

Bijlage 2 bij Voordracht Extra Investeringsimpuls Noord-Holland – Projectomschrijving: Investeringsagenda en Uitvoeringsprogramma doorstroming OV 2015-2020

ALGEMENE PROJECTINFORMATIE

- **Projectnummer** OV/7
- **Verseonnummer** 668674/668702
- **Project:** Investeringsagenda en Uitvoeringsprogramma doorstroming OV 2015-2020
- **Impulsprogramma:**
- **Gedeputeerde:** E. Post
- **Projectleider:** A. Mouwen
- **Totale projectkosten** € 27.500.000
- **Bijdrage** € 24.700.000 t.l.v. EXIN-H (restant ad € 2.800.000 ten laste van reserve
Investeringsimpuls OV)
- **Uitvoeringsperiode** 2015 – 2020

1. PROJECTOMSCHRIJVING

1.1 Inleiding

Op 13 december 2010 hebben PS bij Voordracht 84 besloten het restant van het bedrag dat gereserveerd was voor het project Spaarnepassage Zuidtangent, zijnde € 100,1 miljoen, te reserveren voor een aantal infrastructurele projecten op het gebied van openbaar vervoer. Daarbij is afgesproken dat GS op basis van de vaststelling van de projectenlijst de projecten verder zullen uitwerken en PS via aparte voordrachten een voorstel tot besluitvorming doen toekomen. Voorgesteld wordt om voor het Uitvoeringsprogramma een bedrag van € 27,5 miljoen te beschikbaar te stellen.

Van dit bedrag komt € 24,7 miljoen ten laste te brengen van de bestemmingsreserve EXIN-H-OV en € 2,8 miljoen te dekken uit de reserve OV.

De EXIN-H-bijdrage wordt als volgt gedekt:

- a. € 3,5 miljoen van herallocatie van (reeds door PS beschikbaar gestelde) niet tot besteding komende middelen voor EXIN-H OV-programma's RegioNet Korte Termijn Bus en Quick Win doorstromingsmaatregelen;
- b. € 21.200.000 aan gereserveerde middelen door intrekking van de reserveringen voor de projecten Haarlem CS-Haarlem Noord (€ 15 miljoen) en Kunstwerken vertramming Zuidtangent (€ 6,2 miljoen van de gereserveerde € 8,5 miljoen);

Ad b.

Haarlem Noord-Haarlem CS

De HOV verbinding van Velsen-Haarlem zal via de Rijkstraatweg in Haarlem blijven rijden, waarbij er in het –anders dan werd gedacht bij het maken van deze EXIN-H OV reservering – in Haarlem geen vrije businfrastructuur zal worden aangelegd. Uit indicatieve ramingen van Witteveen+Bos (2015) blijkt dat er voor maximaal € 2,8 mln. goede oplossingen voor de bus mogelijk zijn. Dit project is inclusief het benodigd bedrag opgenomen in het voorliggend Uitvoeringsprogramma.

Kunstwerken Zuidtangent railbestendig aanleggen

Er lijkt vóór 2025 geen sprake van vertramming van de Zuidtangent te zijn. Het laatste onderzoek dat daarvoor door de Provincie in samenwerking met de SRA is uitgevoerd (2015) bevestigt dit wederom. In de Investeringsagenda OV van de Stadsregio Amsterdam is daarom geen budget voor dit project opgenomen en Provincie en SRA studeren momenteel samen op het inzetten van elektrische bussen op de Zuidtangent. Na herbestemming voor het Uitvoeringsprogramma resteert op dit project een bedrag van € 2,3 mln.

Er heeft consulteren van betrokkenen plaatsgevonden. De resultaten hiervan zijn verwerkt in de voorliggende stukken. Het Uitvoeringsprogramma is geen statisch geheel, maar ademt mee met actuele ontwikkelingen en is dus dynamisch. Dit impliceert dat het mogelijk is dat projecten na studie afvallen en dat er in de loop van de tijd andere bijkomen. Zo snel mogelijk na besluitvorming door PS (voorzien op 28 september 2015) wordt gestart met de projecten waar betrokkenen het over eens zijn.

Het programma heeft een looptijd van zes jaar (2015-2020).

1.2 Maatschappelijk knelpunt

De projecten uit de Investeringsagenda zijn een vervolg en aanvulling op de kleinschalige doorstromingsmaatregelen op het stroomlijnnennet (de zogenaamde Quick Wins) die in het kader van de Visie OV 2020 zijn uitgevoerd. De Quick Win-projecten zijn primair gericht op het verbeteren van de kwaliteit voor de reizigers en niet op efficiencyverhoging van de exploitatie. Dat laatste is echter actueel geworden nu de exploitatiebudgetten steeds verder onder druk komen te staan.

De in de Investeringsagenda opgenomen projecten richten zich specifiek op het verbeteren van de betrouwbaarheid en het vergroten van de snelheid van de stroomlijnen en kennen een trajectsgewijze aanpak. De investeringen hebben tot doel om eerdere investeringen in de Quick Win projecten aan te vullen zodat per saldo zowel de efficiency van het OV als de kwaliteit voor de reiziger kan toenemen. Alle trajecten binnen de provincie waar doorstromingsproblemen spelen zijn geanalyseerd en geprioriteerd naar mate van ernst van het knelpunt. Hiervan is een Top-20 van trajecten gemaakt. Op deze trajecten zijn 30 projecten gedefinieerd waarop de Provincie graag doorstromingsmaatregelen wil treffen en 5 projecten zijn op een reservelijst geplaatst. De projecten zijn in onderstaande tabel 1 opgenomen.

1.3 Doelstelling

Met het budget voor de projecten uit de Investeringsagenda wordt zowel de betrouwbaarheid als de snelheid van het OV verhoogd, hetgeen leidt tot een hogere kwaliteit voor de reiziger en een hogere efficiency van het bussysteem.

1.4. Het resultaat

Indien alle trajectgebonden projecten uit deze Investeringsagenda uitgevoerd worden is een reële besparing van circa 14.200 dienstregelingsuren (DRU's) per jaar te verwachten, hetgeen neerkomt op een jaarlijkse besparing (of elders in te zetten) budget van ruim € 1, 4 miljoen. Door de toegenomen kwaliteit stijgen de reizigersinkomsten met circa € 0.6 miljoen per jaar¹. Dit is een conservatieve inschatting van de baten omdat alleen de baten van de toenemende betrouwbaarheid zijn meegenomen. Enkele projecten leiden ook tot een aanzienlijk kortere route voor de bus. De baten van routeverkorting zijn vooralsnog buiten beschouwing gelaten.

1.5 Meerwaarde van de investering

Het openbaar busvervoer wordt door de maatregelen betrouwbaarder en sneller wat leidt tot meer reizigers en een efficiënter systeem, omdat de exploitatiekosten dalen en de reizigersinkomsten stijgen. De provincie voldoet hiermee aan de doelstelling om het OV comfortabel te maken, regelmatig en stipt te laten rijden en goed door te laten stromen. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om met de doorstroming van het openbaar vervoer de doorstroming van het overig verkeer te belemmeren. Er wordt gezocht naar een totaaloplossing.

Tabel 1. Trajectgebonden projecten

¹ DRU-besparing en raming extra opbrengsten exclusief project HOV 't Gooi. Raming extra reizigersopbrengsten conservatief want alleen de chipcardopbrengsten zijn meegerekend. Losse verkoop zit er dus niet in.

Nummer nieuw	Wegbeheerder	Projectnaam	DRU- besparing	Trekker	Type project	Fase project (ook in SOK)	Looptijd project tot en met realisatiefase (ook in SOK)	Maximale projectkosten ex. BTW(*)
1	Alkmaar	Problematiek van Bergerhout rotonde	463	Gemeente	groot	verkenning	2016-2018	€ 1.209.000
2	Alkmaar	Kerkplein-Station	162	Gemeente	middel	verkenning	2016-2018	€ 260.000
3	Alkmaar	Spoorovergang Schinkelwaard/spoor bij Station Alkmaar Noord.	709	Gemeente	klein	verkenning	2016-2017	€ 50.000
4	Alkmaar	Helderseweg, halte Gerechtsgebouw-Alkmaar tot station (spoorovergang)	502	Gemeente	klein	verkenning	2016-2017	€ 50.000
5	Beverwijk/Heemskerk	Inbouwen KAR in VRI's Plesmanweg – Van Riemsdijklaan in Beverwijk en Jan Ligthartstraat – Jan van Kuikweg in Heemskerk.	167	Gemeente	klein	planuitwerking	2016	€ 50.000
6	Bussum	Verplaatsen bushaltes lijn 105 naar westzijde station Naarden- Bussum per medio 2019	314	Gemeente	klein	verkenning	2018	€ 85.000
7	Haarlem	Station-Schoterweg-Rijksstraatweg-Delftplein	4218	Gemeente	groot	planuitwerking	mei 2015-dec. 2017	€ 2.822.000
8	Haarlem	Passage aan de noordzijde van het station (Kennemerplein); conflict bus en fiets.	539	Gemeente	groot	verkenning	aug. 2015-dec. 2017	€ 1.950.000
9	Haarlem	Prins Bernhardlaan - Camera Obscuraweg - Haarlem Spaarwoude station (N200)-Suzette Noiretstraat.	526	Gemeente	middel	planuitwerking	2016-2017	€ 780.000
10	Haarlem	Braillelaan-Schalkwijk centrum.	236	Gemeente	middel	planuitwerking	2016-2018	€ 234.000
11	Haarlem	Trajectgewijze aanpak trajecten lijn 80 Haarlem, inclusief Emmabrug/Emmaplein en Schipholweg/PB-laan	1522	Gemeente	middel	planuitwerking	2016-2018	€ 210.000
12	Haarlem	Extra lus Stationsplein bij VRI met fietspad Kruisweg	176	Gemeente	klein	planuitwerking	2016	€ 15.000
13	Haarlem/Heemstede	Traject lijn 50 in Haarlem (Florapark/Iordenstraat, KAR inbouwen en li-of verruimen) en Heemstede (VRI's)	0	Gemeente	klein	planuitwerking	2016-2017	€ 50.000
14	Haarlem/SRA	Rustenburgerlaan(bushaltes aan beide zijden, fietspad achterlangs)	37	Gemeente	klein	planuitwerking	2015-2016	€ 100.000
15	Haarlem/SRA	Kruispunt Europaweg-Schipholweg	167	Gemeente	klein	planuitwerking	2015-2016	€ 20.000
16	Haarlem/SRA	Kruispunt Schalkwijkkerstraatweg - Schipholweg-Buitenrustbruggen	59	Gemeente	middel	planuitwerking	2016-2018	€ 350.000
17	Haarlem/SRA	Kruispunt Zijlbrug-Zijlvest-Kinderhuisvest, incl. problematiek P- garage ingang	193	Gemeente	klein	planuitwerking	2015	€ 90.000
18	Haarlem/SRA	Rustenburgerlaan (aanpassen re-af RBL/Buitenrustbruggen en kruispunt met Kleine Houtweg)	127	Gemeente	klein	planuitwerking	2015-2016	€ 80.000
19	Heerhugowaard	Middenweg zuid	102	Gemeente	klein	verkenning	2017-2018	€ 100.000
20	Heerhugowaard	Middenweg noord	126	Gemeente	klein	verkenning	2017	€ 80.000
21	Hilversum	Streng station-Schapenkamp tot kruising Emmastraat, inclusief Beatrixtunnel tot haltes Bordetstraat en Groest.	554	Gemeente	middel	planuitwerking	2016-2019	€ 325.000
22	Hilversum	Hilversum Zeveninplansoen-Loosdrechtseweg:	141	Gemeente	middel	planuitwerking	2017-2019	€ 260.000
23	Hilversum	Spoor Hilversum Sportpark	80	Gemeente	klein	verkenning	2016	€ 50.000
24	Hilversum/Bussum	Mies Baumanboulevard en Bussum station Zuid.	133	Gemeente	middel	verkenning	2016-2018	€ 550.000
25	PNH	Problematiek op de N9 tussen haltes Koedijk Overzetveer en Koedijk Vlotbrug	347	PNH	middel	verkenning	2015-2018	€ 260.000
26	Velsen	Delftplein, rechtsafler ri. Velsen om conflict bus-bus te voorkomen	813	Gemeente	klein	planuitwerking	2015-2016	€ 65.000
27	Velsen	Pontplein Velsen-Zuid	248	Gemeente	klein	verkenning	2016	€ 50.000
28	Velsen-Beverwijk	Busbaan Wijckervoort (Velsertaverse-busstation Beverwijk).	363++	Provincie	groot	verkenning	Juni 2015-eind 2020	€ 10.033.000
29	Velsen-Beverwijk	Busbaan Wijckermolen	PM	Provincie	groot	planuitwerking	2016-2018	€ 2.200.000
30	Rijk	Problematiek Velsertunnel, trajectdeel tussen Velsertbroekse Dreef en Velserttraverse	357	Rijk	groot	verkenning	2016-2018	€ 3.932.500
RESERVELIJST								
31	(R) Wijdmeren	Nieuw Loosdrecht tussen haltes Jol en Schakel.	175	Gemeente	middel	verkenning	2018	€ 50.000
32	(R) Hoorn	Station-Westfriesgasthuis, spoorproblematiek	386	Gemeente	klein	verkenning	2017-2020	€ 50.000
33	(R) Heerhugowaard	Oosttangente	207	Gemeente	groot	verkenning	2018-2020	€ 1.000.000
34	(R) Haarlem	Houtplein	0	Gemeente	groot	verkenning	2018-2022	€ -
35	(R) Bussum	Bereiken busstation Naarden-Bussum i.r.t. spoorovergang Generaal de la Reijlaan	97	Gemeente	middel	verkenning	2018	€ 140.000
(*) alleen project 30 inclusief BTW (niet-compensabel)			14.246					27.550.500
jaarlijkse besparing in Euro's			€ 1.424.642					
	Blijft overeind uit ontwerp Investeringsagenda doorstroming							
	Nieuw t.o.v. ontwerp Investeringsagenda doorstroming							
	Reservelijst							
	Door Provincie getrokken							
verkenning	Problematiek erkend, studie naar voorkeursoplossing							
planuitwerking	Uitwerken voorkeursoplossing naar VO en DO, inclusief kostenramingen							

Naast de bovenbeschreven specifieke projecten is een drietal generieke projecten in het Uitvoeringsprogramma opgenomen:

De volgende generieke projecten worden onderscheiden:

- Optimaliseren halteringsproces (snellere afhandeling reizigers op de halte en in het voertuig, zodat de halteringstijd kan afnemen).
- Inherent trage trajecten (analyse trajecten waar niet alleen in de spits, maar gedurende de hele dag te langzaam wordt gereden).
- Pilot samenwerkingsmodel VRI's.

1.6 Activiteiten/onderdelen project/deelprojecten

1. Inventarisatie op detailniveau van de te ondernemen maatregelen, opstellen SOK en uitvoeringsregeling

Er is een grove inventarisatie door de provincie van de te nemen maatregelen. Deze zullen meer in detail door de gemeenten in overleg met de Provincie worden uitgewerkt. Ook wordt een voorstel gemaakt voor het meest geschikte instrumentarium om de samenwerking en subsidiëring te formaliseren. Naar verwachting kan het voorstel voor dit instrumentarium eind 2015 aan GS ter besluitvorming worden voorgelegd.

2. Het maken van afspraken met betreffende wegbeheerders

Vanaf oktober 2015 is er duidelijk wat er per project moet gebeuren en heeft besluitvorming binnen de Provincie plaatsgevonden. De provincie zal dan in overleg treden met de betreffende wegbeheerder. Per wegbeheerder zullen er specifieke afspraken worden gemaakt. De wegbeheerders worden eigenaar van alles. De wegbeheerders moeten het beheer en onderhoud van de OV-voorzieningen op zich nemen.

3. Uitvoering van de maatregelen

Na het maken van de afspraken met de betreffende wegbeheerder, eventueel nadere onderzoeken en toetsen of de projecten voldoen aan de subsidievereisten, zullen de maatregelen worden uitgevoerd.

4. Monitoring van de voortgang van uitvoering en effecten

Er zal een monitoringplan worden opgesteld en uitgevoerd onder leiding van de provinciale programmamanager.

1.7 Betrokken partijen

Specifiek voor de nu opgenomen projecten de wegbeheerders in de gemeenten:

- Alkmaar
- Beverwijk
- Bussum
- Haarlem
- Hoorn
- Heerhugowaard
- Hilversum
- Velsen
- Wijdemeren

Het is mogelijk dat in de loop der tijd projecten in andere gemeenten aan het Uitvoeringsprogramma worden toegevoegd. In de PVVB's zal de voortgang worden gemeld.

Daarnaast:

- Rijkswaterstaat (project 30 is een rijksproject)
- Connexxion
- ROVER
- ROCOV

1.8 Tijdsplanning

Het proces met gemeenten en het Rijk zal ook na vaststelling van de Investeringsagenda en het Uitvoeringsprogramma intensief moeten zijn, de gemeenten zijn immers verantwoordelijk voor de uitvoering van de projecten. Na besluitvorming zal samen met de gemeenten worden gewerkt aan het uitvoeren van de projecten. Hiertoe worden met de gemeenten en het Rijk afspraken gemaakt over onder meer verantwoordelijkheidsverdeling, planning en verantwoording. Doel van deze afspraken is het verkrijgen van (bestuurlijk) draagvlak voor het uitvoeren van de projecten. Ook met de vervoerders (momenteel Connexxion) zullen wij voorafgaand aan realisatie van de projecten afspraken maken over de (her)allocatie van door deze investeringen potentieel gegenereerde middelen.

Er wordt naar gestreefd om eind 2015 de meeste wegbeheerders de afspraken gemaakt te hebben. Zo snel mogelijk na besluitvorming wordt gestart met de projecten waar betrokkenen het over eens zijn. Het programma heeft een looptijd van zes jaar (2015-2020).

1.9 Aard investering

Fysiek tastbare investeringen (inclusief VAT-kosten) met een levensduur van minimaal 10 jaar. Beheer en onderhoud wordt niet gesubsidieerd.

2. TOETSING AAN DE CRITERIA

2.1 Dringend knelpunt

De provincie heeft zich in de Visie OV 2020 gecommitteerd aan hoogwaardig openbaar vervoer (Stroomlijnen/R-net). Dit houdt o.a. in dat de betrouwbaarheid, snelheid van het OV moet worden vergroot. Daarnaast is het noodzakelijk om de (financiële) efficiency van het OV te vergroten.

2.2 Aansluiting bij provinciaal beleid

Ja, sluit aan bij de Visie OV 2020.

2.3 Duurzame oplossing

De maatregelen leiden tot een structurele oplossing c.q. verbetering van de huidige knelpunten en worden alleen toegepast op routes waar met zekerheid geldt dat de bus daar in de toekomst blijft rijden.

2.4 Overstijging lokale niveau

De stroomlijnen rijden ook in het concessiegebied van de SRA en de Provincie Zuid-Holland. Deze regionale partners zijn verantwoordelijk voor de doorstromingsmaatregelen in eigen gebied. Wel zijn we bereid ook te investeren op trajecten binnen de provincie waar tevens lijnen van de SRA of Provincie Zuid-Holland rijden.

2.5 Cofinanciering

Niet van toepassing. Er zal 100% subsidie voor OV-gerelateerde kosten worden verstrekt, omdat ervaringen met andere programma's (onder meer programma Quick Win doorstroming) zijn dat zonder 100% subsidie de projecten binnen gemeenten niet van de grond komen. Inzake het rijksproject 30 (Velsertunnel): het Rijk heeft aangegeven niet financieel aan dit project te willen bijdragen aangezien het een zuiver OV-project betreft.

2.6 Uitvoeringsgereed

In 2016 kan gestart worden met de uitwerking op detailniveau en kunnen de eerste fysieke maatregelen worden getroffen

2.7 Risicoanalyse

Het risico van budgetoverschrijding wordt voorkomen doordat het programmaplafond (buiten eventuele toekomstige toevoegingen) vast ligt en de subsidies aan gemeenten en het Rijk per project maximale bijdragen betreffen. Kostenoverschrijdingen komen in principe voor rekening van de gemeenten en het Rijk. Incidenteel zal een hogere projectbijdrage dan nu voorzien voorkomen, maar dit is alleen mogelijk indien daarvoor financiële ruimte binnen het programma aanwezig is. B&O-kosten van de investeringen op gemeentelijke wegen worden door de gemeenten en het Rijk gedragen. In de uitvoeringsregeling wordt een instandhoudingstermijn opgenomen.

Het programmarisico bestaat er uit dat de uit te voeren bus doorstromingsmaatregelen grotendeels op gemeentelijk en rijksgrondgebied worden gerealiseerd. Hier ligt het risico van planningsoptimisme en dus onderbesteding op de loer. De belangen van de Provincie zijn groot, maar ze is niet bevoegd en kan in feite alleen sturen door middel van het geld. Om dit risico te beheersen worden met de gemeenten afspraken over onder ander de realisatietermijnen, tussenproducten en verantwoordingsvereisten. Bij voorkeur worden deze afspraken bestuurlijk bekrachtigd. Een andere – reeds getroffen- beheersmaatregel bestaat er uit dat de projecten zo veel mogelijk in samenspraak met de gemeenten tot stand zijn gekomen, zodat draagvlak gewaarborgd is. Ook ondersteunt de Provincie de gemeenten waar mogelijk met kennis en capaciteit (onder meer ten behoeve van de gemeentelijke besluitvorming) en is ze op verzoek van gemeenten zelfs bereid het project trekkerschap tot de uitvoeringsfase over te nemen. Tot slot dient vermeld dat er geen eigen financiële bijdrage van de wegbeheerders nodig is.

2.8 Subsidierelatie

Er wordt een generiek subsidie-instrument ontworpen, waarin het mogelijk wordt 100% subsidie voor OV-gerelateerde investeringen te verkrijgen. Compensabele BTW alsmede toekomstig beheer en onderhoud (B&O) wordt niet gesubsidieerd. Specifieke afspraken worden per project of gemeente/rijk vastgelegd.

3. FINANCIËN

3.1 Bijdrage provincie onmisbaar in financieringsstructuur

Als de provincie niet financiert, zullen er geen fysieke maatregelen op het grondgebied van gemeenten en het Rijk worden getroffen. Aangezien de BTW voor de gemeenten compensabel zijn, is deze niet subsidiabel. Voor het Rijk is de BTW echter niet compensabel: derhalve wel subsidiabel.

3.2 De co-financiers

N.v.t.

3.3 Financiële projectinformatie

De gevraagde € 27,5 miljoen zal (op basis van de voorliggende ramingen) als volgt worden besteed:

€ 4.940.000 voorbereiding en programmamanagement (beheert door directie beleid);

€ 22.560.000 projecten gemeenten via een (nog nader vast te stellen) Uitvoeringsregeling (beheert door directie SVT).

Het programma heeft in principe een looptijd van 2015 t/m 2020.

Welke lasten (+) of baten (-) in euro's vloeien voort uit het voorgestelde besluit?						
OD nr. en naam	Omschrijving lasten/baten	2015/16	2017/18	2019	2020	Totaal
2.3.2 Investeren in OV voorzieningen	Investeringsagenda en Uitvoeringsprogramma doorstroming OV 2015-2020	7.700.000	15.125.000	2.475.000	2.475.000	27.500.000
						0
						0
						0
TOTAAL BESLUIT		7.700.000	15.125.000	2.475.000	2.475.000	27.500.000

Is voor het voorgestelde besluit nog budget beschikbaar in de vastgestelde begroting?								
OD nr. en naam	Subproductnr.	Omschrijving subproduct- nummer	WBS	2015/16	2017/18	2019	2020	Totaal
2.3.2 Investeren in OV voorzieningen	734305	Resv. EXIN-H kosten projecten OV	06-1003-4424-2000	1.383.200	2.717.000	444.600	444.600	4.940.000
2.3.2 Investeren in OV voorzieningen	734352	Resv. EXIN-H OV-Projecten	06-1003-4424-3000	5.532.800	10.868.000	1.778.400	1.778.400	19.760.000
2.3.2 Investeren in OV voorzieningen	734355	Resv. OV subsidies	06-2034-2100-0002	784.000	1.540.000	252.000	252.000	2.800.000
								0
TOTAAL BESLUIT				7.700.000	15.125.000	2.475.000	2.475.000	27.500.000

VERSCHIL	0	0	0	0	0
-----------------	----------	----------	----------	----------	----------

N.B. Net zoals in de begroting, is een positief bedrag (bijv. 100) een uitgave/tegenvaller en een negatief bedrag (bijv. -100) een inkomst/meevaller.

In verband met beperkte ruimte in de tabel zijn de uitgaven in 2015/2016 en 2017/2018 als bedragen samengevoegd.

Concreet zal er echter bij de Laatste begrotingswijziging 2015 een bedrag van € 1,0 miljoen t.b.v. voorbereiding en procesmanagement worden geraamd en de overige uitgaven ad € 6,7 miljoen bij de Eerste begrotingswijziging 2016.

3.4 Consequenties voor resterende gelden Extra Investeringsimpuls

Na besluitvormingen over de € 24,7 miljoen aan EXIN-H-middelen zijn binnen de reserve EXIN-H, compartiment OV nog de volgende middelen gereserveerd met een totaal van € 34.113.973,15.

Openbaar Vervoer

Grensstreek/Westflank (HOV Noordwijk)	9.500.000,00
HOV-knoop Amstelveen	12.500.000,00
Haarlem-Schiphol/Zuidas A9	7.808.000,00
Kunstwerken railbestendig	2.300.000,00
Restantbudget Herprioritering OV-budget	5.973,15
HOV Amstelveen - Uithoorn	2.000.000,00

Haarlem, 12 augustus 2015