

integraal MeerjarenProgramma Infrastructuur 2023-2030



INFRASTRUCTUUR



INHOUD

1. Inleiding	3
1.1. Doel document	4
1.2. Provinciale infrastructuur	4
2. Visie en beleidskaders	6
2.1. Beleidskaders	7
2.2. Strategie	8
3. Programmering infrastructuur	10
3.1. Onderhouds-, vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten	11
3.2. Programmering en projecten	12
3.3. Dekking infrastructuurprojecten	15
3.4. Planning en control cyclus (P&C-cyclus)	16
4. Projecten en programmering	17
4.1. Gebied 1 – Kop van Noord-Holland	19
4.2. Gebied 2 - Alkmaar e.o.	22
4.3. Gebied 3 - West-Friesland	25
4.4. Gebied 4 – Zuid-Kennemerland/IJmond	27
4.5. Gebied 5 – Zaanstreek-Waterland	30
4.6. Gebied 6 – Noord-Holland Zuid	33
4.7. Gebied 7 – Gooi en Vechtstreek	37
4.8. Gebiedsoverstijgende deelprogramma's	39
4.9. Gerealiseerde projecten en areaaluitbreiding	40
4.10. Geschrapte projecten	41
5. Financieel overzicht programma infrastructuur	42
5.1. Vast en variabel onderhoud	43
5.2. Investerings	44
5.3. Kapitaallasten	45
Bijlage 1: Verklarende woordenlijst	47
Bijlage 2: Gebruikte afkortingen	49

INLEIDING



Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2023-2030 geeft inzicht in de geprogrammeerde onderhouds- en vervangingsmaatregelen en de maatregelen ter verbetering en/of uitbreiding van de provinciale infrastructuur.

De maatregelen worden per gebied weergegeven. In het iMPI wordt 8 jaar vooruit gekeken, waarvan de laatste 3 jaar een doorkijk is; deze programmering is nog niet volledig.

1.1. DOEL DOCUMENT

Het doel van dit document is inhoudelijk en financieel informeren over het meerjarenprogramma infrastructuur. Het programma is opgesteld binnen de geldende beleids- en financiële kaders. De financiële gegevens in het iMPI vormen de basis voor de Begroting 2023.

Aan Provinciale Staten wordt met de voordracht van het iMPI gevraagd in te stemmen met:

- de opname van nieuwe projecten in de studiefase;
- de promotie van projecten naar de planfase;
- de promotie van projecten naar de realisatiefase;
- het schrappen van projecten.

In de Financiële Verordening Provincie Noord-Holland 2019 is opgenomen dat kredieten in de voordracht van de Begroting(-swijziging) worden aangevraagd. Door het iMPI voorafgaand aan de Begroting in dezelfde PS vergadering te behandelen, wordt de verbinding tussen de inhoud van de projecten en de besluitvorming over de financiën behouden.

De promotie naar de realisatiefase resulteert in een kredietaanvraag in de voordracht van de Begroting.

In paragraaf 3.2 wordt de rol van Provinciale Staten bij het opnemen en promoveren van projecten nader uitgelegd.

De uitvoering van vast en variabel onderhoud wordt georganiseerd binnen de financiële en kwalitatieve kaders van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen ([NIKG2020-2023](#)). Dit wordt in het volgende hoofdstuk toegelicht. Het budget voor vast en variabel onderhoud komt uit de reserves groot onderhoud wegen en vaarwegen. Voor deze werkzaamheden zijn geen kredietaanvragen nodig.

1.2. PROVINCIALE INFRASTRUCTUUR

De provinciale infrastructuur bestaat uit drie netwerken: wegen, vaarwegen en vrijliggende busbanen, ook wel OV-banen genoemd. Langs een groot deel van onze wegen liggen parallelwegen, fietspaden en bermen, die ook eigendom van de provincie zijn. Figuur 1 geeft een overzicht van de drie netwerken.



**FIGUUR 1 – PROVINCIALE NETWERKEN: ROOD = WEGEN, BLAUW = VAARWEGEN, GEEL = OV-BANEN
(EN TER INFORMATIE: ORANJE = RIJKSWEGEN)**

De Wegenwet en de Scheepvaartverkeerswet schrijven voor dat de provincie verplicht is de provinciale infrastructuur in stand te houden. De provincie doet dit door de infrastructuur te onderhouden of te vervangen als het einde van de (technische) levensduur is bereikt.

De provinciale infrastructuur is van groot maatschappelijk belang. Aanleg, verbetering en onderhoud van de infrastructuur is erop gericht op een duurzame manier optimale prestaties te bereiken op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. In Tabel 1 is de totale omvang van de provinciale infrastructuur weergegeven.

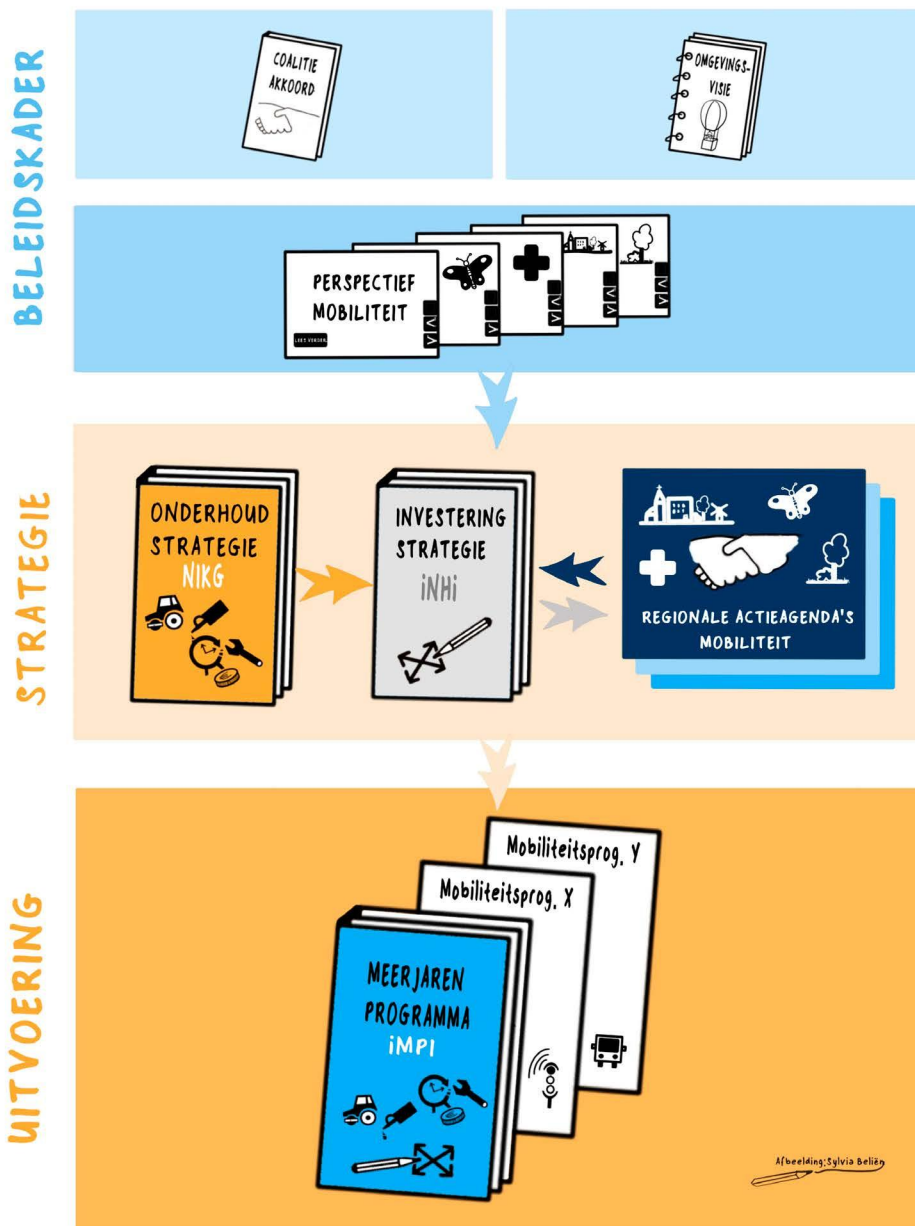
TABEL 1 – HOEVEELHEDEN INFRASTRUCTUUR

Type areaal	Hoeveelheid (stand 1-1-2022)	Eenheid
Wegen (enkel- en meerbaans)	645	kilometer
Fietspaden	384	kilometer
Vrij liggende busbanen	50	kilometer
Openbare verlichting	11.470	stuks
Verkeersregelininstallaties (VRI's)	256	stuks
Dynamisch route-informatiepanelen (DRIP's)	30	stuks
Haltes/stations/HOV-baan	64	stuks
Haltes langs provinciale wegen	489	stuks
Vaste kunstwerken (incl. ecoducten en tunnels)	525 (resp. 4 en 2)	stuks
Beweegbare kunstwerken (incl. pontjes en sluizen)	65 (resp. 2 en 10)	stuks
Vaarwegen	246	kilometer
Brugbedieningscentrale	1	stuks
Verkeerscentrale	1	stuks
Tunnelcentrale	1	stuks
Steunpunten	8	stuks
Faunapassages/dassenrasters	80/2200	stuks /meters
Bomen	49.169	stuks
Struweel	1.260	hectare
Grasberm	1.492	hectare
Sloten	560	hectare
Slootoevers	70	kilometer

VISIE EN BELEIDSKADERS



Het iMPI heeft een relatie met andere documenten die door de provincie Noord-Holland worden opgesteld. In deze documenten staat haar visie en zijn beleidskaders en ontwikkelingen vastgelegd in relatie tot de infrastructuur. In onderstaande figuur is dit weergegeven.



Figuur 2 – Relatie iMPI met andere documenten binnen Provincie Noord-Holland

2.1. BELEIDSKADERS

Op het hoogste niveau draagt de provincie haar langetermijnvisie uit door zich te verbinden aan landelijke akkoorden, convenanten en dergelijke. De nadere uitwerking vindt vervolgens plaats in beleidskaders.

Coalitieakkoord

Bij het uitvoeren van infrastructurele projecten wordt waar mogelijk invulling gegeven aan de speerpunten uit het coalitieakkoord ten aanzien van verduurzaming, verbetering leefbaarheid, energietransitie, klimaatadaptatie en verbeteren biodiversiteit.

In het coalitieakkoord “Duurzaam doorpakken” (2019-2023) is het volgende over de ontwikkeling en instandhouding van provinciale infrastructuur opgenomen:

- **Duurzaamheid en innovatie:** De provinciale infrastructuur moet op termijn voldoen aan onze duurzaamheidsambities. Innovatie is een voorwaarde om de klimaatdoelstellingen te realiseren.
- **Fiets:** Wij investeren in nieuwe snelfietsroutes in de regio's Alkmaar, Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek. Fietsveiligheid is een randvoorwaarde bij de aanleg en het beheer van provinciale infrastructuur.
- **Faunapassages/bermbeheer:** Om versnippering van natuurgebieden tegen te gaan en de biodiversiteit te versterken, nemen wij de aanleg van faunapassages standaard mee bij de aanleg en het beheer van provinciale wegen. We beheren onze bermen natuurvriendelijk.
- **Zonne-energie:** We gaan onze provinciale wegen en gebouwen optimaal benutten voor de opwekking van zonne-energie.

Individuele projecten op de provinciale infrastructuur, die in het coalitieakkoord worden genoemd, zijn:

- Verbinding A8-A9
- Bereikbaarheid Bollenstreek
- Broek in Waterland
- Bereikbaarheid kust Zuid-Kennemerland

Omgevingsvisie

In de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 is het integrale beleid van de provincie opgenomen. De Omgevingsvisie laat de ontwikkelingsprincipes voor de hele provincie zien om een hoge kwaliteit van de leefomgeving te kunnen bieden. Hierbij komen de thema's gezondheid, veiligheid, klimaatadaptatie en landschap aan bod. Mobiliteit is een van de hoofdthema's in de Omgevingsvisie.

De nadere uitwerking van het thema mobiliteit in het Perspectief Mobiliteit brengt alle inzichten en beleidskeuzes samen in relatie tot de andere hoofdthema's zoals verstedelijking, klimaat en energie. Met behulp van onder andere de iNHl en de NIKG kiezen en prioriteren we projecten die deels tot aanpassingen van de provinciale infrastructuur leiden. Deze projecten worden in het iMPI opgenomen.

2.2. STRATEGIE

De strategie voor de langere termijn voor de provinciale infrastructuur ligt vast in de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) en de investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHl). Ook worden ontwikkelingen, zoals duurzaamheid en innovatie, in deze documenten beschreven. De NIKG en de iNHl worden elke 4 jaar herzien en vastgesteld door Provinciale Staten. Deze documenten vormen de kaders voor de programmering van vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten op onze infrastructuur en voor het uitvoeren van vast en variabel onderhoud.

investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHl)

De iNHl vertaalt het provinciale beleid naar een concrete belangenafweging voor verbeteringen en uitbreidingen aan de provinciale infrastructuur. De trajecten zijn geprioriteerd op de beleidsonderwerpen verkeersveiligheid fiets- en wegverkeer, doorstroming OV- en wegverkeer, gezonde leefomgeving, ontsnippering natuur en klimaatadaptatie. Trajecten die matig scoren op deze indicatoren, kunnen worden geprogrammeerd in het iMPI als infrastructurele maatregelen nodig zijn. Ook kunnen initiatieven uit de regio, politiek of eigen organisatie worden getoetst op nut en noodzaak. Volgens planning wordt de nieuwe iNHl in 2023 vastgesteld.

Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) 2020-2023

De NIKG stelt kaders voor het onderhoud van de provinciale infrastructuur. De NIKG legt de kwaliteitsniveaus vast waaraan de infrastructuur moet voldoen. De beeldkwaliteitsniveaus zijn gebaseerd op de eisen voor verkeersveiligheid, bereikbaarheid, comfort, aanzien, leefbaarheid en milieu. Met de NIKG is aangesloten op het landelijke ABCD-kwaliteitssysteem van de CROW. Hierin is het hoogste kwaliteitsniveau A, B het basisniveau en D het laagste niveau. De gehanteerde beeldkwaliteitsniveaus bij onze provincie zijn:

TABEL 2 – BEELDKWALITEITSNIVEAU AREAAL

Type areaal	Beeldkwaliteit
Stroomwegen	B
Overige wegen	C
Fietspaden	B
Milieuaspecten bij wegbeheer	B
Vrijliggende busbanen	B
Haltes/stations Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)	B
Vaarwegen/oevers	C/D

Beeldkwaliteitseisen alleen zijn niet altijd toereikend. De uiteindelijke uitvoering van het onderhoud wordt ook gevoed door richtlijnen, normen en de uitkomsten van inspecties.

Regionale Actieagenda's Mobiliteit

Samen met de partners worden regionale, integrale agenda's opgesteld, waarin de infrastructurele netwerken worden geanalyseerd en met alle ruimtelijke ontwikkelingen in verband worden gebracht. Hieruit volgen integrale maatregelpakketten van de partners die goed op elkaar zijn afgestemd. Dit zijn vaak niet-infra-structurele maatregelen, maar bevatten ook infrastructurele maatregelen gebaseerd op het STOMP¹ -principe. De maatregelen op provinciale infrastructuur worden aangedragen voor opname in de studiefase van het iMPI.

¹ STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, MaaS en Privé-auto, waarbij S de meeste prioriteit krijgt en P de minste. STOMP vormt de basis voor de ruimtelijke inpassing van mobiliteit.



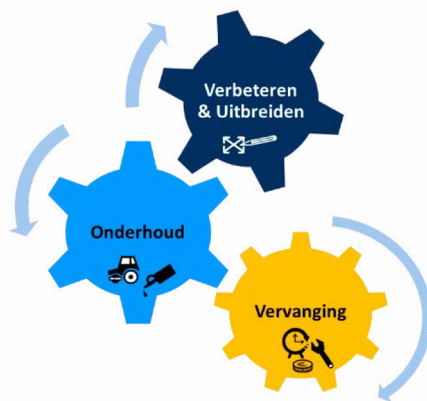
PROGRAMMERING INFRASTRUCTUUR



Op onze infrastructuur voeren we verschillende maatregelen uit. Deze maatregelen worden geprogrammeerd en vervolgens als projecten in uitvoering gebracht. Daarbij doorlopen ze een aantal fasen. De projectfasen en het programmeren van projecten worden in dit hoofdstuk toegelicht. De dekking van de kosten van infrastructurele projecten wordt uitgelegd en tot slot wordt aandacht besteed aan de werkafspraken tussen Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten over infrastructurele projecten.

3.1. ONDERHOUDS-, VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

Om de provinciale infrastructuur goed te laten functioneren is onderhoud nodig. Er zijn twee soorten onderhoud: vast en variabel. Wanneer infrastructuur aan het einde van de levensduur is gekomen en de levensduur redelijkerwijs niet door middel van renovatie kan worden verlengd, wordt zij volledig vervangen. Indien sprake is van een verkeersveiligheids-, leefbaarheids- of doorstromingsknelpunt, kan worden besloten de bestaande infrastructuur te verbeteren en/of uit te breiden. De relatie tussen deze activiteiten is weergegeven in Figuur 3.



FIGUUR 3 - SAMENHANG ACTIVITEITEN INFRASTRUCTUUR

Vast onderhoud

Voorbeelden hiervan zijn (ecologisch) bermbeheer, snoeien, smeren en reinigen.

Vast onderhoud is kleinschalig onderhoud dat kort-cyclisch op de infrastructuur wordt uitgevoerd. Het is goed voorspelbaar en de kosten tussen de jaren fluctueren weinig. Vast onderhoud wordt daarom niet geprogrammeerd.

Variabel onderhoud

Een voorbeeld van variabel onderhoud is het asfalteren van de bovenste asfaltlaag van wegen en fietspaden.

Variabel onderhoud is veelal ingrijpend van aard, dat na een langere gebruiksperiode op een groot deel van de infrastructuur wordt uitgevoerd. Het wordt ook wel 'groot onderhoud' genoemd. De maatregelen zijn nodig om de technische levensduur van de infrastructuur te behouden.

Variabel onderhoud wordt met intervallen van meerdere jaren uitgevoerd en wordt geprogrammeerd.

Vervangingsprojecten (inclusief renovatieprojecten)

Voorbeelden zijn de vervanging van een volledige brug of het afbreken en opbouwen van alle asfaltlagen en (een gedeelte van) de fundering van een weg.

Infrastructuur wordt vervangen indien de economische of technische levensduur is bereikt. Met behulp van renovatie van een deel van de infrastructuur, kan in sommige gevallen de totale levensduur worden verlengd zonder de gehele infrastructuur volledig af te breken en te herbouwen. Renovaties vallen ook onder de definitie van een vervangingsproject.

Verbeter- en uitbreidingsprojecten

Voorbeelden zijn het ombouwen van een kruispunt naar een rotonde, het aanleggen van een nieuwe (parallel)weg of het aanleggen van een fietstunnel.

Het betreft projecten ter verbetering en/of uitbreiding van de infrastructuur. Verder in de tekst wordt hiernaar verwezen met 'verbeter- en uitbreidingsprojecten'.

Ter illustratie een voorbeeld van een beweegbare brug

In de levenscyclus van een stuk infrastructuur kunnen alle soorten activiteiten een keer voorbij komen. Het volgende fictieve voorbeeld illustreert het verschil tussen de verschillende activiteiten.

Het smeren van de lagers, het schilderen van de stalen onderdelen en het schoonmaken van de regenwaterafvoer is allemaal **vast onderhoud**.

Het vervangen van lagers en hekwerken is **variabel onderhoud**.

Als een val (de beweegbare klep), ophanging en bewegingswerken worden vervangen en gemoderniseerd, is sprake van **renovatie**, indien hiermee de technische levensduur (significant) wordt verlengd.

Het vervangen van de volledige brug en de funderingen onder de grond door een nieuwe brug op dezelfde locatie, is een **vervangingsproject**.

Indien ook fietsers gebruik gaan maken van de brug en daarvoor een fietspad aan de brug wordt toegevoegd, is sprake van **uitbreiding**.

In sommige gevallen zijn de verschillen tussen de activiteiten niet zwart/wit te onderscheiden.

Gebiedscontracten

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten programmeren we in het iMPI en worden door integrale projectmanagement (IPM-)teams voorbereid en uitgevoerd. Het vast en variabel onderhoud is zoveel mogelijk in gebiedscontracten ondergebracht. De provincie is ingedeeld in 7 beheergebieden en er zijn 6 gebiedscontracten, aangezien de gebieden 2 en 3 zijn ondergebracht in één gebiedscontract.

Gebiedscontracten zijn integrale onderhoudscontracten met een looptijd van 10 jaar, waarbij de gebiedsaannemers verantwoordelijk zijn voor een belangrijk deel van het vast en variabel onderhoud van de infrastructuur.

Het beheer en onderhoud van tunnels, het baggeren van vaarwegen en de constructieve veiligheid van bruggen zijn niet opgenomen in de gebiedscontracten en worden op een andere manier georganiseerd.

TABEL 3 – GEBIEDSCONTRACTEN EN BIJBEHORENDE GEBIEDSOPDRACHTNEMERS

Gebiedscontract	Gebiedsopdrachtnemer (combinatie)	Ingangsdatum	Looptijd
1. Kop van Noord-Holland	Dura Vermeer Divisie Infra, Ploegam, Van den Biggelaar Grond- en waterbouw en Van Doorn Geldermalsen	1-6-2015	10 jaar
2. & 3. Midden Noord	BAM Infra, ENGIE Services en Krinkels	1-1-2017	10 jaar en 3 maanden
4. Zuid Kennemerland - IJmond	BAM Infra en Krinkels	24-11-2017	10 jaar en 3 maanden
5. Zaanstreek Waterland	KWS Infra Amsterdam - Heerhugowaard en Van Hattum en Blankevoort	30-3-2018	10 jaar en 3 maanden
6. Noord-Holland Zuid	Mobilis TBI, Aannemingsmaatschappij Van Gelder en De Jong Zuurmond	18-6-2018	10 jaar en 3 maanden
7. Gooi en Vechtstreek	KWS Infra Amsterdam - Heerhugowaard en Van Hattum en Blankevoort	2-5-2017	10 jaar

3.2. PROGRAMMERING EN PROJECTEN

Programmering

Projecten beginnen met een initiatief. Dit is niet een echte projectfase, maar een proces waarbij initiatieven, beleidskaders en analyses kunnen leiden tot een studieproject dat in het iMPI wordt opgenomen.

Het komt regelmatig voor dat een verbeter- en uitbreidingsinitiatief de studiefase niet bereikt. In de initiatieffase is het immers nog niet zeker of de oplossing wordt gevonden in het verbeteren of uitbreiden van de provinciale infrastructuur. De verbeter- en uitbreidingsinitiatieven zijn dan ook niet opgenomen in het iMPI.

Vervangingen worden wel als initiatief in het iMPI opgenomen op het moment dat het verwachte jaar van vervanging binnen de meerjaren-programmering van het iMPI valt. Deze initiatieven komen in principe altijd tot uitvoering. Het exacte vervangingsmoment kan echter nog wijzigen op basis van onder andere inspectiegegevens. Een vervangingsinitiatief promoveert naar de studiefase wanneer het daadwerkelijke vervangingsmoment dichterbij komt en het project opgestart moet worden voor een tijdige uitvoering.

Variabel onderhoud, vervangings-, verbeter- en uitbreidingsmaatregelen worden waar mogelijk samengevoegd in één project. Dit noemen we trajectbenadering. De gebiedsaannemers zijn grotendeels verantwoordelijk voor de planning van het variabel onderhoud, maar ook hun plannen worden betrokken bij deze afstemming. Het resultaat is een afgestemde

programmering van projecten in het iMPI.

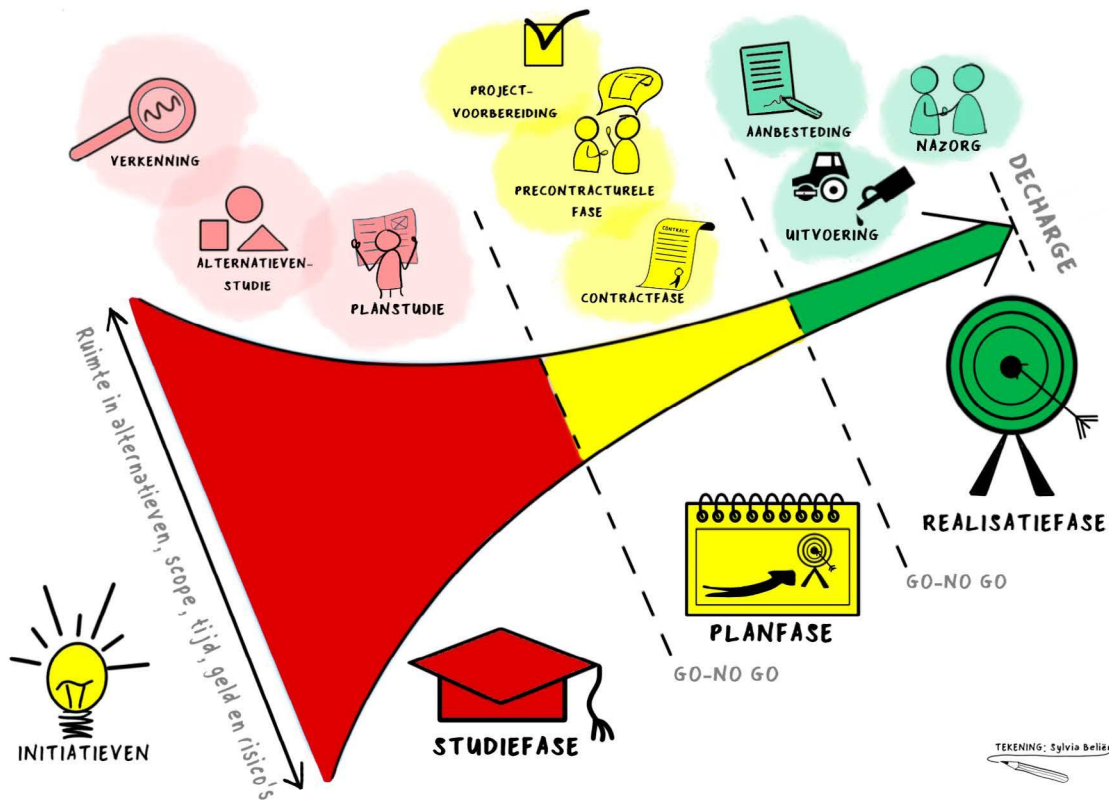
Wanneer bij een onderhouds- of vervangingsproject vertraging optreedt, moeten eventuele risico's worden beperkt.

Bijvoorbeeld door het nemen van een tijdelijke maatregel, zoals het verlagen van de maximumsnelheid, het instellen van een aslastbeperking of het uitvoeren van een levensduurverlengende maatregel.

Projecten

Alle vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten doorlopen drie hoofdfasen: de **studie-, plan- en realisatiefase**.

De hoofdfasen zijn opgedeeld in verschillende subfasen, die worden uitgewerkt door projectteams.



FIGUUR 4 - PROJECT HOOFDFASEN, SUBFASEN EN BEÏNVLOEDINGSRUIMTE AFHANKELIJK VAN DE PROJECTFASE

Opname in de studiefase

Het besluit voor opname van een project in de studiefase wordt door Gedeputeerde Staten genomen (gemandateerd aan de portefeuillehouder). Bij de voordracht van (de actualisering van) het iMPI wordt de lijst met nieuw opgenomen studieprojecten ter instemming aan Provinciale Staten voorgelegd.

Studiefase

In de studiefase worden, samen met de omgeving en partners, verkenningen uitgevoerd naar het knelpunt en worden mogelijke alternatieven verkend. Zodra een integrale afweging heeft geleid tot een voorkeursvariant, wordt deze verder uitgewerkt in een planstudie. Het resultaat is een uitgebreide scopebeschrijving.

Promotie naar planfase

Aan het einde van de studiefase leggen Gedeputeerde Staten een besluit aan Provinciale Staten voor over de oplossingsrichting en de promotie van het project naar de planfase. Het is mogelijk dat aan het einde van de studiefase de conclusie wordt getrokken dat het project niet verder wordt uitgewerkt, bijvoorbeeld als een knelpunt onvoldoende aanwezig blijkt of er onvoldoende draagvlak is voor mogelijke oplossingen. In zo'n geval wordt het project geschrapt. Bij de voordracht van (de actualisering van) het iMPI worden de te schrappen en te promoveren studieprojecten ter instemming aan Provinciale Staten voorgelegd.

Planfase

In de planfase wordt de gekozen oplossing verder uitgewerkt door een integraal projectmanagementteam (IPM-team). Het IPM-team gaat aan de slag met onder andere de technische uitwerking, participatie en inspraaktrajecten, vergunningen en contractdocumenten. Dit levert een uitvoeringsspecificatie op die nauwkeurig kan worden geraamd, op basis waarvan het benodigde krediet kan worden aangevraagd. De uiteindelijke kosten kunnen hoger of lager uitvallen dan bij de promotie naar de planfase bekend was.

Promotie naar realisatiefase

In de voordracht van (de actualisering van) het iMPI - die voorafgaand aan de Begroting(-swijziging) in dezelfde vergadering wordt behandeld - wordt eerst het besluit genomen het project op inhoudelijke gronden te promoveren naar de realisatiefase. Daarna stellen Provinciale Staten bij de behandeling van de Begroting(swijziging) het uitvoeringskrediet beschikbaar.

Realisatiefase

In de realisatiefase wordt het project aanbesteed en voert de aannemer de werkzaamheden uit. Wanneer het beschikbaar gestelde krediet onvoldoende is, wordt een kredietverhoging voorgelegd aan Provinciale Staten.

Nazorgfase

Nadat het project is opgeleverd en het areaal is opengesteld voor het verkeer, start de nazorgfase en wordt het project afgerond en overgedragen aan de beheerder.

Schatting, prognose en raming uitvoeringskosten

Het benodigde budget voor een project wordt met het doorlopen van de verschillende fasen steeds nauwkeuriger. De uitvoeringskosten van de verbeter- en uitbreidingsprojecten in de studiefase zijn schattingen en nog met onzekerheden omgeven. Deze bedragen zijn dan ook niet opgenomen in de tabellen in hoofdstuk 4. Voor vervangingen wordt vaak gebruik gemaakt van normkosten (eenheidsprijzen) en deze zijn wel terug te vinden in eerdergenoemde tabellen.

In de planfase is meer inzicht in de kosten en spreken we van een prognose. In de loop van de planfase wordt deze prognose steeds nauwkeuriger en op het eind van de planfase wordt het uitvoeringskrediet op basis van een raming bij Provinciale Staten aangevraagd.

In de nazorgfase wordt het project financieel afgerond (decharge), waarna het krediet officieel wordt afgesloten door Provinciale Staten.



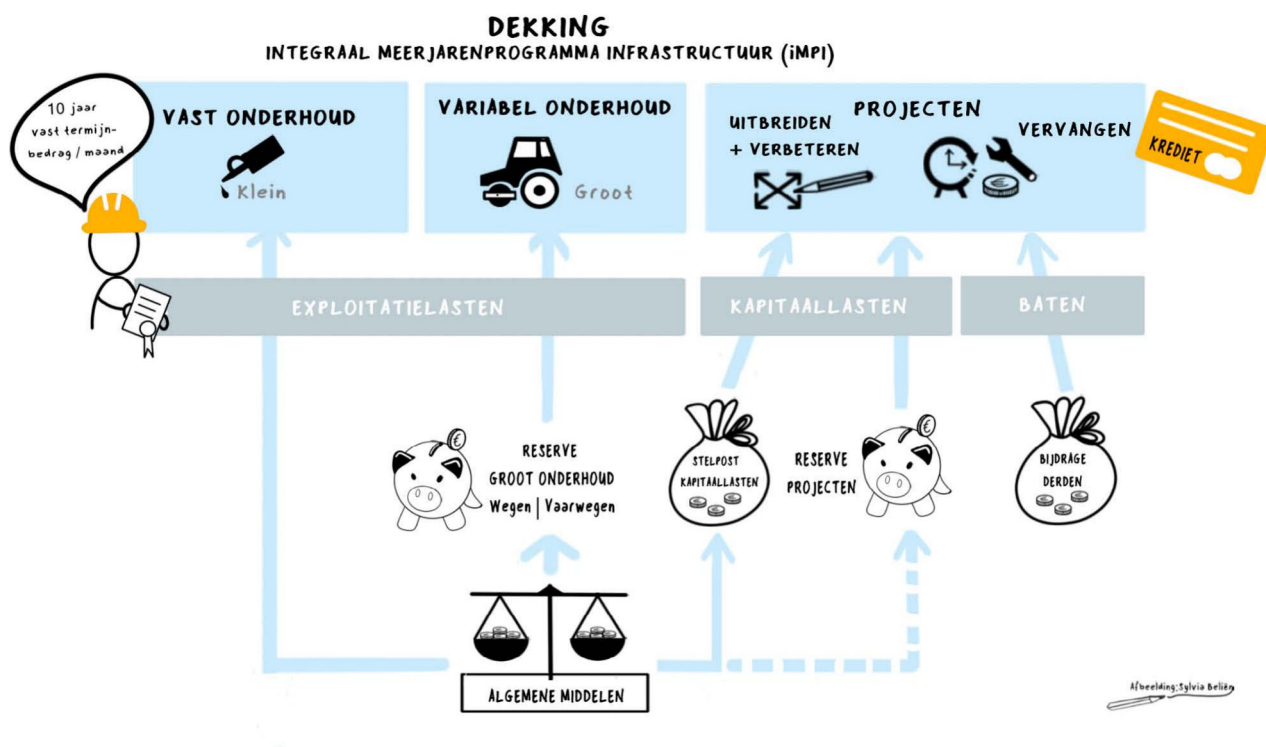
3.3. DEKKING INFRASTRUCTUURPROJECTEN

De dekking van de werkzaamheden aan infrastructuur vallen onder begrotingsprogramma 4 - Bereikbaarheid van de Begroting. De begrotingsprogramma's zijn opgedeeld in beleidsdoelen en daaronder in operationele doelen. De werkzaamheden die in het IMPI zijn geprogrammeerd, zijn terug te vinden onder beleidsdoel 4.4.

TABEL 4 – PROGRAMMA 4 BEREIKBAARHEID – OPERATIONELE DOELEN IN RELATIE TOT HET IMPI

4.4	Provinciale infrastructuur in stand houden en ontwikkelen
4.4.1	Beheerstrategie en meerjarenprogramma's opstellen
4.4.2	Studiefase verbeter- en uitbreidingsprojecten uitvoeren
4.4.3	Studiefase vervangingsprojecten uitvoeren
4.4.4	Plan- en realisatiefase infrastructuurprojecten uitvoeren
4.4.5	Infrastructuur beheren en in stand houden
4.4.6	Vaarwegen beheren en in stand houden
4.4.7	Innovatieprojecten infrastructuur uitvoeren

De verschillende activiteiten hebben hun eigen dekkingsbronnen, zoals in figuur 5 wordt toegelicht.



FIGUUR 5: DEKKING VAN HET INTEGRALE MEERJARENPROGRAMMA INFRASTRUCTUUR

Vast onderhoud

Het vast onderhoud wordt door de gebiedsaannemers uitgevoerd aan de hand van de gebiedscontracten. Daarvoor krijgen zij gedurende de looptijd van het contract een vast termijnbedrag per maand. Deze kosten zijn zeer constant en voorspelbaar en worden rechtstreeks gedekt uit de exploitatie. Het risico van opvangen van fluctuaties in de bestedingen ligt met deze gebiedscontracten bij de aannemer. In de Begroting wordt jaarlijks een budget voor het vast onderhoud opgenomen.

Variabel onderhoud

Ook het variabel onderhoud wordt voor een belangrijk deel door de gebiedsaannemers uitgevoerd. Hiervoor geldt hetzelfde zoals is toegelicht bij het vast onderhoud.

Voor het variabel onderhoud dat niet is ondergebracht in de gebiedscontracten, is er een fluctuatie in budgetbehoefte per jaar. Om grote schommelingen in de exploitatie tegen te gaan, zijn daarvoor twee bestemmingsreserves ingesteld: Groot onderhoud wegen en Groot onderhoud vaarwegen. Deze worden jaarlijks met een storting gevoed. Onttrekking uit de bestemmingsreserve vindt plaats op basis van de werkelijke kosten.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten zijn investeringen waarvoor Provinciale Staten kredieten verstrekt. De kredieten leiden tot kapitaallasten, nadat de bijdragen van derden zijn afgetrokken van het bruto krediet. Het netto krediet wordt gekapitaliseerd. De afschrijvingskosten en de rentekosten van externe financiering vormen samen de kapitaallasten en worden over de toekomstige gebruiksduur als last genomen op de balans. De financiering van de kapitaallasten vindt momenteel plaats uit eigen middelen en bestaan daardoor momenteel alleen uit afschrijvingslasten. De geldende afschrijvingstermijnen zijn als volgt:

TABEL 5 - AFSCHRIJVINGSTERMIJNEN INVESTERINGEN

Kredietsoort	Afschrijvingstermijn (jaren)
Krediet bruggen	50
Krediet sluizen	50
Krediet wegen	50
Krediet vaarwegen (inclusief oevers)	40 (houten damwand/staal koudgevoemd)
Krediet vaarwegen (inclusief oevers)	80 (stalen damwand warmgewalst)
Krediet technische installaties	5 / 8 / 15

3.4. PLANNING EN CONTROL CYCLUS (PgC-CYCLUS)

De aanvraag van financiële middelen voor projecten volgt de bestaande P&C-cyclus. Bij de Kaderbrief worden voorstellen gedaan wanneer het huidige financiële kader ontoereikend is. Afweging van deze voorstellen vindt plaats op nut, noodzaak, haalbaarheid etc. Na vaststelling van de Kaderbrief vormt deze de basis voor de nadere uitwerking van de meerjarenbegroting. Met de vaststelling van de begroting of een begrotingswijziging komen de financiële middelen beschikbaar. Kredieten noodzakelijk voor de realisatie van een iMPI-maatregel worden in principe bij de begroting en/of de eerste begrotingswijziging aangevraagd, maar hier kan gemotiveerd van worden afgeweken.

4

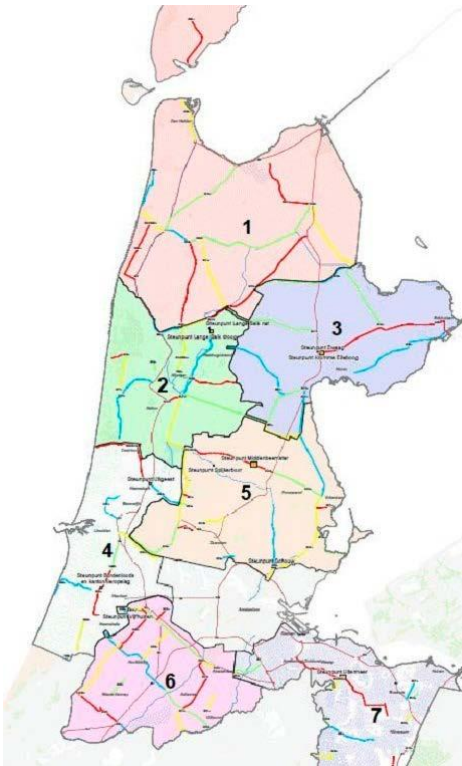
PROJECTEN EN PROGRAMMERING



In dit hoofdstuk wordt per onderhoudsgebied een toelichting gegeven op de geprogrammeerde infrastructurele projecten. De grenzen van de onderhoudsgebieden komen grotendeels overeen met de grenzen van de bestuurlijke regio's. Afwijkingen zijn te vinden daar waar de regiogrenzen de provinciale infrastructuur op onlogische plekken doorkruisen, bijvoorbeeld een weg die in twee gebieden valt. Deze gebiedsindeling is ook gebruikt voor de gebiedscontracten.

De provincie Noord-Holland is opgedeeld in de volgende gebieden:

1. Kop van Noord-Holland
2. Alkmaar en omgeving
3. West-Friesland
4. Zuid-Kennemerland/IJmond
5. Zaanstreek-Waterland
6. Noord-Holland Zuid
7. Gooi en Vechtstreek



FIGUUR 6:GEBIEDSINDELING

In de tabellen in de volgende paragrafen staan per gebied de vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten met de daarbij behorende bruto bedragen (i.e. inclusief bijdragen van derden). Het betreft schattingen voor projecten in de initiatief- en studiefase, prognoses voor projecten in de planfase en kredieten voor projecten in de realisatiefase². De kostenschattingen in de studiefase zijn voor de vervangingsprojecten wel opgenomen; voor de verbeter- en uitbreidingsprojecten niet.

Per project is aangegeven waarom het wordt gerealiseerd: 'einde levensduur' in het geval van vervangingsprojecten en 'veiligheid', 'leefbaarheid' of 'bereikbaarheid' in het geval van verbeter- en uitbreidingsprojecten. Verder is vermeld wanneer de uitvoering is gepland. Wanneer een project in meerdere gebieden plaatsvindt, wordt het benoemd in de tabellen van het gebied waar het zwaartepunt van het werk ligt. Voor het variabel onderhoud worden per gebied de meest relevante projecten in de tekst benoemd.

De in 2022 gerealiseerde projecten worden aan het einde van het hoofdstuk genoemd. Deze projecten bevinden zich dan in de nazorgfase of zijn al geheel afgerond. Hierover wordt in het iMPI niet meer gerapporteerd.

De aandachtspunten voor de gehele iMPI-programmering worden aan het einde van dit hoofdstuk kort beschreven.

² De schattingen voor vervangingsinvesteringen zijn herzien in januari 2022. Dit betekent dat de prijsstijgingen als gevolg van de Oekraïne oorlog hierin niet zijn verwerkt. Gezien de onzekerheid van deze gevolgen, is dit ook moeilijk in te schatten.

Digitale kaart

Het gehele iMPI 2023-2030 is op een [digitale kaart](#) in te zien. De projecten zijn te vinden op de geografische locatie waar de werkzaamheden plaatsvinden. Het gehele programma bestaat uit de volgende onderdelen:

- Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten (terug te vinden in de tabellen in hoofdstuk 4)
- Gebiedsoverstijgende programma's (terug te vinden in Tabel 13 in hoofdstuk 4)
- Variabel onderhoud (buiten gebiedscontracten) ('highlights' zijn tekstueel beschreven per gebied in hoofdstuk 4, gehele omvang op de digitale kaart)
- Variabel onderhoud (Meerjaren Onderhoudsplanning (MJOP) van de gebiedsaannemers) - vooruitblik tot einde looptijd gebiedscontracten (programmering wordt gedaan door de gebiedsaannemer; 'highlights' zijn tekstueel beschreven per gebied in hoofdstuk 4; de gehele omvang is op de digitale kaart weergegeven)

4.1. GEBIED 1 – KOP VAN NOORD-HOLLAND

Gebiedsgrens

De Kop van Noord-Holland bestaat uit de gemeenten Den Helder, Hollands Kroon, Medemblik (gedeeltelijk), Schagen en Texel.



Gebiedskenmerken

De Kop van Noord-Holland kenmerkt zich door overwegend landelijk wonen, recreëren en landbouw, met enkele stedelijke (woonwerk)gebieden zoals Schagen en Den Helder. In de landelijke gebieden is vervoer per auto belangrijk voor de langere afstanden. De regio bezit met Greenport Noord-Holland Noord een sterke werkgelegenheidsmotor met een eigen patroon aan verkeersbewegingen. Openbaar vervoer heeft een functie op enkele sterke verbindingen en van en naar de knooppunten.

De resultaten van het programma De Kop Werkt!, dat in 2021 is afgelopen, worden meegenomen in de op te stellen regionale samenwerkingsagenda. Hierbij wordt uiteraard de relatie gelegd met de reeds lopende samenwerking rondom het Maritiem-cluster in Den Helder, de Waddenbaai en de IJsselmeer-kustontwikkeling.

Variabel onderhoud

Bermonderhoud wordt ecologisch uitgevoerd, zodat de biodiversiteit langs de provinciale wegen toeneemt.

De komende jaren wordt op onder andere op de N240, N245, N250 (buiten de bebouwde kom Den Helder) en de N502 onderhoud uitgevoerd, waarbij onder andere de stille deklagen worden vervangen. Tevens wordt er onderhoud uitgevoerd aan de kunstwerken Schagerbrug, Waardbrug en de Zijperbrug.

Vervangings- en verbeter- en uitbreidingsprojecten

TABEL 6 – GEBIED 1: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
09D01-01 - Vervanging - Burg. Visserbrug - Remmingwerken De remmingwerken van de Burg. Visserbrug zijn ernstig aangetast door bacteriën en houtrot op de waterlijn en dienen te worden vervangen.	Einde levensduur	Realisatie	2022-2023	€ 620.000
14B12-01 - Vervanging - Onderdelen Vlotbrug 't Zand	Einde levensduur	Initiatief	2027	€ 1.451.000
14C02-01 - Vervanging - Onderdelen St. Maartensvlotbrug	Einde levensduur	Plan	2024	€ 2.116.000
14D35-90 - Vervanging - Stolperbasculebrug Zie N248-15	Einde levensduur	Plan	2023-2025	€ 11.600.000
14G07-01 - Vervanging - Alkmaarsche brug - Remmingwerken A	Einde levensduur	Initiatief	2027-2028	€ 324.000
19D07-90 - Vervanging - Koopvaardersschutsluis - kolk en damwand Zie K20-07	Einde levensduur	Realisatie	2022-2024	€ 11.600.000
alg-41 - Verbetering - Bereikbaarheid Den Helder De kortetermijnmaatregelen op de N250 zijn gerealiseerd (N250-01). Er is een integrale studie uitgevoerd naar het verbeteren van de Bereikbaarheid in Den Helder. De haalbaarheid van een nieuwe brug ter hoogte van de Koopvaardersschutsluis en een ongelijkvloerse kruising N250-Havenweg is onderzocht. Verder zijn “zachte maatregelen” onderzocht, zoals dynamisch verkeersmanagement, beperkt parkeren, P+B en een ticketsysteem voor de veerboot. Deze maatregelen hebben slechts deels betrekking op de N250 en worden beschouwd in de ruimtelijke ontwikkeling van de stad en de haven. De resultaten van het onderzoek worden meegenomen in de ontwikkeling van het “Maritiem cluster”.	Bereikbaarheid	Studie	n.n.b.	€ -
K01-01 - Vervanging - 4 km - o km - Vaarwegvak 14 - Schagerkanaal: Noordhollandsch Kanaal – Schagerkoggekanaal (Schagen) en Vaarwegvak 15 Vervanging slechte oevers (750 m staal); geen natuurvriendelijke oevers.	Einde levensduur	Initiatief	2027	€ 3.635.000
K01-02 - Vervanging - Zijperbrug - 14D30 - Brug en remmingwerk	Einde levensduur	Initiatief	2026-2027	€ 7.202.000
K03-01 - Vervanging - 7,7 km - o km - Vaarwegvak 15 - Schagerkoggekanaal en Kolhornerdiep: Schagen - splitsing Waardkanaal Deel oeverconstructie voor de Westfriesesluis. Betreft 126 meter hout voor staal.	Einde levensduur	Initiatief	2024	€ 644.000
K06-10 - Vervanging - Braaksluis (14G28) wachtplaats Noord en Zuid De wachtplaatsen aan de noord- en zuidzijde van de Braaksluis worden vervangen.	Einde levensduur	Realisatie	2022-2023	€ 1.285.000
K18-05 - Vervanging - Westfriesesluis - 14G31 - Wachtplaats Oost, wachtplaats West en remmingwerken, meerstoelen, steigers.	Einde levensduur	Plan	2030	€ 655.000
K18a-01 - Vervanging - 7,8 km - o km - Vaarwegvak 16 - Westfriesche Vaart: splitsing Waardkanaal - zijlsloot bij km. 7,8 Vervangen van 2 km houten oeverconstructie voor hout (daar waar mogelijk worden natuurvriendelijke oevers aangelegd).	Einde levensduur	Realisatie	2021-2023	€ 2.580.000
K18a-02 - Vervanging - 7,8 km - o km - Vaarwegvak 16 - Westfriesche Vaart: splitsing Waardkanaal - zijlsloot bij km. 7,8 Vervangen van ca. 4 km houten oeverconstructie voor 2 km hout en 2 km staal. Beide met natuurvriendelijke oevers.	Einde levensduur	Initiatief	2027	€ 10.724.000
K18b-01 - Vervanging - 14,6 km - 7,8 km - Vaarwegvak 17 - Westfriesche Vaart; zijlsloot bij km. 7,8 Medemblik Vervangen van 1600 m houten oeverconstructie voor hout (daar waar mogelijk natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Realisatie	2021-2023	€ 6.184.000
K18b-02 - Vervanging - 14,6 km - 7,8 km - Vaarwegvak 17 - Westfriesche Vaart: zijlsloot bij km. 7,8 - Medemblik Vervangen van ca. 4 km houten oeverconstructie voor 2 km hout en 2 km staal. Beide met natuurvriendelijke oever.	Einde levensduur	Initiatief	2027	€ 10.724.000
K20-07 - Verbetering - Verlenging Koopvaardersschutsluis, gemeente Den Helder Gelijktijdig met het groot onderhoud wordt de kolklengete van de sluis verlengd tot 115 meter. Het verlengen van de Koopvaardersschutsluis tot 115 meter sluit aan bij de ambitie van de provincie om het Noordhollandsch Kanaal als kernnet aan te wijzen, die in de toekomst geschikt wordt voor minimaal CEMT-klasse 4, waarbij de sluis een kolklengete moet hebben van 115 meter. Door het verlengen van de sluis kunnen langere schepen via het Noordhollandsch Kanaal richting Amsterdam varen.	Bereikbaarheid	Realisatie	2022-2024	€ 7.700.000

Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
K20n-06 - Vervanging - Kooysluis- 14B17 - Remming- en geleidewerken	Einde levensduur	Initiatief	2026	€ 348.000
K20n-b-01 - Vervanging - 71,3 km - 62,9 km - Vaarwegvak 3 - Noordhollandsch Kanaal: Sint Maartensvlotbrug - Splitsing Schager Kanaal Vervanging 1000 m - Houten oevers (verankerd) door staal (verankerd) met basalt on oververdediging (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Initiatief	2026	€ 5.406.000
K20n-c-02 - Vervanging - 62,9 km - 55,5 km - Vaarwegvak 2 - Noordhollandsch Kanaal: Splitsing Schagerkanaal - Pontveer Westeinde Vervanging houten oevers door staal. De scope betreft vervanging van 588m oeverconstructie voor een nieuwe stalen damwand. Vanuit het project 'Stolperbasculebrug' wordt hieraan nu aan toegevoegd 200m damwand vervanging, nieuwe wachtplaats en baggerwerkzaamheden.	Einde levensduur	Initiatief	2026	€ 6.179.000
K20n-d-01 - Vervanging - 78,6 km - 71,3 km - Vaarwegvak 1 - Noordhollandsch Kanaal: Pontveer Westeinde - KVSS Vervanging ca. 800 m houten oever door staal.	Einde levensduur	Studie	2024	€ 3.970.000
K20n-d-02 - Vervanging - 78,6 km - 71,3 km - Vaarwegvak 1 - Noordhollandsch Kanaal: Pontveer Westeinde - KVSS Vervanging 680 meter houten oever.	Einde levensduur	Initiatief	2029	€ 4.167.000
N240-14 - Verbetering - Trajectbenadering N240b, gedeelte A7-Medemblik, gemeente Hollands Kroon Gelijktijdig met het groot onderhoud op de N240, gedeelte A7-Medemblik, wordt ter verbetering van de verkeersveiligheid bermverharding aangebracht. Tevens worden de kruispunten voorzien van openbare verlichting en een middengeleider.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2023-2025	€ 3.750.000
N240-16 - Verbetering - Bermverharding N240, gedeelte Slootdorp-De Haukes De N240, ged. Slootdorp-De Haukes, heeft een rijbaan van 5,85 meter. Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt aan de westzijde van de weg bermverharding aangebracht.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2023	€ 700.000
N240b-01 - Vervanging - Kunstwerk 14Ho2 en 14Ho4 Afstemming met maatregel N240-05 en N240-14.	Einde levensduur	Realisatie	2023-2025	€ 5.200.000
N241-14 - Verbetering - Maatregelen parallelweg N241 oostzijde, gemeente Hollands Kroon De parallelweg oostzijde wordt oneigenlijk gebruikt en op verschillende locaties rijdt het verkeer over de berm van de parallelweg naar de N241 om omrijden of rijden door de bebouwde kom te voorkomen. Door het realiseren van snelheidsremmende maatregelen en het aanbrengen van een obstakel in de tussenberm kan dit gebruik worden teruggedrongen en wordt er minder hard gereden.	Verkeersveiligheid	Studie	2025	€ -
N242-24 - Verbetering - Noordelijke ontsluiting Agriport A7 op de N242, gemeente Hollands Kroon Aan de noordzijde van Agriport is een aansluiting op de A7 gewenst. De gemeente Hollands Kroon heeft de provincie gevraagd deze ontsluiting in de vorm van een rotonde uit te werken.	Bereikbaarheid	Studie	2025	€ -
N248-15 - Verbetering - Verbreding Stolperbrug, gemeente Schagen De Stolperbasculebrug wordt vervangen. Er wordt een nieuwe, bredere brug ten noorden van de huidige brug gerealiseerd met een gescheiden, fietspad op de brug. De nieuwe Stolperbrug wordt circulair, energieneutraal en zo onderhoudsarm mogelijk gebouwd.	Verkeersveiligheid	Plan	2023-2025	€ 4.400.000
N248-17 - Verbetering - Verkeersveiligheid kruispunten N248-Wadweg en N248-Waardpolderhoofdweg (LT-maatregelen), gemeente Hollands Kroon Om de verkeersveiligheid op de kruispunten van de N248 met de Wadweg en de Waardpolderhoofdweg te verbeteren, wordt gekeken welke korte- en langetermijnmaatregelen genomen kunnen worden. Gekeken wordt naar zowel infrastructurele als gedragsmaatregelen.	Bereikbaarheid	Studie	2026-2027	€ -
N248b-03 - Vervanging - Schagerbrug A - 14G14 Schagerbrug A wordt vervangen. Gesprekken zijn gevoerd met HHNK en de gemeente Hollands Kroon over de Slootvaart (waar de Schagerbrug over heengaat) De mogelijkheid is er om van de Schagerbrug een vaste kunstwerk te maken, e.e.a. nog bestuurlijk en met stakeholders af te stemmen. De besluitvorming hierover wordt verwachting eind 2022.	Einde levensduur	Plan	2025	€ 9.500.000
N248b-05 - Vervanging - Waardbrug -14G11	Einde levensduur	Initiatief	2027-2028	€ 10.687.000
N250-04 - Verbetering - N250-Hoofdgracht, gemeente Den Helder Doordat de TESO een nieuwe, grotere veerboot in gebruik heeft genomen, kan - vanwege de grotere capaciteit - het schip bij volledige bezetting niet tijdig worden gelost. Daardoor kan de veerboot ook niet tijdig worden geladen en komt de dienstregeling in gevaar.	Bereikbaarheid	Studie	2025	€ -
N501-03 - Verbetering - Reconstructie kruispunt N501-Keesomlaan/Westerweg, gemeente Texel Ter verbetering van de verkeersveiligheid wordt op dit kruispunt een enkelstrooksrotonde gerealiseerd.	Verkeersveiligheid	Plan	2024-2025	€ 1.054.000

Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
N501-05 - Verbetering - Reconstructie kruispunt N501-Redoute, gemeente Texel Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Op het kruispunt wordt een middengeleider voor overstekend langzaam verkeer gerealiseerd, zodat fietsers in twee fasen de N501 kunnen oversteken. Door de realisatie van de middengeleider ontstaat tevens de ruimte om een linksafstrook aan te leggen.	Verkeersveiligheid	Plan	2024-2025	€ 500.000
VRI-geb1-02 - Vervanging - VRIs einde levensduur door iVRI's Voorzien voor periode 2025 - 2030 (dus buiten VRI-programma), deze worden in een latere periode end-of-life. Scope: N503-Rijksweg (2027) / N245-Zuiderweg (2030) / N245-Havenstraat (2030) / N245-Warmenhuizerweg (2030).	Einde levensduur	Initiatief	2025-2030	€ 1.400.000

4.2. GEBIED 2 - ALKMAAR E.O.

Gebiedsgrens

Het gebied Alkmaar e.o. bestaat uit de gemeenten Alkmaar (exclusief gebied van voormalige gemeente Graft-De Rijk), Bergen, Castricum (gedeeltelijk), Dijk en Waard, Heiloo en Uitgeest (gedeeltelijk).



Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

TABEL 7 – GEBIED 2: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
19Bo8-01 - Vervanging - Huygenbrug A - Remming- en geleidewerken De remming- en geleidewerken Huijgenbruggen zijn einde levensduur en dienen te worden vervangen. Vooralsnog wordt uitgegaan van de vervanging remmingwerken ten oosten van de bruggen en de remmingwerken tussen de beide bruggen in. Daarnaast is bij recente inspecties geconstateerd dat de damwanden onder kunstwerk 19Bo9 aan de zuidzijde einde levensduur zijn.	Einde levensduur	Studie	2024	€ 300.000
19Bo9-01 - Vervanging - Huygenbrug B - Remming- en geleidewerken en damwanden Zie 19Bo8-01	Einde levensduur	Studie	2024	€ 300.000
alg-13 - Uitbreiding - Nieuwe aansluiting op de A9, gemeente Heiloo Er wordt een nieuwe aansluiting op de A9 ter hoogte van de Lagelaan in Heiloo gerealiseerd. Deze aansluiting maakt deel uit van het programma De Nieuwe Strandwal, dat tot doel heeft een bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van het gebied. Naast de aansluiting bestaat het programma uit groenprojecten, bedrijventerrein Boekelermeer en woningbouw in Castricum/Limmen. De aansluiting is nodig om de ruimtelijke ontwikkelingen te faciliteren, en levert daarnaast een bijdrage aan verbetering van knelpunten in de huidige situatie. Tevens wordt de aanleg van een fietsverbinding over de A9 meegenomen in dit project.	Bereikbaarheid	Realisatie	2024-2026	€ 45.899.331
Ko7/Ko8-02 - Vervanging - o/o km - 2,2/7 km - Vaarwegvak 21 - Hoornsevaart (Ko7) en Huigenvaart (Ko8) Vervanging 400 m oeverconstructie hout voor hout, met natuurvriendelijke oevers op verschillende locaties.	Einde levensduur	Plan	2023-2024	€ 1.800.000
K20/10/09-b-01 - Vervanging - 38,4 km - 32 km - Vaarwegvak 7 - Noordhollandsch Kanaal: Gat van de meer (Akersloot) - Splitsing Omval	Einde levensduur	Realisatie	2022-2023	€ 3.400.000
K20a-01 - Vervanging - 44,9 km - 38,4 km - Vaarwegvak 5 - Noordhollandsch Kanaal: Splitsing Omval - Alkmaar Noord	Einde levensduur	Realisatie	2022-2023	€ 4.120.000
K20a-02 - Vervanging - Vaarwegvak 5 - Noordhollandsch Kanaal: Splitsing Omval Alkmaar Noord - vervolg K20a-01	Einde levensduur	Initiatief	2026	€ 1.300.000
K20n-a-01 - Vervanging - 55,5 km - 44,9 km - Vaarwegvak 4 - Noordhollandsch Kanaal: Alkmaar Noord - St. Maartensvlotbrug	Einde levensduur	Realisatie	2022-2023	€ 1.985.000
N242-25 - Verbetering - Verkenning N242, gedeelte N508 (Nollencircuit)-N241 (Verlaat), gemeente Dijk en Waard Er wordt in een verkenning uitgevoerd om de knelpunten in beeld te brengen, die zich op de N242 voordoen.	Bereikbaarheid	Studie	n.n.b.	€ -
N242-26 - Verbetering - Verkeersmanagement N242, gedeelte A9-N508, gemeente Alkmaar Het wegbeeld op de N242 tussen de A9 en de N508 komt niet overeen met de toegestane maximumsnelheid. Het traject wordt door weggebruikers als onveilig ervaren door de combinatie van de werkelijk gereden snelheid, brugopeningen, bochten en landbouwverkeer. Door het plaatsen van portalen met matrixborden, waarop de maximumsnelheid is aangegeven, wordt de verkeersveiligheid verbeterd.	Verkeersveiligheid	Plan	2023-2024	€ 3.000.000
N242-27 - Verbetering - Ontbrekende schakel fietsroute Heerhugowaard-Noord/ Noord-Scharwoude, gemeente Dijk en Waard Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Er is geen rechtstreekse fietsverbinding tussen Heerhugowaard-Noord en Broek op Langedijk/Noord-Scharwoude. Er wordt onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingen.	Bereikbaarheid	Studie	2025-2026	€ -
N242-28 - Verbetering - Fietsknelpunt kruispunt N242-Smuigelweg, gemeente Dijk en Waard Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Op het kruispunt N242-Smuigelweg moeten fietsers gelijkvloers oversteken, waarbij gemotoriseerd verkeer net onder een spoorbrug vandaan komt. Daarnaast moeten fietsers vanuit het zuiden naar het kruispunt toe eerst de Smuigelweg oversteken om de opstelplaats van het kruispunt te bereiken. Er wordt onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingen.	Verkeersveiligheid	Studie	2025-2026	€ -
N242a-06 - Vervanging - 45,6 km - 46,92 km - Rehabilitatie Een deel van de N242a heeft een (theoretische) End of Life van 2024. Afstemming met de verkenning N242, gedeelte N508-N241 (N242-25).	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 1.450.000

Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoerings- periode	Totaal budget/ krediet
N242Ld-02 - Vervanging - Fietsbrug 19B10 Vervangen fietsbrug 19B10.	Einde levensduur	Studie	2024	€ 640.000
N243-06 - Verbetering - Trajectbenadering N243a, gemeenten Alkmaar, Beemster en Koggenland Het traject loopt van de N242 naar de nieuwe aansluiting met de Westfrisiaweg ter hoogte van de N507. Met de reconstructie van de N243 wordt de verkeerveiligheid verbeterd, de doorstroming geborgd en waar mogelijk de ruimtelijke karakteristieken van het gebied versterkt. Daarenboven is de reconstructie noodzakelijk, omdat de weg voor een deel aan het einde van de levensduur is. Het ontwerp is gericht op de aanleg van rotondes en een uniform profiel op basis van een weg van 7,05 meter, een vergevingsgezinde berm van 3 meter en een fietspad van 3 meter.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2021-2023	€ 41.820.000
N243a-03 - Vervanging - 0,68 km - 15,7 km - Wegconstructie en kunstwerken Trajectbenadering. Gelijktijdig met de uitvoering van maatregel N243-06 wordt groot onderhoud uitgevoerd aan het traject N243a tussen km. 0.680 (N242)-15.700 (N23). Onder andere het (gedeeltelijk) vervangen van kunstwerken 19E09, 19E10, 19E11, 19E12, 19E13, 19E14, 19G03, 19G04, 19G05, 19G07, 19G08 en 19G09. Groot onderhoud aan VRI km 9.6 Jisperweg en VRI km 14.7 Kathoek. Openbare verlichting: km 14.6-15.2 armaturen vervangen en dimmers aanbrengen.	Einde levensduur	Realisatie	2021-2023	€ 9.480.000
N244a-07 - Vervanging - 0 km - 5,33 km - Gefaseerde bomenkap en aanplant - 2e fase Het gefaseerd kappen en herplant van bomen langs het tracé van de N244 tussen Alkmaar en Akersloot. De te kappen bomen, een rij populieren van ca. 30-40 jaar oud, bevinden zich tussen de rijbaan van de N244 en het Noordhollandsch kanaal. Fase 1 (zie N244a-01 en N244a-06) is in 2022 uitgevoerd en fase 2 duurt t/m winter 2028/2029.	Einde levensduur	Studie	2023-2029	€ 450.000
N504a-01 - Vervanging - Schoorldammerbrug - 19A04 - civiel, vervanging (renovatie) val	Einde levensduur	Initiatief	2029	€ 1.220.000
N508-05 - Verbetering - Reconstructie kruispunt N508-Herenweg, gemeente Alkmaar Er is onvoldoende capaciteit op dit kruispunt. Het kruispunt wordt heringericht ten behoeve van een betere doorstroming van onder andere het openbaar vervoer en een betere ontsluiting van het bedrijventerrein Beverkoog.	Bereikbaarheid	Studie	2025	€ -
N510b-01 - Vervanging - 10,45 km - 12,28 km - Rehabilitatie Een deel van het traject N510b heeft een (theoretische) End of Life van 2028. Het betreft km 10.450 - 12.280.	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 1.870.000
N512-07 - Verbetering - Fietsoversteek kruispunt N512-Weg naar de Bleek (Rinnegom), gemeente Bergen Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Op dit kruispunt is geen aparte fietsoversteek aanwezig. Fietzers steken samen met het autoverkeer over. Er wordt onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingen.	Verkeersveiligheid	Studie	2025-2026	€ -
VRI-geb2-03 - Vervanging - VRIs einde levensduur door iVRI's Voorzien voor periode 2025 - 2030 (dus buiten VRI-programma), deze worden in een latere periode end-of-life. Scope: N241-Heerenweide Opmeer (2028) / N241-Lindengracht Opmeer (2028) / N241-Verlaat Heerhugowaard (2027) / N242- Edisonstraat Heerhugowaard (2029) / N242-Zuidtangent Heerhugowaard (2028) / N245-Nauertogt Broek op Langedijk (2028) / N504-Rijksweg Schoorl dam (2027) / N512-Heilooerzeeweg Egmond (2028).	Einde levensduur	Initiatief	2027-2029	€ 328.000

4.3. GEBIED 3 - WEST-FRIESLAND

Gebiedsgrens

Het gebied bestaat uit de gemeenten Drechterland, Enkhuizen, Hoorn, Koggenland, Medemblik (gedeeltelijk), Opmeer en Stede Broec.



Gebiedskenmerken

West-Friesland kent zowel landelijke als stedelijke gebieden. Het betreft een regio met veel externe relaties, een sterke werkgelegenheidsstructuur, veel vitale, regionaal gewortelde bedrijven en een sterke logistieke en agribusiness-sector. Daarbij werken velen buiten West-Friesland. Ook hier geldt dat in de landelijke gebieden het vervoer per auto belangrijk is voor de langere afstanden en het vrachtvervoer. De noord-zuidverbinding (A7 en spoorverbinding Amsterdam/West-Friesland) is de belangrijkste (economische) verbinding voor de regio.

Er worden de komende jaren veel woningen gebouwd in de regio. Hoorn zet in op een meer hoog stedelijk karakter rond het OV-knooppunt de Poort van Hoorn. Voor toeristen is het een aantrekkelijke regio door de natuur, het water en de historische steden.

Variabel onderhoud

Bermonderhoud wordt ecologisch uitgevoerd, zodat de biodiversiteit langs de provinciale wegen toeneemt. Daarnaast vindt op meerdere provinciale wegen, zoals de N247, onderhoud aan het asfalt plaats.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

TABEL 8 – GEBIED 3: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

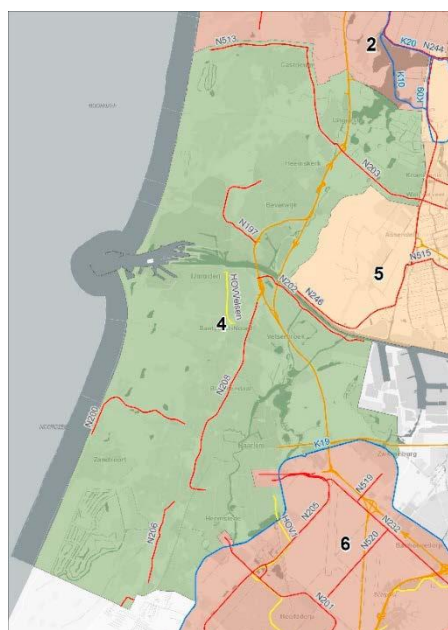
Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoerings- periode	Totaal budget/ krediet
ALG-Vaarwegen - Vervanging - SCADA installaties Bediening Centrale Heerhugowaard	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 4.500.000
N023-05 - Verbetering - Restpunten Westfrisiaweg Er is nog een aantal restwerkzaamheden die moeten worden afgerond en waarvan het niet is gelukt deze uit te voeren voor de beoogde dechargedatum van het project. De werkzaamheden zijn zeer divers van aard qua financiële omvang en uitvoeringswijze. De locaties van de uit te voeren werkzaamheden zijn verspreid over het gehele traject van het project N23 (N194 en N307).	Bereikbaarheid	Realisatie	2022-2023	€ 7.700.000
N194-01 - Uitbreiding - Aanleg turborotonde ontsluiting nieuwe woonwijk Tuindersweijde, gemeente Koggenland In verband met woningbouw Tuindersweijde in Obdam wordt een turborotonde op de N194 gerealiseerd. Dit is een project dat op verzoek van de gemeente Koggenland wordt uitgevoerd en betaald.	Bereikbaarheid	Studie	-	€ -
N239-03 - Verbetering - Ontsluiting Agriport A7 en reconstructie kruispunten N239/op- en afritten A7, gemeenten Medemblik en Hollands Kroon De hoofdontsluiting van het Agriport A7-gebied is voorzien bij het kruispunt N239-Coppershorn. De op- en afritten van de A7 naar de N239 liggen op korte afstand van dit kruispunt. Om een goede doorstroming op dit wegdeel te verkrijgen en de verkeersveiligheid te waarborgen worden deze drie kruispunten met behulp van drie gekoppelde verkeersregelininstallaties op elkaar aangesloten.	Bereikbaarheid	Studie	2026	€ -
N239-09 - Verbetering - Tijdelijke maatregelen kruispunt N239-Agriport/Coppershorn Op het kruispunt is geen vrijliggende fietsoversteek aanwezig. Fieters moeten met het overige verkeer - waaronder zwaar vrachtverkeer van en naar Agriport - oversteken. Vooruitlopend op de definitieve oplossing (zie project N239-03) wordt een vrijliggend fietspad/oversteek aangelegd op het kruispunt voor een periode van circa 4 jaar.	Verkeersveiligheid	Plan	2023	€ -
N240-05 - Verbetering - Aanleg rotonde kruispunt N240-N239 en parallelweg N240, gedeelte Almereweg-N239, gemeenten Medemblik en Hollands Kroon Ter verbetering van de verkeersveiligheid wordt op het kruispunt N239-N240 een rotonde gerealiseerd. Daarnaast wordt het ontbrekende deel parallelweg langs de N240 aangelegd tussen de Almereweg en de N239, zodat het agrarisch verkeer niet meer door de kern van Opperdoes hoeft te rijden. Voor de parallelweg wordt een doorsteek door de Westfriesedijk naar de Koggenrandweg gemaakt. Ook wordt de fietsoversteek bij het Opperdoezerp (uit het Programma provinciale fietsknelpunten) aangepast.	Verkeersveiligheid	Plan	2025-2026	€ -
N241-13 - Verbetering - Trajectbenadering N241b, gedeelte N242-A7, gemeenten Dijk en Waard, Hollands Kroon, Opmeer en Medemblik Gelijktijdig met het groot onderhoud op de N241b, gedeelte N242-A7 worden - ter verbetering van de verkeersveiligheid - verschillende maatregelen genomen. De weg, berm en het fietspad worden verbreed. De kruispunten worden heringericht. En ter hoogte van de Trambaan wordt de N241 naar het noorden omgelegd. Ook worden grootschalig kabels en leidingen verlegd, waaronder watertransportleidingen.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2022-2025	€ 60.000.000
N241b-03 - Vervanging - 10,2 km - 22,6 km - Wegconstructie en kunstwerken 19E03, 19E04, 19E07 zie N241-13	Einde levensduur	Realisatie	2022-2025	€ 17.600.000
N247-17 - Verbetering - Trajectbenadering N247b, gedeelte N244-A7, gemeenten Edam-Volendam en Koggenland Gelijktijdig met het groot onderhoud op de N247, gedeelte N244-A7, worden twee vaste bruggen vervangen (vervangingsinvestering) en tevens verbreed (nieuwe investering).	Verkeersveiligheid	Plan	2023-2025	€ 1.451.000
N247b-02 - Vervanging - Kunstwerken 19G33 en 19E20 Trajectbenadering: Vervangen van twee kunstwerken: KW 19G33 en KW 19E20. zie N247-17	Einde levensduur	Realisatie	2023-2025	€ 3.600.000

Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
N247-23 - Verbetering - Aanpassingen parallelweg/fietspad N247, gedeelte Oosthuizen-Grosthuisen, gemeenten Edam-Volendam en Koggenland Het upgraden van de fietsroute Hoorn - Purmerend tot een regionale fietsroute is onderdeel van het programma Fietsinfrastructuur van de bestuurlijke overeenkomst MIRT-verkenning Corridor Amsterdam Hoorn. De route gaat over gemeentelijke en provinciale wegen/fietspaden; dit project betreft het provinciale fietspad/parallelweg langs de N247. De maatregelen bestaan uit het verbreden van de fietsstrook op de parallelweg langs de N247, ged. Oosthuizen-Dorpsweg (Oudendijk), het verbreden van het fietspad N247, ged. Dorpsweg-Grosthuisen tot 3 meter en maatregelen in de fietstunnels N247.	Verkeersveiligheid	Studie	2026-2027	€ -
N307-01 - Verbetering - Veiligheid bij incidenten Op enkele locaties kunnen weginspecteurs in geval van incidenten het verkeer onvoldoende veilig stilzetten en afschermen. Dit wordt veroorzaakt door beperkt zicht op het verloop van de weg op een aantal locaties, de afwezigheid van een vluchtstrook en het ontbreken van signalering boven de weg in combinatie met de gereden snelheid. Dit zelfde probleem speelt ook bij de N242 (zie project N242-26).	Verkeersveiligheid	Studie	2025-2026	€ -
N505-01 - Verbetering - Trajectbenadering N505a, gemeenten Drechteland, Stede Broec, Enkhuizen De N505a loopt van de N240 naar de N302 (v/h deel van de N302, maar heet vanaf 2019 N505). Het onderhoudsproject is opgenomen in de studiefase van het iMPI, zodat onderzocht kan worden of gelijktijdig met het groot onderhoud (vervanging verkeersregelininstallaties) aanpassingen aan de kruispunten op het traject worden gerealiseerd. Op deze manier wordt de overlast voor de weggebruiker zoveel mogelijk beperkt.	Verkeersveiligheid	Studie	2027	€ -
N505a-01 - Vervanging - o km - 9,8 km - Rehabilitatie Een deel van het traject N505a dient gereconstrueerd te worden, dit betreft de locaties waar hoogovenslakken aanwezig zijn (en welke nog niet zijn aangepakt).	Einde levensduur	Initiatief	2027	€ 2.970.000
VRI-geb3-02 - Vervanging - VRIs einde levensduur door iVRI's Voorzien voor periode 2025 - 2030 (dus buiten VRI-programma), deze worden in een latere periode end-of-life. Scope: N239-Coppershorn Lambertschaag (2026) / N247-Op- en afritten A7 Scharwoude (2025) / N505-de Weed Lutjebroek (2025) / N505-Esdoornlaan Bovenkarspel (2025) / N505-Kerspelweg Hoogkarspel (2025) / N505-Lindenlaan Enkhuizen (2025) / N505-Sluisweg Hoogkarspel (2025) / N505-Veilingweg Bovenkarspel (2025) / N505-Verlengde Raadhuislaan Grootebroek (2025) / N505-Westeinde Enkhuizen (2025) / N506-Markerwaardweg Venhuizen (2027) / N506-Zuiderdracht Blokker (2027)	Einde levensduur	Initiatief	2025-2029	€ 4.200.000

4.4. GEBIED 4 – ZUID-KENNEMERLAND/IJMOND

Gebiedsgrens

Het gebied bestaat uit de gemeenten Beverwijk, Bloemendaal, Castricum (gedeeltelijk), Haarlem, Haarlemmermeer (gedeeltelijk), Heemskerk, Heemstede, Uitgeest (gedeeltelijk), Velsen, Zaanstad (gedeeltelijk) en Zandvoort.



Gebiedskenmerken

Het gebied Zuid-Kennemerland/ IJmond is op te delen in een toeristisch kustgedeelte, de historische stad Haarlem en de industrie en bedrijven in de IJmond. Het gebied wordt doorsneden door het Noordzeekanaal. Zandvoort en Bloemendaal kenmerken zich door strand en natuurgebied en het circuit Zandvoort. De IJmond kenmerkt zich door Tata Steel dat een grote impact heeft op het omliggende gebied en de aanlanding van windenergie en verdere distributie het land in. Binnen dit gebied zijn geen vaarwegen in beheer of onderhoud.

Variabel onderhoud

Bermonderhoud wordt ecologisch uitgevoerd, zodat de biodiversiteit langs de provinciale wegen toeneemt. De komende jaren worden op een aantal wegen de stille deklagen vervangen. Op de N202a wordt variabel onderhoud uitgevoerd.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

TABEL 9 – GEBIED 4: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

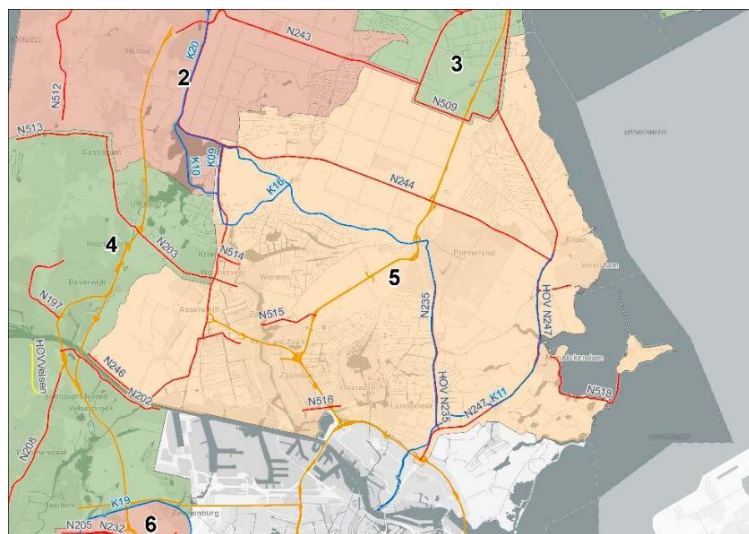
Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
alg-42 - Verbetering - Busbaan Wijckermolen (busstation Beverwijk - Wijckermolen) Dit project is onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Investeringsagenda Openbaar Vervoer 2015-2020. In 2010 zijn plannen gemaakt voor een nieuw busstation in Beverwijk. Inmiddels is het busstation mede door financiering van de provincie gereed gekomen. In de plannen voor het busstation is tevens voorzien in een goede en snelle route van en naar het station. Door de nieuwe ligging van het station moeten de bussen nu meer omrijden dan in het verleden het geval was (om de bioscoop heen). Daarom is in de plannen zowel aan de oost- als westzijde van het busstation een busbaan omgenomen. Er wordt een korte busbaan tussen het busstation van Beverwijk en de ontsluitingsweg Wijckermolen gerealiseerd. De busbaan wordt gesitueerd tussen het spoor en het stationsgebouw.	Bereikbaarheid	Realisatie	2023-2024	€3.200.000
N197-04 - Verbetering - Busbaan Wijckerpoort (Velsertaverse-busstation Beverwijk) Dit project is onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Investeringsagenda Openbaar Vervoer 2015-2020. De bussen van Beverwijk naar Haarlem en IJmuiden lopen vertraging op op de route tussen het busstation Beverwijk en de Velsertunnel. In de spitsuren ontstaat er filevorming op de Velsertweg en Velsertaverse door het grote verkeersaanbod. Dit leidt tot oponthoud voor de bus en tot een onbetrouwbare dienstregeling. Het probleem wordt verergerd bij de passage van goederentreinen (soms ook in de spitsperiode) van Tata-Steel. Er wordt een vrijliggende busbaan aangelegd, inclusief halte voor Velsen Noord tussen het busstation Beverwijk en de Velsertaverse, die ook een kortere route kent. Tevens wordt een voet-fietsonderdoorgang onder de Velsertaverse met een verbinding naar station Beverwijk gerealiseerd.	Bereikbaarheid	Realisatie	2023-2024	€ 19.600.000
N197-05 - Verbetering - Ontbrekende schakel fietspad N197, gedeelte Zeestraat-Waterweg, gemeente Beverwijk Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Langs de N197, gedeelte Zeestraat-Waterweg ligt geen fietspad. De aanleg van deze ontbrekende fietsverbinding tussen Wijk aan Zee en Heemskerk wordt onderzocht.	Bereikbaarheid	Studie	2025-2026	€ -
N200-05 - Verbetering - Trajectstudie N200a, gemeenten Bloemendaal en Zandvoort Op de Zeeweg vinden veel ongevallen plaats. Naast een gedragscomponent speelt ook de piekdruk op zomerse dagen en bij evenementen een rol. In 2028 staat het groot onderhoud gepland. Er wordt een trajectstudie uitgevoerd, waarin eventueel oplossingsrichtingen uit Bereikbaarheid Kust kunnen worden uitgewerkt.	Verkeersveiligheid	Studie	2028	€ -
N202-05 - Verbetering - Trajectbenadering N202a, gemeente Velsen Gelijktijdig met het groot onderhoud op de N202 tussen hmp. 1.9 en 7.0 wordt bermverharding aangebracht om de 'vergevingsgezindheid' van de weg te vergroten, wordt de ambulance-uitrit aangepast en wordt een faunapassage gerealiseerd.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2022-2023	€ 660.000

Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoerings- periode	Totaal budget/ krediet
N203-01 - Uitbreiding - Verbinding A8/A9, gemeenten Zaanstad en Heemskerk Een nieuwe weg tussen de A8 en de A9 zorgt voor een betere bereikbaarheid van de regio's Zaanstreek en IJmond. Ook verbetert hierdoor de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft. Samen met de Vervoerregio Amsterdam, de regiogemeenten en het Rijk onderzoekt de provincie de mogelijkheden. Een belangrijk gegeven is dat deze weg het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam kruist, waarvoor een goede oplossing nodig is. Het opgestelde landschapsplan geeft aan hoe de bijzondere waarde van het werelderfgoed ter plaatse zo goed mogelijk kan worden hersteld en versterkt. De nieuwe wegverbinding wordt ingepast via het tracé van het Golfbaanalternatief. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar een verdiepte ligging van de weg of een tunnel. Verder is in het onderzoek aandacht voor het opvangen van veranderingen in het klimaat.	Bereikbaarheid	Studie	n.n.b.	€ -
N203-17 - Verbetering - Trajectbenadering N203c, gedeelte A9-N513, gemeenten Uitgeest en Castricum Deze trajectbenadering is opgenomen in de studiefase van het IMPI, zodat onderzocht kan worden of er gelijktijdig met het groot onderhoud maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid kunnen worden getroffen.	Verkeersveiligheid	Studie	2028	€ -
N203-18 - Verbetering - Kortetermijnmaatregelen N203, gedeelte Uitgeest-N513 Het verbeteren van de verkeersveiligheid op de N203 tussen Uitgeest en de aansluiting met de N513 door het nemen van de volgende kleine verkeersmaatregelen: het instellen van een inhaalverbod (in combinatie met ribbelmarkering middenas), het aanbrengen van kantmarkering op het fietspad en het planten van een haag tussen de rijbaan en het fietspad.	Verkeersveiligheid	Studie	2022-2023	€ -
N203b-06 - Vervanging - 50,17 km - 51,4 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2029	€ 2.920.000
N206-05 - Verbetering - Smal fietspad N206, ged. Boekenrodedweg-nabij Woestduinweg, gemeente Bloemendaal Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Het onverplichte, tweerichtingen fietspad langs de oostzijde van N206 tussen de Boekenrodedweg en (ter hoogte van oversteek naar) de Woestduinweg is smal, ligt tussen bomen en kronkelt langs diverse uitritten van woningen. Het is daarom toegestaan op de rijbaan de fietsen. De N206 heeft een snelheidsregime van 60 km/u en een doorgetrokken asmarkering. Er zijn geen fietsstroken, waardoor het voor automobilisten onduidelijk is dat fietsers op de rijbaan fietsen. Er wordt onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingen.	Verkeersveiligheid	Studie	2025-2026	€ -
N206-06 - Verbetering - Verharding fietspad N206, ged. nabij Woestduinweg-Vogelenzang, gemeente Bloemendaal Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Vanaf oversteek nabij de Woestduinweg tot Vogelenzang heeft het fietspad een oncomfortabele wegverharding. Vanwege de aanwezigheid van kabels en leidingen liggen er afwisselend stoeptegels en betonplaten. Door boomwortels wijken de tegels en platen in de loop der tijd. Het probleem is niet urgent door recent uitgevoerd onderhoud.	Verkeersveiligheid	Studie	2025-2026	€ -
N206b-02 - Vervanging - 39,1 km - 39,45 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2027	€ 316.000
N208-05 - Verbetering - Aanleg fietsverbinding langs de N208, gedeelte Munsterslaan-Wagenweg, gemeenten Haarlem en Bloemendaal Het oorspronkelijke project "N208-05 Aanleg fietsverbinding langs de N208, gemeenten Haarlem en Bloemendaal" is opgedeeld in twee aparte projecten: een oostelijk en een westelijk deel, die gefaseerd worden uitgevoerd. Het oostelijke deel bestaat uit de realisatie van een fietsverbinding tussen de Leidsevaartweg en de Wagenweg en het westelijke deel tussen de Munsterslaan en de Leidsevaartweg.	Bereikbaarheid	Realisatie	2024	€ 3.250.000
N208-08 - Verbetering - Aanleg fietsverbinding langs de N208, gedeelte Jan Gijzenkade-Hoofdstraat, gemeenten Haarlem en Velsen Dit project is onderdeel van het traject Haarlem-Velsen van de doorfietsroute F9, Den Helder-Muiden. Tussen de Jan Gijzenkade (Santpoort-Zuid/Haarlem Delftwijk) en de Hoofdstraat (Santpoort-Noord) ontbreekt aan de westzijde van de N208 een fietspad, waardoor fietsers moeten omfietsen of de N208 twee keer moeten kruisen en gebruikmaken van oncomfortabele routes door Haarlem-Noord. Als onderdeel van de doorfietsroute is de aanleg van een fietspad wenselijk.	Bereikbaarheid	Studie	2025-2026	€ -
N513a-06 - Vervanging - 21,44 km - 22,8 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2024-2025	€ 1.200.000
VRI-geb4-02 - Vervanging - VRIs einde levensduur door iVRI's Voorzien voor periode 2025 - 2030 (dus buiten VRI-programma), deze worden in een latere periode end-of-life. Scope: N197-Wenckebachstraat Beverwijk (2025) / N200-VOP Bezoekerscentrum Overveen (2029) / N202-Op- en afrit A22 Oost Velsen-Zuid (2026).	Einde levensduur	Initiatief	2025-2029	€ 1.050.000

4.5. GEBIED 5 – ZAA NSTREEK-WATERLAND

Gebiedsgrens

Het gebied Zaanstreek-Waterland bestaat uit de gemeenten Amsterdam (gedeeltelijk), Alkmaar (v/h Graft-De Rijk), Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland en Zaanstad (gedeeltelijk).



Gebiedskenmerken

Zaanstreek-Waterland maakt deel uit van het gebied van de Vervoerregio Amsterdam (VRA). De druk op wonen en werken neemt - net als in Amsterdam - ook in deze gebieden sterk toe. Het gebied heeft een sterke (woon-werk)relatie met Amsterdam en de gebieden ten zuidwesten daarvan. Door doorgaand woon-werkverkeer richting Amsterdam worden de dorpen geconfronteerd met grote hoeveelheden verkeer in de ochtend- en avondspits. Het gebied kenmerkt zich door meerdere waterverbindingen, zoals het Noordhollandsch Kanaal, het Noorderzeekanaal en de Zaan. Het gebied heeft ook een belangrijke toeristische functie, met historische steden en De Zaanse Schans. Maar ook De Beemster en Stelling van Amsterdam, die beide de status Unesco Werelderfgoed hebben en de natuurgebieden Eilandspolder, het Markermeer en Polder Zeevang.

Variabel onderhoud

Bermonderhoud wordt ecologisch uitgevoerd, zodat de biodiversiteit langs de provinciale wegen toeneemt. De komende jaren worden op een aantal wegen de stille deklagen vervangen.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

TABEL 10 – GEBIED 5: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
19Do3-01 - Vervanging - Brug Krommenie A - doorstart deel 1 zie 19Do3A-90	Einde levensduur	Plan	2022-2025	€ 7.000.000
19Do3A-90 - Vervanging - Brug Krommenie A Beide bruggen Krommenie zijn opgenomen in het project, waarbij het uitgangspunt was: gehele vervanging van brug A (ophaalbrug) en vervanging val van brug B (basculebrug). Aanvullend dient de onderbouw van de brug te worden hersteld. Dit is de huidige programmering, die uit 2016 stamt. In 2022 wordt de aanpak en het benodigde krediet geactualiseerd.	Einde levensduur	Realisatie	2022-2025	€ 8.762.500
19Do4-01 - Vervanging - Brug Krommenie B - doorstart deel 2 zie 19Do3A-90	Einde levensduur	Plan	2022-2025	€ 14.000.000
19Do4-90 - Vervanging - Brug Krommenie B zie 19Do3A-90	Einde levensduur	Realisatie	2022-2025	€ 8.762.500
25E22-02 - Vervanging - Pontveer 't Schouw De pont is einde levensduur. Er wordt onderzocht wat de precieze scope wordt.	Einde levensduur	Studie	2026	€ 1.500.000

Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
alg-29b - Verbetering - Vervangen Zaanbrug, gemeenten Wormerland en Zaanstad Het programma 'Vaart in de Zaan!' heeft tot doel de bevaarbaarheid van de Zaan te verbeteren, zodat bedrijven de modaliteit vervoer over water blijvend kunnen benutten en uitbreiden. De provincie realiseert namens de gemeenten de vernieuwing van de Zaanbrug tussen Wormer en Wormerveer. Het project draagt bij aan de opwaardering van de Zaan tot een volwaardige CEMT-klasse Va vaarweg.	Bereikbaarheid	Realisatie	2020-2023	€ 28.470.771
K09-01 - Vervanging - 2,5 km - 0 km - Vaarwegvak 8 - Markervaart Noord en Kogerpolderkanaal: Stierop - Noordhollandsch Kanaal Gedeelten van de bestaande houten oeverconstructies naderen einde levensduur en worden vervangen.	Einde levensduur	Realisatie	2020-2023	€ 1.940.000
K11a-01 - Vervanging - 0 km - 8 km - Vaarwegvak 22 - Broekervaart: 't Schouw - splitsing Gouwe en Purmer Ee Vervangen 2500 m hout door hout (daar waar mogelijk natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Initiatief	2025-2026	€ 3.391.000
K11b-01 - Vervanging - 8 km - 13 km - Vaarwegvak 23 - Trekvaart Schouw - Edam Splitsing Gouwe - beheergrens Purnerringvaart; vervangen 2000 m hout voor hout (daar waar mogelijk natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Studie	2025-2026	€ 3.100.000
K20m-a-01 - Vervanging - 16 km - 24,8 km - Vaarwegvak 10 - Noordhollandsch Kanaal: Sluis Purmerend - Knollendammervaart Vervangen houtenconstructie ca. 400 m door staal (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Plan	2024	€ 2.014.000
K20m-b-01 - Vervanging - 24,8 km - 32 km - Vaarwegvak 11 - Noordhollandsch kanaal; Knollendammervaart - Gat van de meer (Akersloot) Vervangen 2,5 km houten oeverconstructie door staal (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Plan	2024	€ 9.454.000
K20z-a-01 - Vervanging - 8,15 km - 0 km - Vaarwegvak 12 - Noordhollandsch Kanaal: Amsterdam tot duiker onder busbaan (km. 8.15) Tot duiker onder busbaan bij km 8.15. Vervanging oevers 840 m staal voor staal (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Studie	2025-2026	€ 3.200.000
K20z-b-01 - Vervanging - 16 km - 8,15 km - Vaarwegvak 13 - Noordhollandsch Kanaal: duiker onder busbaan (km, 8.15) tot Sluis Purmerend Duiker onder busbaan km. 8,15 tot Sluis Purmerend, 2500 m, staal voor staal (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Realisatie	2023-2024	€ 12.205.000
N203-01 - Uitbreiding - Verbinding A8/A9, gemeenten Zaanstad en Heemskerk Een nieuwe weg tussen de A8 en de A9 zorgt voor een betere bereikbaarheid van de regio's Zaanstreek en IJmond. Ook verbetert hierdoor de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft. Samen met de Vervoerregio Amsterdam, de regiogemeenten en het Rijk onderzoekt de provincie de mogelijkheden. Een belangrijk gegeven is dat deze weg het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam kruist, waarvoor een goede oplossing nodig is. Het opgestelde landschapsplan geeft aan hoe de bijzondere waarde van het werelderfgoed ter plaatse zo goed mogelijk kan worden hersteld en versterkt. De nieuwe wegverbinding wordt ingepast via het tracé van het Golfbaanalternatief. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar een verdiepte ligging van de weg of een tunnel. Verder is in het onderzoek aandacht voor het opvangen van veranderingen in het klimaat.	Bereikbaarheid	Studie	n.n.b.	€ -
N203-16 - Verbetering - Kortetermijnmaatregelen Krommenie Het project N203-01 onderzoekt de aanleg van een nieuwe weg tussen de A8 en de A9. Tegelijkertijd wordt op korte termijn (tot 2025) de leefbaarheid in Krommenie verbeterd, door onder meer (onderzoek te doen naar) het verbeteren van de stationsomgeving, het nemen van geluids-reducerende maatregelen, de snelheid te verlagen en een doorfiets-route te realiseren.	Leefbaarheid	Studie	2023-2025	€ -
N246a-03 - Vervanging - Kunstwerken 25B03 en 25B05 Beide duikerbruggen veroorzaken een oneffenheid in het wegdek die op niet al te lange termijn moet worden opgelost.	Einde levensduur	Studie	2025	€ 2.500.000

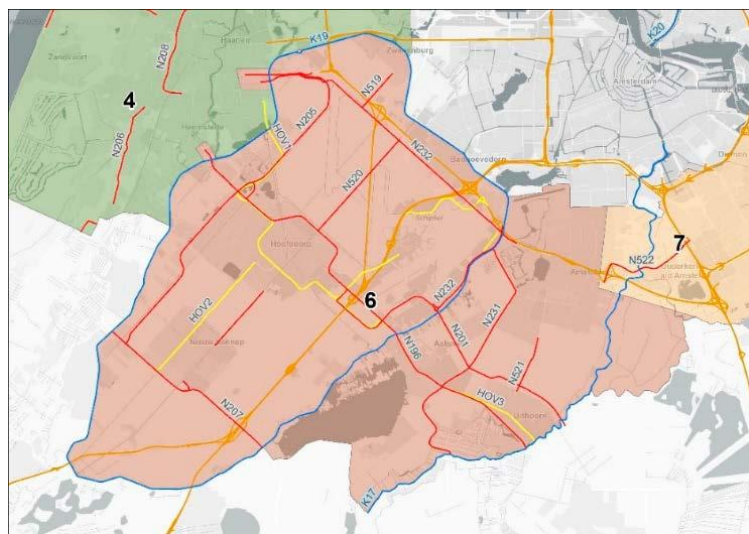
Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
N247-16 - Verbetering - Bereikbaarheid Waterland: maatregelen N247, gedeelte A10-N517 De bereikbaarheid van Waterland verslechtert. De N247 is zwaar belast met zowel autoverkeer als openbaar vervoer. De samenwerkende overheden willen de bereikbaarheid op de N247 voor fietsers, automobilisten en openbaar vervoerreizigers bevorderen. De verkeersveiligheid moet daarbij verbeteren en de leefbaarheid en de natuur mogen er niet op achteruitgaan. Om de doorstroming te verbeteren, worden de opstelvakken bij het kruispunt N247-A10 aangepast en de verkeersstromen (openbaar vervoer/ autoverkeer/ fietsers) rondom kruispunt Het Schouw ontvlochten door een complete reconstructie met aanleg van diverse kunstwerken. Daarnaast wordt bij kruispunt Het Schouw een busoverstappunt, een P+R en P+B aangelegd en wordt het huidige brandstofverkoop punt verplaatst. Rond kruispunt Bernhardlaan in Monnickendam wordt de (aansluiting met de) parallelweg verplaatst, een P+R aangelegd en een bushalte verplaatst. Kruispunt Nieuwendam, Hoogedijk en Wagenweg worden aangepast. Tussen de Hoogedijk en de Wagenweg wordt een fietspad aan de oostzijde van de N247 aangelegd en het wegprofiel tussen de Hoogedijk en de Zedeweg (N517) wordt verbreed zodat er meer ruimte komt tussen de busbaan en de rijbaan.	Bereikbaarheid	Realisatie	2020-2023	€ 56.695.000
N247-18 - Verbetering - Reconstructie Bernhardbrug (hefbrug Monnickendam) en studie hoogwaardige fietsverbinding Amsterdam-Noord - Edam/Volendam (N247) De Bernhardbrug bij Monnickendam vormt de hoofdontsluiting van zowel Monnickendam als Marken richting de N247. De brug is te smal om alle verkeersstromen gescheiden te kunnen verwerken, de vele fietsers zitten tussen het gemotoriseerd verkeer. Ook op de kruispunten aan beide zijden van de brug is een verwarrende verkeerssituatie aanwezig. Tevens is de Bernhardbrug als knelpunt geïdentificeerd in de verkenning van de VRA naar een hoogwaardige fietsverbinding van Amsterdam-Noord naar Edam/Volendam.	Verkeersveiligheid	Studie	2027-2028	€ -
N247-19 - Verbetering - Verkeersstudie knooppunt A10-N247-S116 (KANS) Samen met RWS, de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam wordt een studie uitgevoerd voor het uitwerken van een langetermijnoplossing voor dit knelpunt. Tijdens de spitsperiodes staan hier vrijwel altijd files, wat mede veroorzaakt wordt door de vele bussen die vanuit Amsterdam naar de regio Waterland v.v. rijden. Dit openbaar vervoer heeft absolute prioriteit, waardoor de doorstroming van het overige verkeer verder wordt gefrustreerd.	Bereikbaarheid	Studie	2024	€ -
N247-22 - Verbetering - Onderzoek N247, gedeelte Het Schouw-Broek in Waterland-Dijksbrug Samen met de dorpsraad Broek in Waterland onderzoekt de provincie en haar samenwerkingspartners de mogelijkheid de N247 in Broek in Waterland verdiept aan te leggen. In eerste instantie waren er 5 varianten. In 2020 is besloten 2 varianten verder uit te werken: een variant met 2x1 rijstroken met vluchtstroken en een variant met 2x1 rijstroken met busstroken. Parallel aan deze studie wordt gezocht naar financieringsmogelijkheden.	Bereikbaarheid	Studie	n.n.b.	€ -
N247a-03 - Vervanging - Dijksbrug	Einde levensduur	Realisatie	2020-2023	€ 1.600.000
N247a-06 - Vervanging - 29,9 km - 32,5 km - Slochterbrug/duikers Trajectbenadering: Vervangen kunstwerk(en): vervangen KW 25E12 in traject in combinatie met N247a-05. Van kunstwerk 25E11 (Slochterbrug) alleen de westelijke helft vervangen.	Einde levensduur	Realisatie	2020-2023	€ 2.000.000
N247a-07 - Vervanging - 40,93 km - 41,23 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 550.000
N515-02 - Verbetering - Fietstunnel kruispunt N515-Zuiderweg, gemeenten Wormerland en Zaanstad Op het kruispunt N515-Zuiderweg, dat is voorzien van een verkeersregelinstallatie, zijn geen aparte fietsvoorzieningen voor het overstekende (brom-) fietsverkeer. Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt een fietstunnel gerealiseerd, mede omdat de Zuiderweg onderdeel is van een snelfietsroute.	Verkeersveiligheid	Studie	2026-2027	€ -
N515-06 - Verbetering - Uitbreiding P+R Wijdewormer bij de op-/afrit A7, gemeente Wormerland Het P+R-terrein wordt intensief gebruikt en heeft te weinig capaciteit. Om misbruik door forenzen te voorkomen, heeft het fastfood restaurant, dat op hetzelfde terrein gevestigd is, paaltjes geplaatst. Als gevolg hiervan wordt er geparkeerd in de nabijgelegen woonwijk. Gelijktijdig met het groot onderhoud van het P+R-terrein worden de parkeervakken heringericht en uitgebreid (45 extra parkeerplekken). Tevens wordt een hoogtebeperking aangebracht, zodat campers en touringcars geen gebruik kunnen maken van de P+R.	Bereikbaarheid	Studie	2023	€ -

Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
N515-07 - Verbetering - Aanbrengen rood asfalt fietspad N515, gedeelte A7-De Zaan, gemeenten Wormerland en Zaanstad Het upgraden van de fietsroute Purmerend - Zaanstad tot een metropolitane (snel)fietsroute is onderdeel van het programma Fietsinfrastructuur van de bestuurlijke overeenkomst MIRT-verkenning Corridor Amsterdam Hoorn. De route gaat over gemeentelijke en provinciale wegen; dit project betreft het provinciale fietspad langs de N515. Op dit fietspad wordt rood asfalt gerealiseerd.	Verkeersveiligheid	Studie	2023	€ -
N515b-04 - Vervanging - 9,1 km - 11,88 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 2.630.000
N516-04 - Verbetering - Aanpak Verkeersdruk Ambacht-N516-Thorbeckeweg (AVANT), gemeenten Zaanstad en Oostzaan De VRA werkt samen met de provincie en de gemeenten Zaanstad en Oostzaan aan AVANT (Aanpak Verkeersdruk Ambacht-N516-Thorbeckeweg). De N516 kan het verkeer op termijn niet meer verwerken. Er zijn nu al verschillende knelpunten (bijvoorbeeld de kruising met de Wibautstraat in beheer bij Zaanstad). Daarnaast vinden tal van ruimelijke ontwikkelingen plaats (o.a. transitie van een deel van de Achtersluispolder van bedrijventerrein naar woningbouw), waardoor de verkeersdruk op de N516 toeneemt. De scope van het project AVANT is - in afstemming met de Corridorstudie Amsterdam Hoorn - uitgebreid met dat deel van de N516 dat de twee kruisingen met de (op-/afritten van de) A8 omvat, alsook met een fietsbrug over de N516 en een fietstunnel onder de Verlengde Stellingweg.	Bereikbaarheid	Realisatie	2023-2026	€ 15.167.000
VRI-geb5-03 - Vervanging - VRIs einde levensduur door iVRI's	Einde levensduur	Initiatief	2025-2030	€ 4.900.000

4.6. GEBIED 6 – NOORD-HOLLAND ZUID

Gebiedsgrens

Het gebied bestaat uit de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen (gedeeltelijk), Haarlemmermeer en Uithoorn.



Gebiedskenmerken

Noord-Holland Zuid maakt net als Zaanstreek-Waterland deel uit van het gebied van de VRA. Ook hier neemt de druk op wonen en werken sterk toe. De komende jaren worden veel woningen in de regio gebouwd. Door de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol en Royal FloraHolland Aalsmeer is in dit gebied veel (internationale) bedrijvigheid gevestigd. Dit zorgt voor veel doorgaand en bestemmingsverkeer, en specifiek veel vrachtverkeer, waardoor de infrastructuur in beide richtingen - zowel in de ochtend- als de avondspits - zwaar wordt belast. Het gebied heeft naast de weginfrastructuur ook een omvangrijk netwerk van HOV-banen.

De provincie heeft samen met de gemeente Haarlemmermeer en de VRA een Netwerkstudie opgesteld, die in 2022 is uitgewerkt tot een adaptieve agenda mobiliteit Haarlemmermeer. Jaarlijks wordt besloten welke studies en projecten in het iMPI worden opgenomen. In 2022 is ook de Bereikbaarheidsagenda Zuidlob vastgesteld. De provincie werkt deze samen met de gemeenten Amstelveen, Aalsmeer, Uithoorn en Ouder-Amstel en de VRA uit in een prioritering van concrete voorstellen, gericht op opname in de meerjarenprogramma's van de afzonderlijke partijen, zoals het iMPI.

Variabel onderhoud

Bermonderhoud wordt ecologisch uitgevoerd, zodat de biodiversiteit langs de provinciale wegen toeneemt.

Op de N201a wordt de alternatieve markering vervangen en onderhoud uitgevoerd aan de geleiderail en de groenvoorzieningen. Er wordt onderhoud uitgevoerd aan de N520 tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep.

De Waterwolftunnel wordt voorzien van een digitaal camerasysteem. Daarnaast wordt de projectiewand in de tunnelcentrale in Hoofddorp vervangen door een nieuw weergavesysteem.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

TABEL 11 – GEBIED 6: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
alg-36 - Verbetering - Nieuwe Bennebroekerweg Voor de (economische) toekomst van de regio is het belangrijk dat het gebied rondom de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer goed bereikbaar is en blijft. Er wordt onderzoek gedaan naar het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de (gemeentelijke) Nieuwe Bennebroekerweg, die van de N205 naar de A4 loopt.	Bereikbaarheid	Studie	n.n.b.	€ -
HOV-11 - Verbetering - Trajectbenadering busbaan Toolenburg-Nieuw Vennep (v/h zuidtak Zuidtangent), gemeente Haarlemmermeer Gelijktijdig met het groot onderhoud van de busbaan Toolenburg-Nieuw Vennep wordt de verkeersveiligheid van de gelijkvloerse oversteken voor het langzaam verkeer verbeterd. Er wordt een middeneiland gecreëerd, zodat het langzaam verkeer de busbaan in twee fasen kan oversteken. Daarnaast worden - ter verbetering van de verkeersveiligheid - enkele verkeersregelinstallaties geoptimaliseerd. Er worden attentielichten geplaatst, die alleen gaan branden als een bus de oversteeklocatie nadert.	Verkeersveiligheid	Plan	2023-2024	€ 3.500.000
HOV-12 - Uitbreiding - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Noordwijk-Schiphol Dit is een gezamenlijk project van de provincies Noord- en Zuid-Holland, de VRA, het Samenwerkingsorgaan Holland Rijnland en de gemeenten Noordwijk, Teylingen, Lisse en Haarlemmermeer. Het betreft de aanleg van een vrije busbaan tussen Noordwijk en Schiphol en maatregelen om de doorstroming van de bus te verbeteren. De provincie Noord-Holland realiseert een lage, beweegbare HOV-brug over de Ringvaart ter plaatse van het Sportlaangebied in Lisse en de IJs- en Skeerclub in Lissebroek met fietsvoorzieningen en het tracé met doorfietsroute tussen de brug en Nieuw-Vennep.	Bereikbaarheid	Studie	2025-2026	€ -
HOV-13 - Verbetering - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Schiphol Oost, ged. Oude Meer-Schiphol Rijk (SOOMR) De provincie, VRA, gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer en Uithoorn en Schiphol werken aan hoogwaardig openbaar vervoer rondom Schiphol. Het doel is om een ringlijn rond Schiphol aan te leggen. Er wordt een vrijliggende busbaan gerealiseerd langs de Fokkerweg tussen de Boeingavenue en de Capronilaan.	Bereikbaarheid	Studie	2026-2027	€ -
HOV-14 - Verbetering - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Legmeerdijk (N231)/halte Royal FloraHolland De R-netlijnen 357 en 358 voldoen in de huidige situatie niet aan de streefwaarden wat betreft snelheid en betrouwbaarheid. Door de aanleg van een HOV-halte bij de hoofdingang van Royal FloraHolland en het in aanleg zijnde Experience Center Floriworld kan de route voor beide buslijnen met 6 minuten worden versneld. De huidige haltes worden opgeheven. Over de N231 wordt een loopbrug (met liften en trappen) aangelegd, zodat buspassagiers veilig de N231 kunnen oversteken.	Bereikbaarheid	Realisatie	2022-2023	€ 12.242.000
HOV-16 - Verbetering - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Westtangent, gemeente Haarlemmermeer Tussen station Amsterdam Sloterdijk en Schiphol Plaza wordt een hoogwaardige en hoogfrequente busverbinding gerealiseerd. Op de route wordt een aantal aanpassingen doorgevoerd, waardoor de bus beter en comfortabeler door kan rijden. Dit project is in het IMPI opgenomen, omdat de provincie een aantal kunstwerken in eigendom, beheer en onderhoud neemt. Het bestaande KW20 over de A9 gaat dan naar de gemeente Haarlemmermeer.	Bereikbaarheid	Realisatie	2020-2023	€ -
HOV-17 - Verbetering - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Fokkerweg, gemeente Haarlemmermeer De provincie, VRA, gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer en Uithoorn en Schiphol werken aan hoogwaardig openbaar vervoer rondom Schiphol. Het doel is een ringlijn rond Schiphol aan te leggen. Als onderdeel van deze ringlijn is een busbaan gerealiseerd vanaf Schiphol Oost Stationsplein tot de Southern Crossstraat. De fly-over is nu alleen geschikt voor busverkeer in zuidelijke richting. De bedoeling is de fly-over in twee richtingen geschikt te maken.	Bereikbaarheid	Realisatie	2027-2028	€ 13.228.000

Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoerings- periode	Totaal budget/ krediet
HOV1-02 - Vervanging - 38,8 km - 61,2 km - Trappen	Einde levensduur	Plan	2024	€ 1.500.000
K190-a-02 - Vervanging - 35,3 km - 43,8 km - Vaarwegvak 32 - Ringvaart Oost; Nieuwe Meer - Aalsmeerderbrug Delen van oorspronkelijke scope van K190-a-01 en K190-b-01 zijn geherprioriteerd. Deze delen worden onder deze maatregel geherprogrammeerd.	Einde levensduur	Initiatief	n.t.b.	€ -
K190-b-01 - Vervanging - 45,49 km - 46,2 km - Vaarwegvak 33 - Ringvaart Oost: Aalsmeerderbrug - Nieuwe Wetering Vervanging 710 m hout voor stalen damwand (gestaffeld)	Einde levensduur	Studie	2024-2025	€ 3.610.000
K19w-a-01 - Vervanging - 0 km - 8 km - Vaarwegvak 27 - Ringvaart West: Kagerplassen - Zijvaart Hillegom & Vaarwegvak 28 - Ringvaart Zijvaart Hillegom Zuider buiten Spaarne Bij km 8,0 vervangen houten oeverconstructie voor de vaarwegvakken 27 en 28 in totaal 858 m door hout (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Studie	2024-2025	€ 3.400.000
N196-03 - Verbetering - Fietsverbinding N196/N201 Hoofddorp-Aalsmeer De fietsverbinding N196/N201 is een deel van de doorfietsroute Uithoorn-Zandvoort. Het project heeft een relatie met de fietsdoelstellingen uit de Kruisweg-corridor (N201-35). Het is tevens onderdeel van een lopende ontwikkeling voor de verbetering van de fietsverbinding Hoofddorp-Aalsmeer van de gemeente Haarlemmermeer en de VRA, waaraan een Rijkssubsidie is verbonden. Door het verbeteren van het fietsnetwerk wordt de verkeersveiligheid verbeterd en wordt het aantrekkelijker om per fiets te reizen.	Bereikbaarheid	Studie	2025	€ -
N201-29a - Verbetering - Verbreding Cruquiusbrug, gemeenten Heemstede en Haarlemmermeer De Cruquiusbrug A (zie 25Co2A-91) wordt vervangen. Gelijktijdig met de vervanging wordt de brug verbreed en een onderdoorgang voor fietsers aangelegd om een veiligere en betere doorstroming te realiseren. Tevens wordt het fietspad tussen Heemstede en Cruquius verbreed.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2021-2024	€ 12.570.000
25Co2A-91 - Vervanging - Cruquiusbrug A Zie N201-29a	Einde levensduur	Realisatie	2021-2024	€ 17.705.000
N201-35 - Verbetering - Kruisweg-corridor, gemeente Haarlemmermeer Dit is een gezamenlijk project van de VRA, de gemeente Haarlemmermeer, de Schiphol Group en de provincie. Er zijn meerdere knelpunten en ontwikkelingen in en rondom de Kruisweg-corridor waarin de A4, de N201 en de N196 belangrijke verkeersaders zijn. Partijen hebben de handen ineen geslagen om te komen tot integrale oplossingsrichtingen (fiets, HOV en weg) voor de middellange/lange termijn, die de bereikbaarheid van de gehele corridor verbeteren.	Bereikbaarheid	Studie	n.n.b.	€ -
N201-36 - Verbetering - Verplaatsen aansluiting N201 Noord, gemeente Haarlemmermeer In verband met woningbouw Nieuw Noord, waar circa 1.000 woningen worden gerealiseerd, moet de afrit Weg om de Noord (N201) naar de Hoofdweg worden verschoven/verlengd. Dit is een project dat op verzoek van de gemeente Haarlemmermeer wordt uitgevoerd en betaald.	Bereikbaarheid	Studie	n.n.b.	€ -
N201a-03 - Vervanging - 20,71 km - 23,5 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2029	€ 4.800.000
N231-15 - Verbetering - Legmeerdijk Zuid, gemeenten Aalsmeer en Uithoorn Op grond van de Vervolgstudie N201 is geconcludeerd dat er meer inzicht nodig is in de samenstelling van het verkeer op de Legmeerdijk Zuid. Pas dan kan worden bepaald of de grootschalige oplossingen (zoals verdiepte ligging) die in de vervolgstudie worden gesuggereerd, ook gewenst en nodig zijn.	Bereikbaarheid	Studie	n.n.b.	€ -
N231-17 - Verbetering - Ongestoord Logistieke verbinding Greenport Aalsmeer Het project zet in goede bereikbaarheid van de Greenport Aalsmeer en het veilingcomplex van RoyalFloraHolland door infrastructurele maatregelen aansluitend op de N201. De gemeente Aalsmeer realiseert een extra uitgang langs de Middenweg naar de N201, die alleen tijdens venstertijden wordt gebruikt. De provincie realiseert een extra ingang op de Legmeerdijk (N231) ten noorden van de hoofdingang en sluit aan op de te realiseren rotonde op het RoyalFloraHolland-terrein. De afslag is alleen te bereiken vanuit de richting van de Waterwolftunnel en hoewel de ingang alleen voor vrachtverkeer was bedoeld, is ervoor gekozen de aansluiting open te stellen voor al het gemotoriseerd verkeer.	Bereikbaarheid	Realisatie	2022-2023	€ 2.862.000
N231-18 - Verbetering - Verbreden fietspad Bosrandweg (N231), gemeente Aalsmeer Uit de Verkenning Bosrandweg/Fokkerweg is een adaptief programma bereikbaarheid gekomen met, onder andere, maatregelen voor de middellange termijn (2025-2030). Het verbreden van het fietspad langs de Bosrandweg (N231) is onderdeel van de maatregelen op middellange termijn.	Bereikbaarheid	Studie	2025-2030	€ -
N231b-06 - Vervanging - 22,4 km - 25,2 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2026	€ 4.000.000

Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoerings- periode	Totaal budget/ krediet
N232-14 - Verbetering - Studie Fokkerweg (N232)/Bosrandweg (N231), gemeenten Haarlemmermeer en Aalsmeer Uit de verkenning Fokkerweg/Bosrandweg is een adaptief programma bereikbaarheid gekomen met, onder andere, nader onderzoek naar de kruispunten N231-Nieuwe Meerlaan, N231-Rietwijkeroordweg en fietsverbindingen naar Fokker Logistics Park en Schiphol-Oost Zuideinde.	Bereikbaarheid	Studie	n.n.b.	€ -
N232-15 - Verbetering - Doorfietsroute Schiphol: fietspad N232, gemeente Haarlemmermeer Het fietspad langs de Schipholweg wordt verbreed en opgewaardeerd tot doorfietsroute. Door het verbeteren van het fietsnetwerk wordt de verkeersveiligheid verbeterd en wordt het aantrekkelijker om per fiets te reizen. Het opwaarderen tot doorfietsroute leidt tot een stijging in het fietsgebruik en draagt bij aan de stedelijke bereikbaarheid in de regio.	Bereikbaarheid	Studie	2025-2026	€ -
N232-16 - Verbetering - Kortetermijnmaatregelen Fokkerweg (N232)/Bosrandweg (N231), gemeenten Haarlemmermeer en Aalsmeer Uit de verkenning Fokkerweg/Bosrandweg is een adaptief programma bereikbaarheid gekomen met, onder andere, maatregelen voor de korte termijn (2022-2025): K-02 opknappen entree fietsers Schiphol-Oost, K-04 voetpad Renaissance Hotel Schiphol-Oost, K-05 houten vangrail tussen weg en fietspad Bosrandweg, K-06 voetpad tussen Bosrandweg 25 en rotonde Nieuwe Meerland en K-11 verbeteren verlichting fietspad Bosrandweg.	Verkeersveiligheid	Studie	2024-2025	€ -
N232-17 - Verbetering - Zuidelijke ontsluiting Schiphol-Oost op de N232, gemeente Haarlemmermeer Uit de verkenning Fokkerweg/Bosrandweg is een adaptief programma bereikbaarheid gekomen met, onder andere, maatregelen voor de middellange termijn (2025-2030). De realisatie van een zuidelijke ontsluiting van Schiphol-Oost op de N232 ter hoogte van de Southern Crossstraat is onderdeel van de maatregelen op middellange termijn.	Bereikbaarheid	Studie	2025-2030	€ -
N232-18 - Verbetering - Noordelijke ontsluiting Schiphol-Oost op de N232, gemeente Haarlemmermeer Uit de verkenning Fokkerweg/Bosrandweg is een adaptief programma bereikbaarheid gekomen met, onder andere, maatregelen voor de middellange termijn (2025-2030). De realisatie van een noordelijke ontsluiting van Schiphol-Oost op de N232 ter hoogte van de A9 is onderdeel van de maatregelen op middellange termijn.	Bereikbaarheid	Studie	2025-2030	€ -
N232-19 - Verbetering - HOV-baan Fokkerweg (N232), gemeente Haarlemmermeer Uit de verkenning Fokkerweg/Bosrandweg is een adaptief programma bereikbaarheid gekomen met, onder andere, maatregelen voor de middellange termijn (2025-2030). Een onderzoek naar de haalbaarheid van een vrijliggende HOV-baan langs de Fokkerweg (N232) is onderdeel van de maatregelen op middellange termijn.	Bereikbaarheid	Studie	2025-2030	€ -
N232b-03 - Vervanging - 23,33 km - 33,15 km - Kunstwerken 25C31, 25D10, 25D11 Vervangen van KW 25C31, KW 25D10 en KW 25D11 door een grote duiker (Spirosol o.g.). Afstemming met de maatregelen N232b-02 en N232-06 voor kruispunt N232-N520.	Einde levensduur	Plan	2024	€ 1.600.000
N232b-06 - Vervanging - Kunstwerken 25D13, 25D14, 25D26 en 25D27 - Kruispunt N232-N520	Einde levensduur	Studie	2030	€ 3.000.000
N232b-07 - Vervanging - 23,33 km - 25,52 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 1.280.000
N232b-08 - Vervanging - 25,52 km - 27,5 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 1.230.000
N519a-02 - Vervanging - 0,05 km - 1,95 km - Rehabilitatie				
Rehabilitatie verharding wegvak, km 0,05-0,33 en km 0,53-1,95	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 1.370.000
N520b-04 - Vervanging - 9,47 km - 11,47 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ -
N521a-02 - Vervanging - 0,05 km - 1,83 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2025	€ 1.370.000
SOLAROAD-2 - Vervanging - 23,1 km - 23,2 km - Innovatie - toepassing zonnefietspad Het asfalt fietspad wordt vervangen door een fietspad dat zonne-energie in de verharding opwekt, het zogenaamde zonnefietspad. Dit vindt plaats op het fietspad parallel aan de N232 ter hoogte van de rotonde Kromme Spieringweg (hectometer 23.1) richting Haarlem. Het zonnefietspad wordt tussen de 100 en 420 meter lang.	Einde levensduur	Realisatie	2023-2024	€ 2.700.000
VRI-geb6-02 - Vervanging - VRIs einde levensduur door iVRI's (2025-2030)	Einde levensduur	Initiatief	2025-2030	€ 8.050.000

4.7- GEBIED 7 – GOOI EN VECHTSTREEK

Gebiedsgrens

Het gebied Gooi en Vechtstreek bestaat uit de gemeenten Amstelveen (gedeeltelijk), Blaricum, Diemen, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Ouder-Amstel, Weesp en Wijdemeren.



Gebiedskenmerken

Het Gooi en de Vechtstreek is strategisch gelegen tussen Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht en heeft een aantal verstedelijkte gebieden en een aantrekkelijk landschap om te recreëren, zoals de Heuvelrug, de Vechtstreek en de Randmeren. Hoewel de regio bestaat uit middelgrote en kleinere gemeenten, zijn de mobiliteitsopgaven groot vanwege de schakelfunctie tussen Utrecht, Flevoland en Noord-Holland. Het gebied wordt doorkruist door grote rijkswegen en spoorlijnen. Het Gooi en de Vechtstreek kenmerkt zich onder andere door een groene woonomgeving, een forse woningbouwopgave, met name in de omgeving van Amsterdam, veel natuurgebieden, een cluster van (digitale) creatieve bedrijven en Media Valley en het Unesco werelderfgoed De Stelling van Amsterdam.

Variabel onderhoud

Bermonderhoud wordt ecologisch uitgevoerd, zodat de biodiversiteit langs de provinciale wegen toeneemt.

Eind 2022 start de trajectbenadering N201c. Het project omvat onder andere rijbanen, bruggen en fietspad. Naast de onderhoudswerkzaamheden worden ook vervangingen en verbeteringen, inclusief faunamaatregelen, meegenomen.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

TABEL 12 – GEBIED 7: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
N201-33 - Verbetering - Trajectbenadering N201c, gemeente Wijdemeren Gelijktijdig met het groot onderhoud (zie N201c-03) worden kleine verbetermaatregelen uitgevoerd en wordt vanuit het PMI een bijdrage geleverd aan de vervanging van 2 vaste bruggen voor het verbreden van het profiel op de bruggen, zodat er meer ruimte is tussen de rijbaan en het fietspad.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2022-2023	€ 460.000
N201c-03 - Vervanging - 70 km - 77,5 km - Wegconstructie en 3 kunstwerken KW 31Fo1, KW 31Fo2 en 31Fo zie N201-33	Einde levensduur	Realisatie	2022-2023	€ 2.156.000
N201c-04 - Vervanging - 70 km - 77,48 km - Rehabilitatie Trajectbenadering N201c. Rehabilitatie van diverse wegvakken : km70-71,1 km71,6-73,2 km 73,9-75,95 en km 76,5-77,48	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 4.410.000
N236-11 - Verbetering - Reconstructie N236, deel 6: Faunapassage (hmp. 13,2)-Noordereind, gemeente Wijdemeren Gelijktijdig met het groot onderhoud wordt de verkeersveiligheid op dit wegvak verbeterd door een verbreding van de rijbaan en het fietspad en worden de uitritten beter herkenbaar gemaakt.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2022-2023	€ 1.500.000

Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoerings- periode	Totaal budget/ krediet
N417-02 - Verbetering - Herinrichting N417, gemeente Hilversum Op de N417 wordt te hard gereden en de oversteken voor het langzaam verkeer (waaronder ruiters) zijn onvoldoende zichtbaar. De weg wordt heringericht en aan de westzijde wordt een eenzijdig, in twee richtingen bereden fietspad aangelegd. Het fietspad aan de oostzijde komt te vervallen.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2022-2023	€ 3.700.000
N417a-01 - Vervanging - 8,9 km - 10,8 km - Utrechtse weg zie N417-02	Einde levensduur	Realisatie	2022-2023	€ 1.200.000
N522-05 - Verbetering - Vervanging/opwaardering brug Ouderkerk, gemeenten Amstelveen en Ouder-Amstel De huidige brug wordt vervangen door twee nieuwe bruggen. Het kruispunt aan de westzijde van de brug verdwijnt. De ontsluiting van de Amstelzijde verloopt dan via een parallelroute langs de Oranjebaan.	Bereikbaarheid	Realisatie	2017-2023	€ 28.990.000
25G16/17-90 - Vervanging - Brug Ouderkerk a/d Amstel Zie N522-05	Einde levensduur	Realisatie	2017-2023	€ 22.810.000
N524-01 - Verbetering - Smalle fietspaden langs de N524, gemeente Hilversum Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. De tweezijdige, éénrichtingen fietspaden langs de N524 zijn smal. Het is een prioritaire doorfietsroute en daarmee voldoet deze fietsroute niet aan de eisen en het gebruik. Er wordt onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingen.	Verkeersveiligheid	Studie	2025-2026	€ -
N525-05 - Verbetering - Reconstructie kruispunt N525-Westerheide/Oude Postweg, gemeente Laren Op het kruispunt met de Westerheide/Oude Postweg maken veel fietsers geen gebruik van de aanwezige fietstunnel en steken de N525 gelijkvloers over. Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt op het kruispunt een LARGAS-verkeersplein gerealiseerd. Vooruitlopend op de reconstructie zijn er tijdelijke, snelheidsremmende maatregelen genomen.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2022-2023	€ 2.006.000
N525-06 - Verbetering - Fietstunnel N525, strekken toeleidend fietspad, gemeente Laren Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt het steile, toeleidende fietspad naar de fietstunnel gestrekt, zodat de haakse bocht aan het begin van de tunnel en het grote hoogteverschil verdwijnt.	Verkeersveiligheid	Studie	2023	€ -
N527-07 - Verbetering - Reconstructie kruispunt N527-Trappenberg, gemeenten Huizen en Blaricum Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. De fietsoversteek op het kruispunt N527-Trappenberg is niet optimaal. Daarnaast wordt het terrein van de Trappenberg herontwikkeld en worden er circa 300 zorgwoningen gerealiseerd. Er wordt een onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de verkeersveiligheid op dit kruispunt te verbeteren.	Verkeersveiligheid	Studie	2025-2026	€ -
N527a-02 - Vervanging - 0 km - 2,75 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2027	€ 2.910.000
VRI-geb7-02 - Vervanging - VRIs einde levensduur door iVRI's (2025-2030)	Einde levensduur	Initiatief	2025-2028	€ 1.050.000

4.8. GEBIEDSOVERSTIJGENDE DEELPROGRAMMA'S

In onderstaande tabel staan de werkzaamheden en projecten die in deelprogramma's op de provinciale infrastructuur worden uitgevoerd, verspreid over meerdere gebieden. Deze deelprogramma's zijn gericht op het aanpakken van één opgave op verschillende locaties in de provincie, zoals de aanpak van verkeersveiligheids-knelpunten of de uitrol van intelligente verkeerslichten.

TABEL 13 – GEBIEDSOVERSTIJGENDE DEELPROGRAMMA'S

Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
24BB-95 - Vervanging - Centrale afstandsbediening (CAB) - 2e gedeelte fase 1 De aansluiting van 28 objecten op de Bediencentrale in Heerhugowaard. Tevens worden derden gestimuleerd ook op de Bediencentrale aan te sluiten.	Einde levensduur	Realisatie	2022-2025	€ 17.000.000
alg-45 - Verbetering - Kantmarkering fietspaden Een groot deel van de provinciale fietspaden is onverlicht. Door het aanbrengen van kantmarkering op circa 200 km fietspad verbetert de verkeersveiligheid op relatief eenvoudige wijze en tegen lage kosten.	Verkeersveiligheid	Studie	2023-2025	€ -
alg-46 - Verbetering - Aanleg bermverharding De provincie ontvangt subsidie voor de aanleg van bermverharding langs provinciale wegen. Deels moet de aanleg van bermverharding worden toegevoegd aan bestaande projecten en deels worden het zelfstandige projecten.	Verkeersveiligheid	Studie	2023-2024	€ -
Duurzaamheid - Vervanging - Extra budget voor infraprojecten 2021-2023 Met aanleg en beheer van infrastructuur levert de provincie haar eigen bijdrage aan duurzaamheid. Bij de nota infrastructurele kapitaalgoederen (NIKG) is voor de periode 2021-2023 jaarlijks € 2,5 miljoen beschikbaar gesteld.	Einde levensduur	Realisatie	2021-2023	€ 7.500.000
IVRI-01 - Vervanging - Bestaande VRIs aanpassen naar iVRI's Als onderdeel van Smart Mobility worden de bestaande verkeersregelinstallaties (VRI's) aangepast naar intelligente VRI's (iVRI's). Intelligente voertuigen die informatie ontvangen van en delen met intelligente infrastructuur dragen bij aan leefbaarheid en verkeersveiligheid. iVRI's kunnen aankomend verkeer herkennen en via apps en navigatiesystemen met verkeersdeelnemers communiceren over bijvoorbeeld tijd tot rood of tijd tot groen. Wegbeheerders kunnen met iVRI's bepalen welke verkeersstromen meer prioriteit krijgen, bijvoorbeeld openbaar vervoer, vrachtverkeer of fietsers.	Einde levensduur	Realisatie	2022-2025	€ 4.725.000
LED-02 - Vervanging - Openbare verlichting door LED in de gebieden - fase 2 De openbare verlichting wordt voorzien van ledlampen, wat een reductie van circa 20-30 % op het totale energieverbruik oplevert.	Einde levensduur	Realisatie	2022	€ 5.950.000
MRL-07 - Vervanging - MRL - 2e gedeelte fase 1 CAB en overige lokale objecten De provincie is wettelijk verplicht haar beweegbare kunstwerken te laten voldoen aan de Machinerichtlijn (MRL). De MRL is wetgeving voor veilig gebruik en beheersing van risico's voor gebruikers en het bedienend en onderhoudspersoneel van machines (inclusief beweegbare bruggen en sluizen).	Einde levensduur	Realisatie	2022-2025	€ 11.000.000
OVL-programma - Vervanging - Kasten Openbare Verlichting De kasten voor de openbare verlichting zijn aan het einde van hun levensduur, voldoen niet meer aan de norm en worden daarom vervangen.	Einde levensduur	Studie	2024	€ 600.000
SLS-01 - Vervanging - Sleutelsysteem objecten Vervanging van de bestaande sleutelsysteem voor de diverse objecten, zoals openbare verlichting, verkeersregelinstallaties en bruggen. Het huidige sleutelsysteem is sterk verouderd. Hierdoor is het toegangsbeheer 'vervuild', wat onveilige situaties kan veroorzaken.	Einde levensduur	Realisatie	2023-2024	€ 1.400.000
VRI-programma - Vervanging - VRI's einde levensduur door iVRI's Een groot aantal verkeersregelinstallaties is aan het einde van de levensduur en worden vervangen door iVRI's. Aangezien de werkzaamheden in alle gebieden plaatsvinden, worden de vervangingen binnen een programma uitgerold. Tevens worden vanuit beleid de mogelijkheden tot het uitbreiden van voetgangersoversteken meegenomen.	Einde levensduur	Studie	2023-2025	€ 11.800.000

4.9. GEREALISEERDE PROJECTEN EN AREAALUITBREIDING

In onderstaande tabel zijn de projecten opgenomen, die naar verwachting in 2022 zijn gerealiseerd. Aangezien het iMPI al medio 2022 is opgesteld, zijn er mogelijk maatregelen in onderstaande tabel opgenomen, die nog niet volledig in 2022 zijn afgerond.

TABEL 14 – GEREALISEERDE PROJECTEN IN 2022 (ALLE GEBIEDEN)

Maatregel omschrijving	Thema
alg-40 - Verbetering - Uitvoering beleidskader verkeersmanagement Noord-Holland De volgende maatregelen zijn gerealiseerd: • vraaggestuurd brugbedienen: Brugopening als er geen piekbelasting is op de weg; • optimalisatie verkeersmanagement in niet reguliere situaties door versnelling van detectie van verstoringen; • optimalisatie verkeersmanagement in reguliere situaties door anticiperend het verkeer te regelen.	Bereikbaarheid
HOV-03 - Uitbreiding - Hoogwaardig Openbaar Vervoer in 't Gooi (Huizen-Hilversum) De provincie heeft samen met de gemeenten Huizen, Eemnes, Laren en Hilversum een HOV-verbinding (R-net) tussen busstation Huizen en NS-station Hilversum gerealiseerd. De regio heeft hierdoor een frequente, snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere gekregen. Belangrijk onderdeel hiervan was de aanleg of uitbreiding van P+R-terreinen met HOV-haltes. Daarnaast is het leefklimaat en de verkeersveiligheid verbeterd en de natuur versterkt (natuurbrug bij Anna's Hove). Met de ondertunneling van de bus- en spoorbaan bij de Oosterengweg in Hilversum is bovendien een groot knelpunt van de Hilversumse ring opgelost.	Bereikbaarheid
HOV-07 - Verbetering - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Aalsmeer-knooppunt Schiphol Zuid (HOVASZ), gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer en Uithoorn Het tracé loopt van de Fokkerweg in de Haarlemmermeer naar de Poelweg in Uithoorn. Er is een geheel vrije busbaan op de "oude" N201 aangelegd. Daarnaast is de N196, gedeelte Fokkerweg-Legmeerdijk, versmald van 2x2 rijstroken naar 2x1 rijstrook. Tevens is een fietstunnel gerealiseerd en een fietsoverdoorgang onder de Aalsmeerderbrug.	Bereikbaarheid
N231a-02 - Variabel onderhoud - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Aalsmeer-knooppunt Schiphol Zuid (HOVASZ), gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer en Uithoorn zie HOV-07	Onderhoud
K4/5/6-a-02 1 - Vervanging - Roskamsluis Zelfbediening	Einde levensduur
K4/5/6-a-02 2 - Vervanging - Roskamsluis aanpassingen in het kader van de Machinerichtlijn	Einde levensduur
N239-08 - Verbetering - Trajectbenadering N239a, gedeelte N242-A7, gemeenten Hollands Kroon, Opmeer en Medemblik Gelijktijdig met het groot onderhoud op de N239, gedeelte N242-A7, zijn rotondes gerealiseerd op de kruispunten N239-Langereis en N239-Zuiderzeestraat, is een nieuwe fietsbrug aangelegd en zijn kleine verkeersveiligheidsmaatregelen uitgevoerd. Op het kruispunt N239-Alkmaarseweg (uit het Programma provinciale fietsknelpunten) is een middengeleider voor overstekend langzaam verkeer aangelegd.	Verkeersveiligheid
N239a-03 - Vervanging - 13,67 km - 22,56 km - Wegconstructie en kunstwerken zie N239-08	Einde levensduur
N244-10 - Uitbreiding - Nieuwe aansluiting op het kruispunt N244-N247, gemeente Edam/Volendam De gemeente realiseert een nieuwe ontsluitingsweg, die aansluit op het kruispunt van de N244-N247. Hiervoor is het kruispunt N244-N247 aangepast.	Bereikbaarheid
N244a-01 - Vervanging - Herplant bomen N244 / Noordhollandsch Kanaal De kap en herplant van zieke bomen langs de N244b en het Noordhollandsch Kanaal wordt gefaseerd uitgevoerd. Tijdens de voorbereiding van de eerste fase is besloten, mede door de wens van omwonenden, de zieke bomen zo lang mogelijk te behouden. In 2022 zijn de werkzaamheden van kap en herplant 1e fase (N244a-01) en het levensduurverlengd onderhoud (N244a-06) van de bomen afgerond.	Einde levensduur
N244a-06 - Variabel onderhoud - Levensduur verlengend onderhoud bomen De kap en herplant van zieke bomen langs de N244b en het Noordhollandsch Kanaal wordt gefaseerd uitgevoerd. Tijdens de voorbereiding van de eerste fase is besloten, mede door de wens van omwonenden, de zieke bomen zo lang mogelijk te behouden. In 2022 zijn de werkzaamheden van kap en herplant 1e fase (N244a-01) en het levensduurverlengd onderhoud (N244a-06) van de bomen afgerond.	Onderhoud
N248-16 - Verbetering - Verkeersveiligheid kruispunten N248-Wadweg en N248-Waardpolderhoofdweg (KT-maatregelen), gemeente Hollands Kroon Om de verkeersveiligheid te verbeteren zijn op kruispunt N248-Wadweg drempels gerealiseerd en is de maximumsnelheid ter hoogte van het kruispunt verlaagd naar 50 km/uur. Op het kruispunt N248-Waardpolderhoofdweg is een aantal maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid uitgevoerd, zoals 2 asverspringingen gerealiseerd en het afsluiten van de Ansjoviskade.	Verkeersveiligheid
gebiedsaannemer - 14D30 Zijperbrug Aanbrengen rampalen achter remmingwerken	Onderhoud
gebiedsaannemer - 14D35 Stolperbasculebrug Maatregelen civieltechnisch onderhoud + vervangen 1/3 brugdek	Onderhoud
gebiedsaannemer - 14G14 Schagerbrug A Maatregelen civieltechnisch onderhoud	Onderhoud
gebiedsaannemer - 14G14 Schagerbrug A Vervangen remmingwerken	Onderhoud
gebiedsaannemer - N240a Vervangen deklaag rijbaan + fietspad km 1,320 - km 6,600	Onderhoud
gebiedsaannemer - N250a (rotonde) Vervangen deklaag rijbaan + fietspad km 116,350 - km 116,800	Onderhoud
gebiedsaannemer - N242a Groot onderhoud asfaltverhardingen km 45,525 - km 46,900	Onderhoud
gebiedsaannemer - N243 Groot onderhoud asfaltverhardingen km 1,300 - km 1,700	Onderhoud
gebiedsaannemer - N243 Groot onderhoud asfaltverhardingen km 4,500 - km 7,000	Onderhoud
gebiedsaannemer - N245a Groot onderhoud asfaltverhardingen km 20,100 - km 20,840	Onderhoud
gebiedsaannemer - N512a Groot onderhoud asfaltverhardingen km 5,525 - km 8,700	Onderhoud
gebiedsaannemer - N239a Groot onderhoud asfaltverhardingen km 19,675 - km 20,775	Onderhoud
gebiedsaannemer - N240c Groot onderhoud asfaltverhardingen km 23,300 - km 31,050	Onderhoud
gebiedsaannemer - N243 Groot onderhoud asfaltverhardingen km 11,500 - km 13,000	Onderhoud

Maatregel omschrijving	Thema
gebiedsaannemer - N247b Groot onderhoud asfaltverhardingen km 57,450 - km 57,675	Onderhoud
gebiedsaannemer - N509a Groot onderhoud asfaltverhardingen km 2,500 - km 6,100	Onderhoud
gebiedsaannemer - N509a Groot onderhoud asfaltverhardingen km 7,050 - km 7,750	Onderhoud
gebiedsaannemer - N202a Groot onderhoud asfaltverhardingen km 5,525 - km 6,900	Onderhoud
gebiedsaannemer - N235a Levensduur verlengend onderhoud km 4,700 - km 8,100	Onderhoud
gebiedsaannemer - N246a-04 Vervangen deklaag km 21,600 - km 23,600	Onderhoud
gebiedsaannemer - HOV-2 Levensduur verlengend onderhoud km 0,000 - km 6,160	Onderhoud
gebiedsaannemer - N207b Levensduur verlengend onderhoud km 52,040 - km 58,890	Onderhoud
gebiedsaannemer - N231b Levensduur verlengend onderhoud km 27,500 - km 27,800 t.h.v. Bosrandbrug	Onderhoud
gebiedsaannemer - N232b Vervangen deklaag (incl. herstel onderlagen) km 25,500 - km 27,300	Onderhoud
gebiedsaannemer - N232c Levensduur verlengend onderhoud km 33,150 - km 33,800	Onderhoud
gebiedsaannemer - N232d Levensduur verlengend onderhoud km 40,000 - km 43,950	Onderhoud
gebiedsaannemer - N201c Vervangen deklaag km 70,000 - km 77,500	Onderhoud

Areaaluitbreiding

Indien met een verbeter- of uitbreidingsproject extra infrastructuur is gerealiseerd, bijvoorbeeld omdat een weg breder is geworden of bermverharding is aangelegd, is sprake van areaaluitbreiding'. Dit leidt tot hogere kosten voor het vast en variabel onderhoud.

Jaarlijks wordt gekeken of inderdaad sprake is van areaaluitbreiding en worden hiervoor de gemiddelde, jaarlijkse kosten voor het vast en variabel onderhoud berekend. Dit wordt vervolgens via de kaderbrief verwerkt in de meerjarenbegroting. In sommige gevallen wordt infrastructuur verwijderd en is sprake van areaalvermindering. Dit wordt eveneens meegenomen in de jaarlijkse evaluatie van het benodigde onderhoudsbudget.

Als een (deel van een) weg wordt overgedragen aan of overgenomen van een andere wegbeheerder wordt dit ook verwerkt in de berekening van de jaarlijkse onderhoudskosten.

TABEL 15 – AREAALUITBREIDING – JAARLIJKSE TOENAME KOSTEN VAST EN VARIABEL ONDERHOUD

(Bedragen x € 1 miljoen)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Vast onderhoud - cumulatief	-0,01	0,08	-0,34	0,20	0,10	-0,01	-0,20	-1,66
Variabel onderhoud - cumulatief	-0,01	0,09	-0,37	0,22	0,11	-0,01	-0,22	-1,82
Totaal - cumulatief	-0,02	0,18	-0,70	0,42	0,21	-0,01	-0,43	-3,47

4.10. GESCHRAPTE PROJECTEN

In onderstaande tabel zijn de projecten opgenomen, die in 2022 zijn geschrapt.

TABEL 17 - GESCHRAPTE PROJECTEN IN 2022

Maatregel omschrijving	Thema
alg-43 - Verbetering - Programma provinciale fietsknelpunten (rapport Fietzersbond) De Fietzersbond heeft op verzoek van de provincie een rapport opgesteld met infrastructurele knelpunten voor het fietsverkeer in de provincie Noord-Holland. De 14 provinciale knelpunten worden nader uitgewerkt. De aanpak is per knelpunt verschillend. <i>De knelpunten op de N244 en N203 zijn gerealiseerd. Knelpunt N208-Leidsevaart is opgenomen in N208-05, knelpunt N239-Alkmaarseweg in N239-08 en knelpunt N240-Oosteinde in N240-05. De overige knelpunten zijn als aparte maatregelen opgenomen in het iMPI en het programma wordt als apart project geschrapt.</i>	Verkeersveiligheid
N197a-01 - Vervanging - Oplossen wateroverlast N197 door vervanging wegconstructie km 5,6 tot 6,0. <i>De situatie is een jaar gemonitord en gebleken is dat de grondwaterstand onder de streefwaarden valt, waardoor maatregelen niet nodig zijn. Het project wordt geschrapt.</i>	Einde levensduur
N205-05 - Verbetering - Verdubbeling N205, gedeelte Nieuwe Bennebroekerweg-N207, gemeente Haarlemmermeer Er ligt een voorontwerp. Het project blijft in de studiefase totdat er duidelijkheid is over de woningbouwontwikkeling in het westen van de Haarlemmermeer. <i>De provincie heeft samen met de gemeente Haarlemmermeer en de VRA een Netwerkstudie opgesteld. Maatregelen en oplossingsrichtingen zijn in 2022 uitgewerkt tot een gezamenlijke adaptieve agenda. Een mogelijke verdubbeling N205 komt nu niet als oplossingsrichting naar voren. Het project wordt daarom geschrapt. Mocht later blijken dat de verdubbeling van de N205 in het kader van gebiedsontwikkeling nodig is, kan het project weer terugkomen in de adaptieve agenda en opgenomen worden in het iMPI.</i>	Bereikbaarheid

FINANCIEEL OVERZICHT PROGRAMMA INFRASTRUCTUUR



In dit hoofdstuk wordt nader inzicht gegeven in de kosten van het iMPI. Deze financiële gegevens zijn opgenomen in de Begroting 2023 en de meerjarenraming.

Conform het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) is in het financiële overzicht onderscheid gemaakt tussen de verschillende kapitaalgoederen, namelijk wegen (wegen en bruggen) en vaarwegen (oevers, vaarwegen en sluizen).

5.1. VAST EN VARIABEL ONDERHOUD

Netto budgetten vast en variabel onderhoud

Jaarlijks worden de budgetten voor het vast en variabel onderhoud geactualiseerd. In de begroting worden de onderhoudsbudgetten gecorrigeerd met het indexatiepercentage gebaseerd op de GWW-index. De contractprijzen voor het vast en variabel onderhoud komen ten laste van de exploitatie. Het variabel onderhoud wordt ten laste gebracht van de bestemmingsreserves Groot onderhoud wegen en vaarwegen.

TABEL 18 - NETTO BUDGETTEN VAST EN VARIABEL ONDERHOUD WEGEN/VAARWEGEN (BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)

Omschrijving	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
A: Vast onderhoud wegen	18,01	16,15	15,94	15,95	16,17	16,17	16,17	16,17
B: Vast onderhoud vaarwegen	5,09	5,04	4,92	4,53	4,22	4,22	4,22	2,16
C: Variabel onderhoud wegen	18,93	20,61	3,96	3,01	3,50	2,61	5,42	5,90
D: Variabel onderhoud vaarwegen	1,52	2,05	0,41	0,41	0,31	4,04	0,21	0,67
E: Gebiedscontracten - contractprijzen	34,58	35,12	36,04	36,25	36,34	36,34	36,34	36,34
GBC vast onderhoud wegen	30,43	30,97	31,90	32,10	32,19	32,19	32,19	32,19
GBC vast onderhoud vaarwegen	4,15	4,15	4,15	4,15	4,15	4,15	4,15	4,15
F: Gebiedscontracten - variabel onderhoud	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00
GBC variabel onderhoud wegen	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50	6,50
GBC variabel onderhoud vaarwegen	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50
Totaal	87,13	87,97	70,26	69,15	69,53	72,37	71,35	70,23

Verloop bestemmingsreserves Groot onderhoud wegen en vaarwegen

Het verloop van de bestemmingsreserve volgt uit de jaarlijks verwachte uitgaven voor variabel onderhoud. Volgens het BBV mag het saldo van een reserve per ultimo boekjaar niet negatief zijn. Door de bestemmings-reserve is het mogelijk de fluctuerende uitgaven te egaliseren.

TABEL 19 - VERLOOPSTAAT RESERVE GROOT ONDERHOUD WEGEN (BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Saldo per 1-1	20,93	12,30	0,05	4,97	14,78	22,06	32,77	47,58
Stortingen	20,19	15,53	19,38	22,70	19,70	22,62	22,85	20,79
Overhevelingen	2,60	5,10	0,70	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00
Beschikbaar	43,71	32,92	20,13	27,67	34,98	44,68	55,61	68,37
Onttrekkingen	-30,02	-31,47	-13,76	-12,90	-12,92	-11,92	-8,03	-8,03
Vrijval	-1,40	-1,40	-1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Saldo per 31-12	12,30	0,05	4,97	14,78	22,06	32,77	47,58	60,34

TABEL 20 - VERLOOPSTAAT RESERVE GROOT ONDERHOUD VAARWEGEN (BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Saldo per 1-1	3,92	2,20	1,32	0,51	4,32	3,71	3,78	7,77
Stortingen	8,18	11,66	5,66	7,26	5,16	7,16	7,16	6,00
Overhevelingen	-2,60	-5,10	-0,70	0,00	-0,50	0,00	0,00	0,00
Beschikbaar	9,50	8,76	6,28	7,77	8,98	10,87	10,94	13,77
Onttrekkingen	-5,59	-5,60	-3,95	-3,45	-3,45	-7,09	-3,17	-3,17
Vrijval	-1,71	-1,84	-1,82	0,00	-1,82	0,00	0,00	0,00
Overheveling	2,20	1,32	0,51	4,32	3,71	3,78	7,77	10,60
Saldo per 31-12	3,92	2,20	1,32	0,51	4,32	3,71	3,78	7,77

De bedragen in Tabel 19 en Tabel 20 voor de jaren 2028-2030 zijn een doorkijk. De programmering van het variabel onderhoud is voor deze jaren nog niet volledig. Mede hierdoor lopen de saldo's voor deze periode sterk op. Bij de herziening van de huidige NIKG 2020-2023 wordt het normbudget voor onderhoud opnieuw vastgesteld. Dit is het moment om vast te stellen of de stortingen in de reserves Groot onderhoud wegen en vaarwegen in lijn zijn met de te verwachten uitgaven.

5.2. INVESTERINGEN

Het vervangen, verbeteren en uitbreiden van bestaande infrastructuur wordt in begrotingstermen gezien als investeren; eenmalige uitgaven die gedurende de levensduur van de infrastructuur (maatschappelijke) baten opleveren. Om te kunnen investeren worden door Provinciale Staten kredieten verstrekt. In de Financiële verordening Provincie Noord-Holland 2019 is opgenomen dat de afschrijving van een investering in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut start in het jaar volgend waarop het werk in gebruik is genomen. Dit leidt vervolgens tot kapitaallasten, waarbij de afschrijvingstermijnen - zoals vermeld in hoofdstuk 3, Tabel 5 - worden toegepast.

Vervangingsinvesteringen

Er is een stelpost in de begroting opgenomen voor de dekking van de kapitaallasten van toekomstige vervangingsinvesteringen. De hoogte hiervan is bepaald op basis van het normbudget in de NIKG 2020-2023. De gemiddelde jaarlijkse investeringssom voor vervangingsinvesteringen is circa € 40 miljoen per jaar. Verder is nog rekening gehouden met een vast bedrag van € 5 miljoen per jaar aan indexering. De kapitaallasten lopen jaarlijks op tot uiteindelijk een bedrag van € 45 miljoen in 2070. De kapitaallasten worden in de begroting geraamd in het jaar volgend op ingebruikname. Op basis van de kredietbesluiten wordt de stelpost in het jaar volgend op de ingebruikname van de vervangingsinvesteringen verlaagd, waarbij de begrotingspost kapitaallasten vervangingsinvesteringen gelijktijdig wordt verhoogd (communicerende vaten).

Ten slotte, het niet tot besteding komende budget in de stelpost valt bij de jaarrekening vrij naar de algemene middelen.

Verbeter- en uitbreidingsinvesteringen

Net als bij de vervangingsinvesteringen is voor de dekking van de kapitaallasten van toekomstige verbeter- en uitbreidingsinvesteringen een stelpost opgenomen in de begroting. Deze stelpost wordt niet geïndexeerd. Op basis van de kredietbesluiten wordt de stelpost in het jaar volgend op de ingebruikname van de investeringen verlaagd, waarbij de begrotingspost kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen gelijktijdig wordt verhoogd (communicerende vaten).

Ook hier valt het niet tot besteding komende budget in de stelpost bij de jaarrekening vrij naar de algemene middelen.

Naast de stelpost is er nog een provinciale dekkingsbron, namelijk de reserve OPI (Ontwikkeling Provinciale Infrastructuur). Alle middelen binnen deze reserve zijn door Provinciale Staten gekoppeld aan provinciale infrastructuurprojecten.

Daarnaast is het mogelijk dat derden (bijvoorbeeld de VRA, het Rijk of een gemeente) een bijdrage leveren aan een verbeter- of uitbreidingsinvestering. De dekking uit de reserve OPI en de bijdragen van derden worden in mindering gebracht op het te kapitaliseren bedrag. Het bedrag dat na aftrek van de bijdragen derden en de reserve OPI overblijft, wordt gekapitaliseerd en gedekt uit de stelpost.

5.3. KAPITAALLASTEN

Vervangingsinvesteringen

Het verloop van de stelpost vervangingsinvesteringen is te vinden in Tabel 21. Allereerst is de huidige stand van zaken gegeven, waarin het effect van de kredietbesluiten tot de Begroting 2023 is doorgerekend. Vervolgens is voor de kredieten die bij de Begroting 2023 worden aangevraagd het effect in kaart gebracht. Als laatste is voor alle geprogrammeerde, toekomstige vervangingsprojecten in de studie- en planfase het verloop van de stelpost inzichtelijk gemaakt, wanneer deze projecten volgens programmering promoveren naar de realisatiefase.

TABEL 21 - VERLOOP STELPOST VERVANGINGSINVESTERINGEN (BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)

Verloop stelpost Vervangingsinvesteringen bedragen x € 1 mln	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
huidige stand stelpost	0,14	0,82	1,57	1,38	2,27	3,17	4,05	4,95	5,85
stand stelpost na vaststelling kredieten BG2023	0,14	0,75	1,51	1,05	1,94	2,84	3,72	4,62	5,52
stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde vervangingsinvesteringen studie- en planfase iMPI2023-2030	0,14	0,75	1,43	0,13	-0,26	0,16	0,11	-0,48	-0,16

Dit overzicht laat zien dat er voldoende ruimte is voor de kredieten die bij de Begroting 2023 worden aangevraagd. Echter, als alle vervangingsprojecten in de studie- en planfase conform de huidige programmering worden uitgevoerd, is in 2026 binnen de stelpost onvoldoende ruimte. Hierbij de kanttekening dat de kosten van studie- en planfaseprojecten nog nader moeten worden geraamd. De focus voor de programmering zal het komende jaar nog scherper liggen op prioritering van de werkzaamheden. Dit betekent een afweging van prestaties, risico's en kosten. Het effect van de zeer forse grondstoffenstijgingen is in de doorrekening van de stelpost niet verwerkt, omdat die zich zeer lastig meerjarig laat voorspellen. Hierdoor kan bij de realisatie van infrastructurele projecten temporisering optreden. Gegeven de huidige programmering en de geschetste ontwikkelingen is de verwachting dat binnen enkele jaren de grens van de huidige stelpost wordt bereikt. Dit vraagt om een nadere afweging in de brede beschouwing van de provinciale ambities bij de totstandkoming van het nieuw op te stellen coalitieakkoord in 2023.

Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen

Het verloop van de stelpost verbeter- en uitbreidingsinvesteringen is te vinden in Tabel 22. Allereerst is de huidige stand van zaken gegeven, waarin het effect van de kredietbesluiten tot de Begroting 2023 is doorgerekend. Vervolgens is voor de kredieten die bij de Begroting 2023 worden aangevraagd het effect in kaart gebracht. Als laatste is voor de projecten in de studie- en planfase het verloop van de stelpost inzichtelijk gemaakt, wanneer deze volgens de huidige programmering promoveren naar de realisatiefase. Hierbij de kanttekening dat met name de uitvoeringskosten van de studieprojecten vaak nog grove schattingen zijn.

TABEL 22 – VERLOOP STELPOST VERBETER- EN UITBREIDINGSINVESTERINGEN (BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)

Verloop stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen bedragen x € 1 mln	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 e.v.
huidige stand stelpost	0,51	0,76	0,49	0,96	1,34	1,21	0,84	0,84	0,84
stand stelpost na vaststelling kredieten BG2023	0,23	0,44	0,12	0,58	0,96	0,83	0,46	0,46	0,46
stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde verbeter- en uitbreidingsinvesteringen planfase iMPI2023-2030	0,23	0,43	0,04	0,37	0,65	0,52	0,15	0,15	0,15
stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde verbeter- en uitbreidingsinvesteringen studie- en planfase iMPI2023-2030	0,23	0,41	0,01	0,13	0,09	-0,24	-0,93	-0,93	-4,34

Dit overzicht laat zien dat in de stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen voldoende ruimte is voor de kredieten die bij de Begroting 2023 worden aangevraagd. Tevens is uit deze tabel op te maken dat binnen de stelpost ook nog voldoende ruimte is voor de realisatie van projecten in de planfase. De realisatie van de huidige studieprojecten kunnen vanaf 2028 niet meer worden gedekt uit de stelpost. Het saldo van de stelpost wordt dan negatief. Hierbij dezelfde kanttekening als bij de stelpost Vervangingsinvesteringen dat het effect van de zeer forse grondstoffenstijgingen niet is verwerkt in de doorrekening van de stelpost. Dit kan betekenen dat mogelijk volgend jaar al onvoldoende middelen in de stelpost aanwezig zijn om een studieproject te promoveren naar de planfase en hiervoor te zijner tijd een uitvoeringskrediet aan te vragen.

Voor de toekomst moet worden gekeken welke mogelijkheden er zijn en welke keuzes moeten worden gemaakt om de meerjarenraming sluitend te krijgen. Gedacht kan worden aan het schrappen van studieprojecten en/of meer geld beschikbaar stellen (ophoging budget stelpost). Zoals bij de vervangings-investeringen reeds is opgemerkt, vraagt dit om een nadere afweging in de brede beschouwing van de provinciale ambities bij de totstandkoming van het nieuw op te stellen coalitieakkoord in 2023.

VERKLARENDE WOORDENLIJST

BIJLAGE 1



Projecten	Algemene term gebruikt in het iMPI voor infrastructurele werkzaamheden voor wat betreft onderhoud, vervanging, verbetering, en uitbreiding. Al deze projecten resulteren in een fysieke verandering in de infrastructuur. Een project kan bestaan uit meerdere infrastructurele maatregelen die mogelijk een verschillend financiële dekking hebben. Een voorbeeld hiervan is een project waarin groot onderhoud tegelijkertijd met een vervanging wordt uitgevoerd.
Investeringsen	Uitgave om duurzame kapitaalgoederen aan te schaffen of te vervangen. Deze kapitaalgoederen hebben een levensduur van meerdere jaren.
Kredieten	Budget beschikbaar voor een vervanging, verbetering, of uitbreidingsinvestering. Voor de financiering van vervanging, verbetering- en uitbreidingsprojecten worden kredieten aangevraagd bij Provinciale Staten. Na goedkeuring is het budget voor het investeringsgedeelte van het project beschikbaar. Het is dus niet altijd het totale budget van het project wanneer dit uit meerdere activiteiten bestaat. Ook geldt dat de dekking varieert, deze kan geheel door de provincie beschikbaar gesteld worden maar het kan ook derde partijen betreffen.
Dekking	Bij de jaarlijkse begroting dienen de middelen voor de dekking van uitgaven aangewezen te worden. Dit kunnen naast eigen provinciale middelen ook bijdragen derden zijn.
Financiering	De wijze waarop uitgaven worden betaald (vanuit eigen vermogen of vreemd vermogen).
Exploitatie (begroting)	Een exploitatie(begroting) is het overzicht van uitgaven en inkomsten die worden verwacht in het lopende begrotingsjaar.
Kaderbrief	In de kaderbrief geeft het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland zijn visie op de te verwachten financiële ontwikkelingen en op het beleid in de komende jaren. Met deze brief vraagt het college aan Provinciale Staten aan te geven wat de financiële kaders zijn voor de begroting en de meerjarenraming. De kaderbrief is daarmee de start van de jaarlijkse beleids- en begrotingscyclus.

GEBRUIKTE AFKORTINGEN

BIJLAGE 2



Afkortingen	
BC	begroting
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten
CA	Coalitieakkoord
CAB	Centrale afstandsbediening
CEMT-klasse	Conférence Européenne des Ministres de Transport-klasse Klassen om de afmetingen van vaarwegen in West-Europa op elkaar af te stemmen.
DGD	dunne geluidreducerende deklaag
DRIP	dynamisch route-informatiepaneel
EBW	eerste begrotingswijziging
GS	Gedeputeerde Staten
HOV	hoogwaardig openbaar vervoer
iMPI	integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur
iNHi	investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur
IPM	integraal projectmanagement
iVRI	intelligente verkeersregelinstallatie
KW	kunstwerk
LARGAS	Langzaam Rijden GAat Sneller
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MRL	Machinerichtlijn
NIKG	Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen
NVO	natuurvriendelijke oever
OV	openbaar vervoer
OVL	openbare verlichting
P+B	Park + Bike
P+R	Park + Ride
PNH	Provincie Noord-Holland
PS	Provinciale Staten
SCADA	Supervisory Control And Data Acquisition
STOMP	Stappen, Trappen, OV, MaaS en Privé-auto
TESO	Texels Eigen Stoomboot Onderneming
TTI	tunnel technische installatie
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
VRA	Vervoerregio Amsterdam
VRI	verkeersregelinstallatie

Colofon

Uitgave

Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie

Directie BU, Sector BSP en Directie BEL,
Sector Mobiliteit

Fotografie

Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging

Xeroxmediaservices

Haarlem, augustus 2022