worden gerealiseerd. Deze doelen hebben niet alleen betrekking op provinciale infrastructuur, maar streven we ook na door samenwerking met en ondersteuning van andere overheden en organisaties.

In de Uitvoeringsagenda is uitgewerkt welke opgaven er zijn om de drie speerpunten van het beleid, optimaliseren van het fietsrouten netwerk, fiets in de keten en innovatieve en CO2 neutrale fietspaden te realiseren. De voortgang op hoofdlijnen is hieronder beschreven. Daarna volgt de voortgang van de fietsprojecten.

#### Voortgang Uitvoeringsagenda ‘Samen verder fietsen’

Speerpunt	Voortgang
Optimaliseren Fietsrouten netwerk	
Fiets in de keten	
Innovatieve, energieneutrale fietspaden	

In de afgelopen jaren zijn er al veel projecten gerealiseerd die bijdragen aan het speerpunt ‘Optimaliseren Fietsrouten netwerk’. Het lukt niet altijd in de vooraf gemaakte planning de projecten te realiseren. De redenen daarvoor zijn uiteenlopend. Veel projecten worden door bijvoorbeeld derden uitgevoerd. Vanuit het programma bieden wij zoveel mogelijk ondersteuning waar dat mogelijk is.

De voortgang bij uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen bij stations, het onderdeel “Fiets in de keten”, is positief beïnvloed door het verkrijgen van Rijksfinanciering voor de stallingen bij stations. In 2020 zijn veel stallingen verder ontworpen en voorbereid voor realisatie. In 2021 zijn bij 2 stations stallingsplekken gerealiseerd en bij meerdere is de voorbereiding gestart om tot uitvoering over te gaan.

Ten aanzien van het derde speerpunt zijn in de afgelopen jaren uiteenlopende pilots uitgevoerd. Begin 2019 zijn Provinciale Staten geïnformeerd over de uitkomsten daarvan. Implementatie van deze vernieuwingen en onderzoek zetten we voort, samen met andere wegbeheerders.

Op de link <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/fietsverkeer/> staat actuele informatie over de fietsprojecten van programma Fiets.

#### *Voortgang uitvoering moties en amendementen*

Amendement A517 Investeren in fiets



De in dit amendement genoemde projecten zijn aan de Uitvoeringsagenda toegevoegd. Deze projecten zijn deels uitgevoerd (2 stuks), voor een deel op korte termijn (2 stuks) en voor een deel (2 stuks) duurt realisatie langer dan verwacht.

#### Motie 812 Aanvulling Uitvoeringsagenda Fiets

In september 2018 is de Uitvoeringsagenda per motie aangevuld met middelen voor het vervangen van tegelfietspaden door comfortabeler verharding. In 2019 -2021 is hier nader onderzoek naar gedaan en is 1 tegelfietspad tot uitvoering gekomen. Er is vertraging ontstaan bij de andere fietspaden door bezwaren van nutsbedrijven.

Daarnaast zijn met deze motie middelen beschikbaar gekomen voor een snelle realisatie van snelfietsroutes van Zoetermeer naar Rotterdam en verbetering van het "Trambaanpad" van Spijkenisse naar Hellevoetsluis. In 2021 is voor de route Rotterdam-Zoetermeer een ontwerp met raming opgesteld voor het deel dat in provinciaal beheer is. Ondersteund door MRDH en PZH hebben de wegbeheerders ook voor de route Spijkenisse – Hellevoetsluis een ontwerp en raming opgesteld.

#### Voortgang projecten

Van 2016 - 2021 zijn 112 projecten gerealiseerd. In 2021 zijn er in totaal 9 fietsprojecten gerealiseerd. In de onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de projecten die in 2021 gereed zijn gekomen. De verdere (financiële) afwikkeling van het project loopt daarna vaak nog door.

Projectnr.	Omschrijving
B580800	S808 Uitbr.fietsst.Hillegom: beter benutten bestaande stallingsruimte
B557000A	F570 Fietstunnel Melissant (N215): realisatie fietstunnel
B563300	F633 Fietspad Leimuider: realisatie vrijliggend fietspad
B564000	F640 Fietsstraat Noordbuurtseweg Zoeterwoude: realisatie fietsstraat op Noordbuurtseweg Zoeterwoude
B564100	F641 Fietsonderdoorgang Doesbrug in Leiderdorp: realisatie fietspad en fietsonderdoorgang Doesbrug
B569600	F696 Aanbrengen kantmarkeringen fietspaden Zuid-Holland: realisatie kantmarkering op 200 kilometer fietspad
B570000	F700.10 tegelfietspad langs de N207: realisatie van gesloten verharding op voorheen betegeld fietspad
B569000	F690 Wielerroute: alternatieve fietsroute voor wielrenners in Rotte gebied
B558300	F583 F15 IJsselmonde - (SFR). Hierbij zijn de volgende fietsmaatregelen dit jaar gerealiseerd: Heulweg; Vrijenburgviaduct; Zuidpad; Rijksstraatweg Fase 2

De onderstaande tabel geeft de voortgang per project op planning en projectbudget weer. Afwijkingen op planning en/of projectbudget zijn gemarkeerd in rood, oranje of groen. Voor de definitie van de kleurcodering wordt verwezen naar hoofdstuk 2. De detailoverzichten zijn opgenomen in bijlage 3.

Project-nr.	Projectnaam	Planning	Budget
B526305	F263.5 SFR Rotterdam-Gouda (SFR20)		
B530601	F306.1 Fietspad Brug Aarkanaal (Alphen ad Rijn - Nieuwkoop)		
B544102	F441.2 Loetbos - Gouda (Krimpenerwaard)		
B545600	F456; Viaduct Ypenburg		
B550802	F508.2 Fietsbrug Haagse Trekvliet (SFR)		
B558300	F583 BAR-route (Barendrecht-Ridderkerk-Albrandswaard) F15 IJsselmonde - (SFR)		
B560400	F604 Oud Beijerland-Strijen		
B561200	F612 Sliedrecht - Gorinchem SFR		
B562300	F623 Rotterdam - Zoetermeer SFR		
B562400	F624 Gouda - Alphen a/d Rijn SFR		
B562500	F625 Rotterdam - Schoonhoven SFR		
B562800	F628 Gouda-Bodegraven-Woerden (SFR)		
B563100	F631 Fietscorridor Leiden - Voorschoten (SFR)		
B563800	F638 Fietsroute Naaldwijk - R'dam		
B563900	F639 Fietsroute Hellevoetsluis – Spijkenisse		
B564300	F643 Fietspadenplan Zoeterwoude		
B569501	Fietstunnel de Lier		
B569502	Fietstunnel Lisse		
B570009	F700.09 N211a+b		
B580500	Uitbr fietsstallingen Dordrecht CS – Krispijnzijde (=zuidzijde)		
B580900	Uitbr fietsstallingen Leiden CS		

Op basis van de in het PZI 2021-2035 opgenomen budgetten zijn er 21 fietspadprojecten met een bijdrage vanuit de provincie Zuid-Holland van meer dan € 1 miljoen netto.

Ten aanzien van de afwijkingen op de planningen in de fietsprojecten geldt dat de projecten veelal door derden worden uitgevoerd. De mogelijkheden om te sturen in de planning zijn daarmee beperkt. Ten aanzien van de afwijkingen op de planning zijn de specifieke oorzaken:

- F263.5 Snelfietsroute Rotterdam-Gouda (SFR20): Vertraging in proces doordat een deel van de route opnieuw met de omgeving bekeken moet worden.
- F456 Viaduct Ypenburg: door samenhang met realisatie Rotterdamse Baan vertraging
- F583 Bar route/F15 IJsselmonde: enkele deelprojecten zijn vertraagd
- F604 Oud Beijerland – Strijen: Vertraging door maatregelen natuurcompensatie en grondverwerving.
- F612 Sliedrecht-Gorinchem: vertraging vanwege bepalen voorkeustracé.
- F623 Rotterdam-Zoetermeer: Vertraging door het maken van nadere afspraken over de financiering tussen decentrale overheden.
- F625 Rotterdam-Schoonhoven: ontwerpfase duurde langer dan verwacht en overleg met de omgeving
- F631 Fietscorridor Leiden-Voorschoten: vertraging door het verkrijgen van cofinanciering bij het Rijk
- F639 Fietsroute Hellevoetsluis-Spijkenisse: vertraging door wisseling van trekkerschap van het project

- F695 Fietstunnel Lisse: langer durende ontwerpfase en voorbereiding vertraagd in afwachting van mogelijke externe bijdrage
- F695 Fietstunnel De Lier: voorbereiding vertraagd in afwachting van mogelijke externe bijdrage
- F700.09 N211a+b: door bezwaren van nutsbedrijven is vertraging opgetreden.
- S809 stalling Leiden: de realisatie van het gebouw waar de stalling onderdeel van uitmaakt is vertraagd.

### Risico's op programmaniveau

In de onderstaande tabel zijn de risico's weergegeven.

31-12-2021	
Risico's	Maatregelen
Planning is niet robuust (projecten uit het PZI worden niet gerealiseerd binnen de geplande termijnen)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Actief in overleg blijven met partners</li> <li>2. Monitoring van voortgang</li> <li>3. Herprioritering van projecten</li> <li>4. Faciliteren van wegbeheerders</li> </ol>
Ambitie op snelfietsroute netwerk blijft achter	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vergroten van rol van de fiets binnen de mobiliteitsketen</li> <li>2. Blijven inzetten op planvorming</li> </ol>
Onderdeel doelgroepgerichte (doelgroepen: jongeren, senioren, forensen en overige) aanpak komt niet tot concrete acties	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Gedragsbeïnvloedingsmaatregelen meenemen in projecten</li> <li>2. Stimuleren fietsgedrag meenemen in snelfietsroutes</li> <li>3. Uitvoeren doelgroepgerichte fietsstimulering</li> <li>4. Samen met partners deskundigheid organiseren</li> <li>5. Samenwerking met partners Delta Cycling, ROV en CROW</li> </ol>
Het Rijk geeft voorrang aan andere verkeersprojecten dan fietsprojecten (RWS)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Blijven inzetten op planvorming en realisatie van projecten die relatie hebben met Rijkswegen</li> <li>2. Belang betrokkenheid Rijk blijven benadrukken</li> <li>3. Opnieuw strategie bepalen na duidelijk worden inzet middelen Rijk</li> <li>4. Zorgen dat de belangen van programma fiets goed in de organisatie landen</li> <li>5. Zuid-Holland bereikbaar</li> </ol>

## 3.5 Paragraaf Verkeersveiligheid

### 3.5.1 Inleiding

De provincie Zuid-Holland zet in op het veiliger maken van infrastructuur, een verkeersveiliger gedrag en adequate verkeershandhaving, met als doel het verbeteren van de verkeersveiligheid en het verminderen van de verkeersslachtoffers. De provincie Zuid-Holland heeft zich gecommitteerd aan het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en heeft in 2021 haar beleid voor veilig verkeer vernieuwd. Wat we precies willen bereiken en hoe we dat willen doen, hebben we opgeschreven in het [Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2030](#). De infrastructuur maatregelen uit het Uitvoeringsprogramma zijn opgenomen in het PZI indien het een project betreft (in onderzoek, voorbereiding of uitvoering).

#### Voortgang algemeen

- Voor de [N215 Melissant Dirksland](#) zijn de werkzaamheden afgerond door de nieuwe aannemer (na conflict met oorspronkelijke aannemer);
- In het project [N223 Duurzaam Veilig fase 3](#) is de inrichting van het deel 't Woudt - A4 afgerond en is gestart met de inrichting deel 't Woudt - Noord-Lierweg);
- Voor een aantal projecten uit het Uitvoeringsprogramma is de initiatieffase gestart (N443/N206 aansluiting, N443 dwarsprofiel (diverse maatregelen) en N444b aansluitingen en dwarsprofiel);
- De kruising N211 – Zwartendijk/Molenweg in Monster is omgebouwd tot een turbotonde. De turbotonde verbetert de verkeersveiligheid en de doorstroming voor alle weggebruikers ten opzichte van de oorspronkelijke situatie.

## Tabel

De onderstaande tabel geeft de voortgang per project op planning en projectbudget weer. Afwijkingen op planning en/of projectbudget zijn gemarkeerd in rood, oranje of groen. Voor een gedetailleerde toelichting op de tabel wordt verwezen naar hoofdstuk 2. Zie bijlage 4 voor de detailoverzichten per project.

Nr.	Projectnr.	Omschrijving	Planning	Budget
<b>Vorbereidingsfase</b>				
1	EN2140801	Parallelweg N214B	2028	
<b>Uitvoeringsfase</b>				
4	EN2110902	Verkeersveiligheid maatregel traject N211a: Turborotonde N211/N465 (Monster)	2021	
5	EN2141201	Verkeersveiligheidsmaatregelen in trajectaanpak N214ab	2024	
6	EN2151002	N215 Trajecten B en C, Groot onderhoud en verkeersveiligheidsmaatregelen	2026	
7	EN2230001	Aanpassingen hoofdrijbaan N223 (Westland, Midden-Delfland)	2023	
8	EN4840801	Reconstructie N484 <sup>2</sup>	2022	
9		<i>Maatregelen verkeersveiligheid trajecten 2016 ev<sup>1</sup></i>	2020-2021	
10		<i>Maatregelen bermveiligheid provinciale wegen investering<sup>1</sup></i>	2022-2023	
1. Dit betreft een budget, reservering of bijdrage zonder zelfstandige planning, en telt niet mee bij het bepalen van de percentages projecten binnen planning en budget. 2. Dit project is overgegaan naar de provincie Utrecht als gevolg van herbegrenzing. De financiële afwikkeling loopt nog. Van dit project is geen detailoverzicht opgenomen. Indien zich in de financiële afrekening budgetafwijkingen in betekende mate voordoen, zal hier inhoudelijk over gerapporteerd worden in dit hoofdrapport.				

Ten aanzien van de afwijkingen op de planning zijn de specifieke oorzaken:

- Parallelweg N214B: Het opleveren van het Definitief Ontwerp is verschoven (a.g.v. de resultaten van de geotechnische onderzoeken en beslissingen over de impact op het ontwerp)
- Verkeersveiligheidsmaatregelen in trajectaanpak N214ab:  
In de planning wordt m.b.t de grondverwerving uitgegaan van een worstcase scenario met onteigening. Indien benodigde gronden minnelijke verworven kunnen worden dat ingelopen kan worden op de planning. Daarnaast wordt de planning mede afgestemd op de wekzaamheden aan de kruising N214/N216.
- N215 Trajecten B en C, Groot onderhoud en verkeersveiligheidsmaatregelen:  
Door vertraging in het grondverwervingsproces als gevolg van het repareren van het definitief ontwerp, is de aanbesteding opgeschoven. Beoogd gunning Q4 2022.

Ten aanzien van de afwijkingen op het projectbudget zijn de specifieke oorzaken:

- Aanpassingen hoofdrijbaan N223 (Westland, Midden-Delfland):  
Hogere kosten door nadeelcompensatie kabels en leidingen

## 3.6 Paragraaf Vaarwegen

### 3.6.1 Inleiding

De doelstelling van het programma vaarwegen is bevordering van een veilige, vlotte en doelmatige afwikkeling van het scheepvaartverkeer (beroepsvaart en recreatievaart). In het programma zijn projecten opgenomen voor nieuw aan te leggen infrastructuur (bruggen, vaarweg) en verbetermaatregelen in het bestaande vaarwegareaal. Daarnaast zijn er projecten waar met realisatie van vaarwegmanagement de doorstroming op het vaarwegennet wordt verbeterd. Daarbij gaat het o.a. om het aansluiten van bruggen op bediencentrales. Bediening op afstand maakt een betere afstemming tussen weg- en scheepvaartverkeer mogelijk.

### Voortgang

- Ook in 2021 is gewerkt aan de bereikbaarheid en veiligheid van de vaarwegen door o.a. het vervangen van oevers (totaal **4331 m**) door een constructie die sterker en onderhoudsarm is en langer meegaat. Het betreffen meerjarige projecten waarvan delen al in eerdere jaren zijn gestart of uitgevoerd. Zo is er verder gewerkt aan de vervanging van delen van de oevers langs de Oude Rijn (tussen Leiden en Alphen a/d Rijn) en een deel van de Gouwe nabij Waddinxveen langs de N207. Daarbij worden ook kleine functionele verbeteringen, zoals verbreding van de vaarweg gerealiseerd.

## Tabel

De onderstaande tabel geeft de voortgang per project op planning en projectbudget weer. Afwijkingen op planning en/of projectbudget zijn gemarkeerd in rood, oranje of groen. Voor een gedetailleerde toelichting op de tabel wordt verwezen naar hoofdstuk 2. Zie bijlage 5 voor de detailoverzichten per project.

Nr.	Projectnr.	Omschrijving	Planning	Budget
<b>Initiatieffase</b>				
1	EVW091601	Optimalisatie Gouwe irt A12 Coenecoop <sup>1</sup>	2030	
<b>Vorbereidingsfase</b>				
2	EVW011202	Verbreiding Delftse Schie incl. verplaatsing Loswal/Ligplaatsen Schieoevers Delft	2025	
<b>Uitvoeringsfase</b>				
3	EVW081202	Vervangen Steekterbrug	2026	
4	EVW000011	Functionele verbeteringen VW (bijdrage aan GO VW) <sup>1</sup>	2020-2023	
5	EVW010509	Bochtafsnijding Delftse Schie - Overschie (incl. studiekosten)	2022	
1. Dit betreft een budget, reservering of bijdrage zonder zelfstandige planning, en telt niet mee bij het bepalen van de percentages projecten binnen planning en budget. 2. Van deze projecten is de uitvoering voor 2019 afgerond. De financiële afrekening van deze projecten loopt nog, bijvoorbeeld i.v.m. afhandeling van (schade)claims of uitspraken in beroepszaken. Van deze projecten is geen detailoverzicht opgenomen. Indien zich tijdens de financiële afrekening budgetafwijkingen in betekende mate voordoen, zal hier inhoudelijk over gerapporteerd worden in dit hoofdrapport.				

Ten aanzien van de afwijkingen op de planning zijn de specifieke oorzaken:

- Verplaatsing Loswal/Ligplaatsen Schieoevers Delft: Er is nog geen vastgesteld uitvoeringsbesluit c.q. definitief ontwerp vanwege een budget tekort en nog te lopen bestemmingsplanprocedure.
- Vervangen Steekterbrug: De realisatie is vertraagd omdat een beweegbare brug niet binnen (beschikbaar) budget kan worden gerealiseerd en er geen extra budget is om aan te vullen tot benodigd budget. Opdracht vanuit GS is de haalbaarheid en kosten van een vaste brug te verkennen en in 2022 met een voorstel hierover naar GS en PS te komen.
- Bochtafsnijding Delftse Schie - Overschie (incl. studiekosten): Overdracht met Gemeente Rotterdam loopt nu. De verwachting is dat alles rond de zomer 2022 is afgerond.

Ten aanzien van de afwijkingen op het projectbudget zijn de specifieke oorzaken:

- Bochtafsnijding Delftse Schie - Overschie (incl. studiekosten):  
Het budget is met 1,1 miljoen bijgesteld. In de eindafrekening is meerwerk opgenomen bestaande uit extra baggerkosten, waterplanten en een paar kleinere posten, welke niet waren voorzien in het budget. Bij de verrekening van de optimalisaties/kortingen is rekening gehouden met een te hoog bedrag aan besparingen, daarnaast is in verband met circa een jaar vertraging in de overdracht extra projectmanagementkosten voorzien.