

integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2024-2031



INFRASTRUCTUUR





3	1	Inleiding
4	1.1.	Doel document
4	1.2.	Provinciale infrastructuur
5	1.3.	Provincie en Vervoerregio Amsterdam
6	2	Visie en beleidskaders
7	2.1.	Beleidskaders
8	2.2.	Strategie
9	3	Programmering infrastructuur
10	3.1.	Onderhouds-, vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten
11	3.2.	Programmering en projecten
13	3.3.	Dekking infrastructuurprojecten
15	3.4.	Planning en control cyclus (P&C-cyclus)
16	4	Projecten en programmering
18	4.1.	Gebied 1 – Kop van Noord-Holland
22	4.2.	Gebied 2 – Alkmaar e.o.
24	4.2.	Gebied 3 – West-Friesland
26	4.4.	Gebied 4 – Zuid-Kennemerland/IJmond
29	4.5.	Gebied 5 – Zaanstreek-Waterland
33	4.6.	Gebied 6 – Noord-Holland Zuid
37	4.7.	Gebied 7 – Gooi en Vechtstreek
39	4.8.	Gebiedsoverstijgende deelprogramma's
40	4.9.	Gerealiseerde projecten en areaaluitbreiding
41	4.10.	Geschrapte projecten
43	5	Financieel overzicht programma infrastructuur
44	5.1.	Vast en variabel onderhoud
45	5.2.	Investerings
46	5.3.	Kapitaallasten
48	bijlage 1	Verklarende woordenlijst
50	bijlage 2	Gebruikte afkortingen

INLEIDING



Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031 geeft inzicht in de geprogrammeerde vervangingsmaatregelen en de maatregelen ter verbetering en/of uitbreiding van de provinciale infrastructuur. De investeringsmaatregelen worden per gebied weer-gegeven. 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.

Met de voordracht van het iMPI stemmen Provinciale Staten (PS) in met de opname van maatregelen in de studiefase en besluiten zij over de promotie van maatregelen naar de plan- en realisatiefase en het schrappen van maatregelen.

De promotie van een maatregel naar de realisatiefase resulteert in een kredietaanvraag. Conform de Financiële Verordening Provincie Noord-Holland 2019 worden kredieten in de voordracht van de Begroting(-swijziging) aangevraagd.

Door (de actualisering van) het iMPI voorafgaand aan de Begroting(swijziging) in dezelfde PS vergadering te behandelen, wordt de verbinding tussen de inhoud van de projecten en de besluitvorming over de financiën behouden.

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

De uitvoering van vast en variabel onderhoud wordt georganiseerd binnen de financiële en kwalitatieve kaders van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG). Dit wordt in hoofdstuk 3 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 vrij liggende busbanen ook wel OV-banen.

Langs een groot deel van onze wegen liggen ook parallelwegen en fietspaden die 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 gericht op het op een duurzame manier bereiken van optimale prestaties wat betreft 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

1.3. PROVINCIE EN VERVOERREGIO AMSTERDAM

In het gebied van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) heeft de provincie op het vlak van mobiliteit een beperktere rol dan in de rest van de provincie. De VRA stelt voor haar eigen gebied van 14 gemeenten -waaronder Amsterdam, Haarlemmermeer, Zaanstad en Purmerend- een beleidsplan Mobiliteit op en ontvangt jaarlijks een financiële bijdrage van het ministerie van Infrastructuur en Milieu ter uitvoering van dit plan. De vertaling van het beleidsplan in projecten vindt plaats in het uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

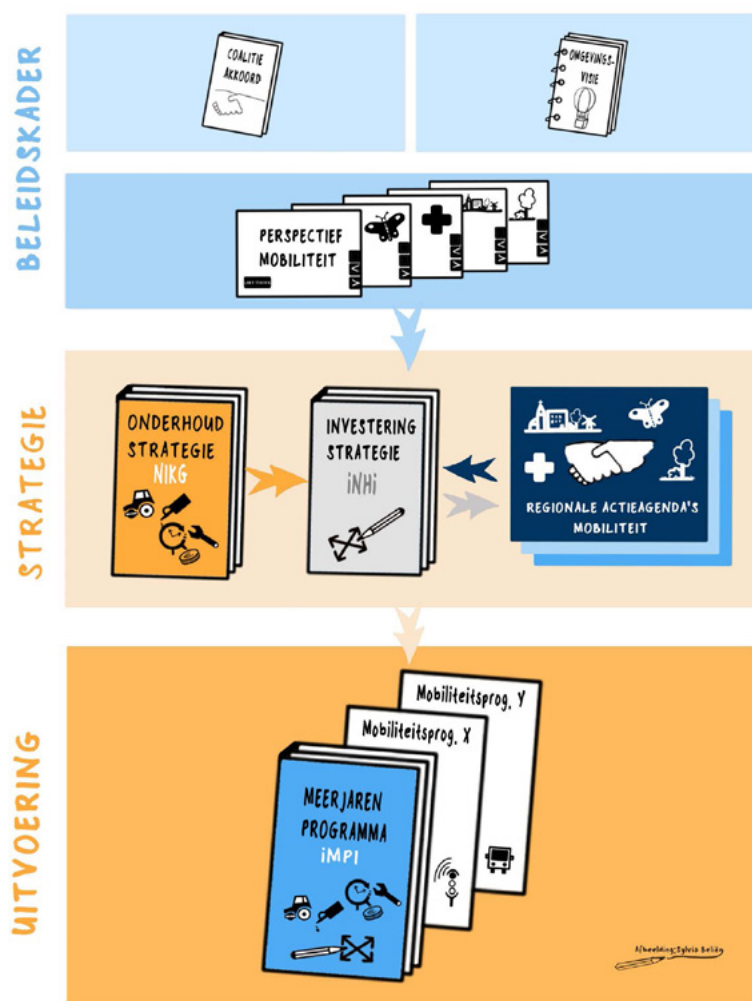
De VRA is in haar eigen gebied onder andere opdrachtgever van het openbaar vervoer en initieert en financiert verbeteringen van de infrastructuur.

De provincie is voor de VRA een belangrijke beheerder van het provinciale netwerk van busbanen, fietspaden en wegen. Bij veel provinciale infrastructuurprojecten in het VRA-gebied komen de provincie en de VRA elkaar tegen. Daarom hebben wij in 2023 met de VRA afgesproken meer gezamenlijk op te trekken bij projecten. Door gezamenlijk keuzes te maken, prioriteiten te stellen en te programmeren komen we tot efficiëntere oplossingen.

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

In het [Coalitieakkoord 2023-2027 'Verbindend vooruit!'](#) is aangegeven waar de provincie zich de komende jaren voor gaat inzetten: Samen zorgen voor een sterke, schone, duurzame, leefbare en economisch krachtige provincie voor alle inwoners, in de stad en op het platteland.

Iedere dag zijn mensen in Noord-Holland op weg naar hun bestemming. We vinden het belangrijk dat ook in de toekomst personen en goederen de bestemming veilig en op tijd bereiken en dat hierbij zo min mogelijk overlast is voor de omgeving. Een goede ontsluiting van de stad en het platteland is een basisvoorwaarde voor de leefbaarheid. Wij zorgen ervoor dat het onderhoud van onze infrastructuur op orde is en investeren waar nodig in nieuwe infrastructuur en goede OV-voorzieningen. Om de groei van de mobiliteit de komende jaren op te vangen, zetten we daarnaast in op slimme en schone alternatieven, zoals snelle OV-oplossingen en doorfietsroutes.

Omgevingsvisie

In de [Omgevingsvisie Noord-Holland 2050](#) is het integrale beleid van de provincie opgenomen. De Omgevingsvisie laat de ontwikkelprincipes 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.

Perspectief Mobiliteit

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 het Perspectief Mobiliteit richt Noord-Holland zich op de mobiliteitstransitie: het verminderen, veranderen en verbeteren van mobiliteit. 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.

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.

Investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHl) 2023-2027

De iNHl vertaalt het provinciale beleid naar een concrete belangenafweging voor verbeteringen aan en uitbreidingen van de provinciale weg- en fietsinfrastructuur. De trajecten zijn geprioriteerd op de beleidsonderwerpen verkeersveiligheid fiets- en wegverkeer, bereikbaarheid fiets, doorstroming OV en wegverkeer, gezonde leefomgeving en ontsnippering natuur. Trajecten met grote opgaven op deze indicatoren kunnen worden geprogrammeerd in het iMPI als infrastructurele maatregelen nodig zijn. Daarnaast spelen onder andere de volgende beïnvloedingsindicatoren een rol: verstedelijking, stikstofdepositie door verkeer, klimaatadaptatie en geprogrammeerd groot onderhoud. Ook kunnen initiatieven uit de regio, politiek of eigen organisatie worden getoetst op nut en noodzaak.

Regionale Actieagenda's Mobiliteit

Per deelregio worden, samen met de regionale partners, [Regionale Agenda's Mobiliteit \(RAM's\)](#) opgesteld. Deze agenda's beschrijven de opgaven en ontwikkelingen in de regio en formuleren daarbij passende ambities voor mobiliteit. De acties die aan deze ambities zijn gekoppeld, variëren van het meer gezamenlijk optrekken richting het Rijk op bepaalde dossiers tot het verder brengen van concrete regionale projecten. De focus ligt daarbij op mobiliteit, maar de mobiliteitsbelangen zijn nadrukkelijk gekoppeld aan andere opgaven en het integraal benaderen hiervan. Deze RAM's kunnen input opleveren voor het iMPI en vice versa.

PROGRAMMERING INFRASTRUCTUUR



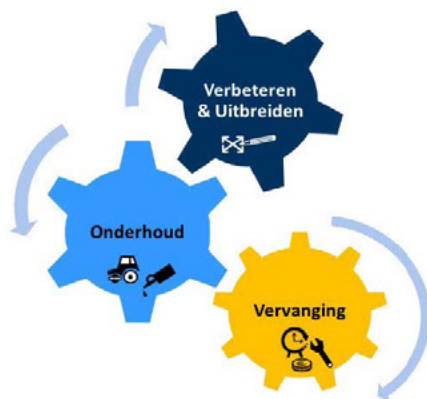
Op onze infrastructuur voeren we verschillende maatregelen uit. Deze maatregelen worden geprogrammeerd en vervolgens als projecten in uitvoering gebracht. Daarbij doorlopen ze een aantal fasen. De projectfasen en het programmeren van projecten worden in dit hoofdstuk toegelicht. De dekking van de kosten 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 gebruikperiode 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

De gebiedsopdrachtnemers rapporteren periodiek over de staat van het areaal dat zij in opdracht van de provincie onderhouden. Dit wordt onder andere gedaan door het meten van het beeldkwaliteitsniveau zoals aangegeven in tabel 2. De provincie heeft deze eisen contractueel vastgelegd en de gebiedsopdrachtnemer dient het vast en variabel onderhoud zodanig uit te voeren dat hieraan wordt voldaan. In het jaarverslag wordt hierover aan PS gerapporteerd. Deze rapportage geeft inzicht in de globale toestand van ons areaal op bestuursniveau.

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 meerjarenprogrammering 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.

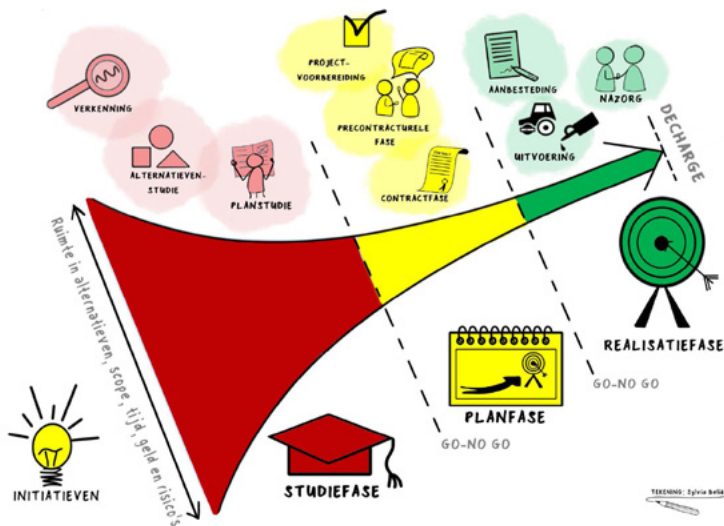
Variabel onderhoud, vervangings-, verbeter- en uitbreidingsmaatregelen worden waar mogelijk samengevoegd in één project. Dit noemen we trajectbenadering. De gebiedsaannemers zijn grotendeels verantwoordelijk voor de planning van het variabel onderhoud, maar ook hun plannen worden betrokken bij deze afstemming.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

In de voordracht van (de actualisering van) het iMPI worden de te schrappen en te promoveren studieprojecten ter besluitvorming 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

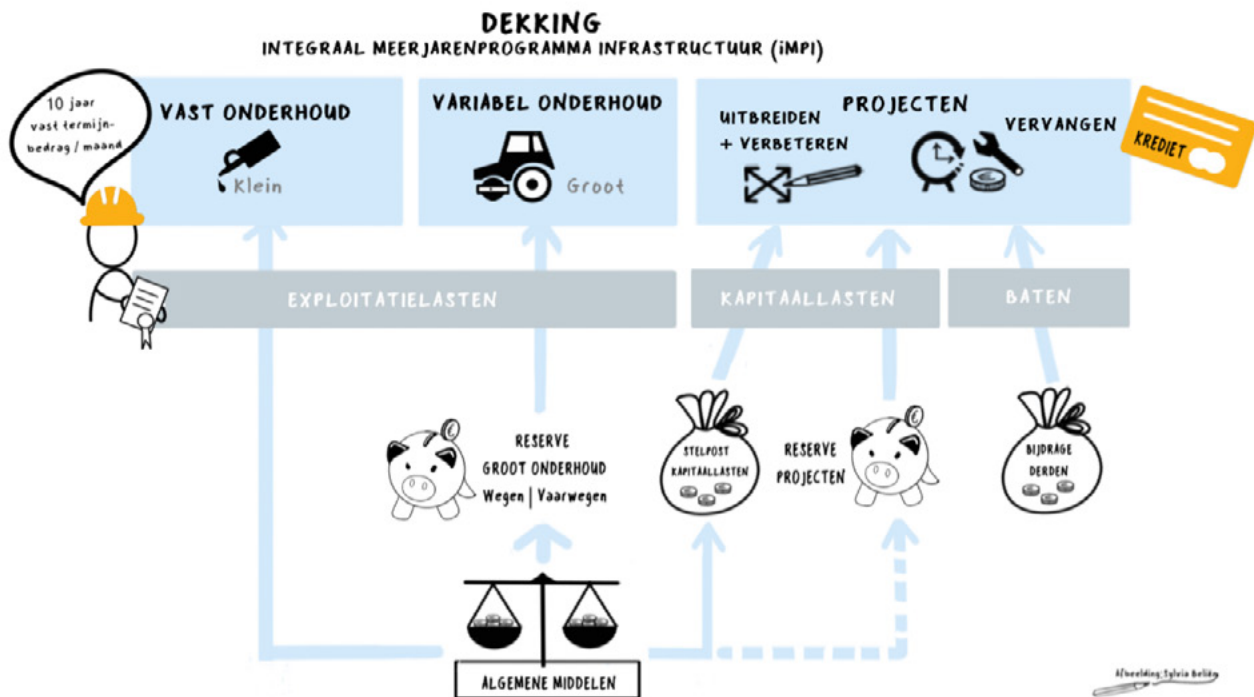
De dekking van de werkzaamheden aan infrastructuur vallen onder begrotingsprogramma 4 - Bereikbaarheid van de Begroting. De begrotingsprogramma's zijn opgedeeld in beleidsdoelen en daaronder in operationele doelen.

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.

De jaarlijkse budgetbehoefte voor het variabel onderhoud, dat niet is ondergebracht in gebiedscontracten, fluctueert. 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 werkelijke kosten.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten zijn investeringen waarvoor Provinciale Staten kredieten beschikbaar stellen. De kredieten leiden tot kapitaallasten, nadat de bijdragen van derden zijn afgetrokken van het bruto krediet, dit is het netto krediet. Na ingebruikname van het project wordt het netto krediet 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. Vanuit het verleden kent de provincie geen rentelasten van externe financiering, omdat de financiering plaatsvond uit eigen middelen. Daardoor bestaan de huidige kapitaallasten alleen uit afschrijvingslasten. De geldende afschrijvingstermijnen zijn als volgt:

TABEL 5 | PROGRAMMA 4 BEREIKBAARHEID – OPERATIONELE DOELEN IN RELATIE TOT HET IMPI

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

3.4. PLANNING EN CONTROL CYCLUS (P&C-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

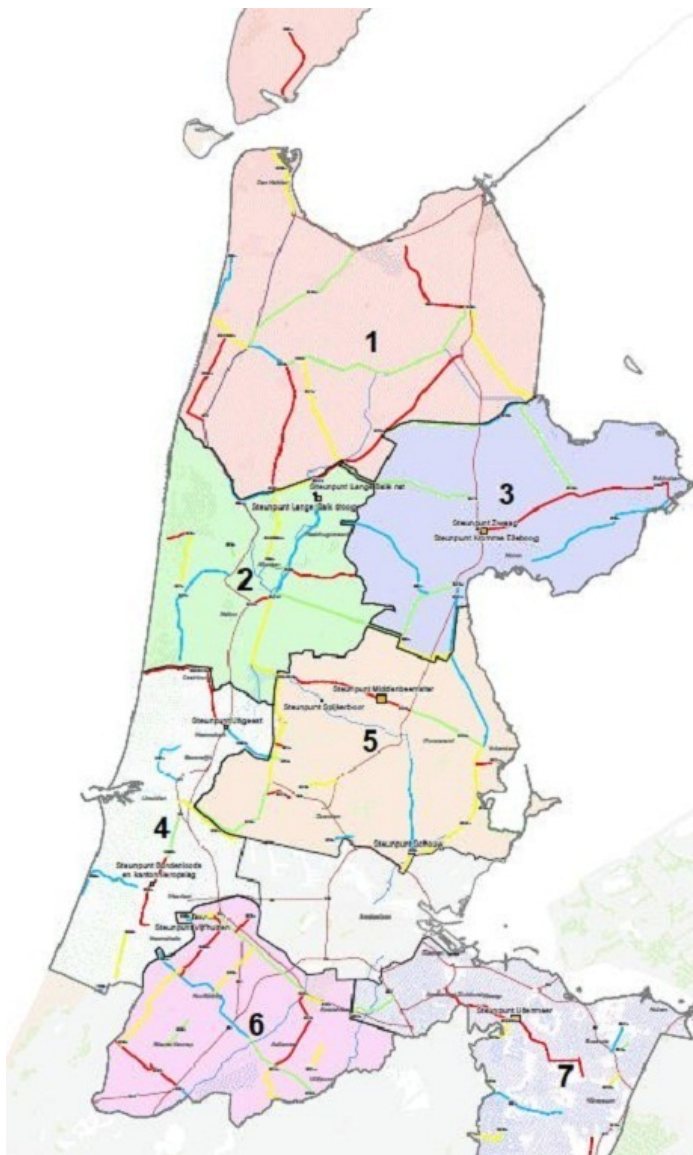
PROJECTEN EN PROGRAMMERING



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 volgende paragrafen staat per gebied een tabel met alle vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten en 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 realisatiefase¹. 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' bij vervangingsprojecten en conform de prioritering van de iNHi (veerkeersveiligheid fiets- en wegverkeer, bereikbaarheid fiets, doorstroming OV en wegverkeer, gezonde leefomgeving en ontsnippering natuur) bij verbeter- en uitbreidingsprojecten. Verder is vermeld wanneer de uitvoering is gepland. Wanneer een project in meerdere gebieden plaatsvindt, wordt het benoemd in de tabel van het gebied waar het zwaartepunt van het werk ligt. Het variabel onderhoud is bij de gebiedsaannemers ondergebracht en is niet in het iMPI opgenomen.

De in 2023 gerealiseerde projecten worden aan het einde van het hoofdstuk genoemd. Deze projecten bevinden zich 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.

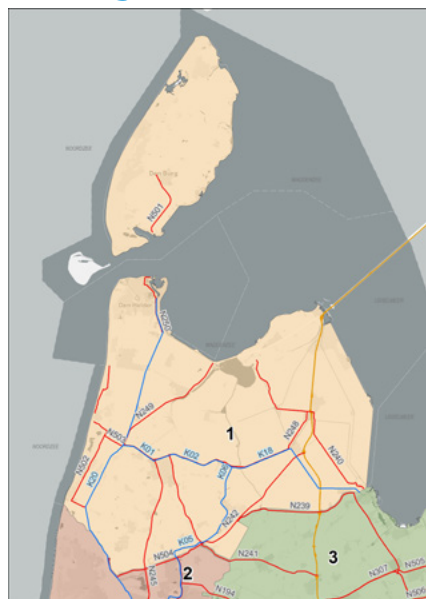
Digitale kaart

Het gehele iMPI 2024-2031 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)

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.

¹⁾ 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.

Vervangings- en verbeter- en uitbreidingsprojecten

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

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings- periode	Totaal budget/ krediet
09D01-01 - Vervanging - Burgemeester Visserbrug - remmingwerken De remmingwerken van de Burgemeester Visserbrug zijn ernstig aangetast door bacteriën en houtrot op de waterlijn en dienen te worden vervangen.	Einde levensduur	Realisatie	2023-2024	€ 620.000
09D06-01 - Vervanging - Koopvaardersschutsluis - noordelijke fuikwanden Vervanging van de noordelijke fuikwanden van de Koopvaardersschutsluis.	Einde levensduur	Initiatief	2027-2028	€ 5.000.000
14B12-01 - Vervanging - Vlotbrug 't Zand - onderdelen	Einde levensduur	Initiatief	2025-2026	€ 3.191.000
14D35-90 - Vervanging - Stolperbasculebrug Zie N248-15	Einde levensduur	Realisatie	2023-2026	€ 40.700.000
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".	Doorstroming wegverkeer	Studie	n.n.b.	
K01-01 - Vervanging - 4 km - 0 km - Vaarwegvak 14 - Schagerkanaal - Noordhollandsch Kanaal - Schagerkoggekanaal (Schagen) en vaarwegvak 15 (kade Jan van Ketel) Vervangen van circa 750 meter stalen oeverconstructie (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Initiatief	2027	€ 4.499.000
K01-02 - Vervanging - Zijperbrug - brug en remmingwerk	Einde levensduur	Initiatief	2026-2027	€ 7.482.000
K06-10 - Vervanging - Braaksluis - wachtplaats noord en zuid De wachtplaatsen aan de noord- en zuidzijde van de Braaksluis worden vervangen.	Einde levensduur	Realisatie	2022-2024	€ 1.285.000
K18-05 - Vervanging - Westfriesesluis - onderdelen Scope omvat de aanpak betonrot in sluiswanden, vervanging wachtplaatsen oost, wachtplaats west, remmingwerken, meerstoelen, steigers en deel oeverconstructie voor de sluis.	Einde levensduur	Studie	2030	€ 20.000.000
K18a-01 - Vervanging - 7,8 km - 0 km - Vaarwegvak 16 - Westfriesche Vaart: splitsing Waardkanaal - zijslot bij km 7,8 Vervangen van 2 km houten oeverconstructie voor hout (daar waar mogelijk worden natuurvriendelijke oevers aangelegd).	Einde levensduur	Realisatie	2021-2022	€ 2.580.000
K18a-02 - Vervanging - 7,8 km - 0 km - Vaarwegvak 16 - Westfriesche Vaart: splitsing Waardkanaal - zijslot bij km 7,8 Vervangen van circa 4 km houten oeverconstructie voor 2 km hout en 2 km staal; beide met natuurvriendelijke oevers.	Einde levensduur	Initiatief	2027	€ 12.341.000
K18b-01 - Vervanging - 14,6 km - 7,8 km - Vaarwegvak 17 - Westfriesche Vaart: zijslot bij km 7,8 Medemblik Vervangen van 1600 m houten oeverconstructie voor hout (daar waar mogelijk natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Realisatie	2021-2022	€ 6.184.000
K18b-02 - Vervanging - 14,6 km - 7,8 km - Vaarwegvak 17 - Westfriesche Vaart: zijslot bij km 7,8 - Medemblik Vervangen van circa 4 km houten oeverconstructie voor 2 km hout en 2 km staal; beide met natuurvriendelijke oevers.	Einde levensduur	Initiatief	2027	€ 12.341.000

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings- periode	Totaal budget/ krediet
K20n-06 - Vervanging - Kooylsuis - onderdelen Deurenwissel inclusief het aanbrengen van een spui- mogelijkheid in de reservedeur en het vervangen van de remming- en geleidewerken.	Einde levensduur	Initiatief	2026	€ 1.000.000
K20n-b-01 - Vervanging - 71,3 km - 62,9 km - Vaarwegvak 3 - Noordhollandsch Kanaal: Sint Maartensvlotbrug - Splitsing Schagerkanaal Vervanging 1000 m houten oevers (verankerd) door staal (verankerd) met basalt onoververdediging (geen natuurvriendelijke oevers)	Einde levensduur	Initiatief	2026	€ 9.239.000
K20n-c-02 - Vervanging - 62,9 km - 55,5 km - Vaarwegvak 2 - Noordhollandsch Kanaal: Splitsing Schagerkanaal - Pontveer Westeinde Vervanging circa 600 meter houten oeverconstructie door staal. Vanuit het project 'Stolperbasculebrug' wordt de vervanging van 200 meter damwand, een nieuwe wachtplaats en baggerwerkzaamheden aan deze maatregel toegevoegd.	Einde levensduur	Initiatief	2026	€ 8.756.000
K20n-d-01 - Vervanging - 78,6 km - 71,3 km - Vaarwegvak 1 - Noordhollandsch Kanaal: Pontveer Westeinde - Koopvaardersschutsluis Vervanging circa 800 m houten oever door staal.	Einde levensduur	Realisatie	2024	€ 4.000.000
K20n-d-02 - Vervanging - 78,6 km - 71,3 km - Vaarwegvak 1 - Noordhollandsch Kanaal: Pontveer Westeinde - Koopvaardersschutsluis Vervanging 680 meter houten oeverconstructie voor hout.	Einde levensduur	Initiatief	2029	€ 8.085.000
N240-14 - Verbetering - Trajectbenadering N240b, gedeelte A7- Medemblik 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.	Verkeers-veiligheid wegverkeer	Realisatie	2024-2026	€ 3.750.000
N240b-01 - Vervanging - Kunstwerk 14H02 en 14H04 Het vervangen van de kunstwerken dient te worden afgestemd met maatregel N240-05 en N240-14.	Einde levensduur	Realisatie	2024-2026	€ 5.200.000
N241-14 - Verbetering - Maatregelen parallelwegen N241 De parallelwegen worden 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.	Verkeers-veiligheid	Studie	2025	
N248-15 - Verbetering - Verbreding Stolperbrug 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, energieverbruik beperkend en zo onderhoudsarm mogelijk gebouwd.	Verkeers-veiligheid	Realisatie	2023-2027	€ 5.700.000
N248-16 - Verbetering - Verkeersveiligheid kruispunten N248- Wadweg en N248-Waardpolderhoofdweg (KT-maatregelen) Ter verbetering van de verkeersveiligheid zijn op kruispunt N248-Wadweg drempels gerealiseerd en is de maximumsnelheid op het kruispunt verlaagd naar 50 km/uur. Op het kruispunt N248-Waardpolderhoofdweg worden onder andere twee asverspringingen gerealiseerd en wordt het kruispunt met de Ansjoviskade afgesloten.	Verkeers-veiligheid	Realisatie	2023	€ 575.000
N248-17 - Verbetering - Verkeersveiligheid kruispunten N248- Wadweg en N248-Waardpolderhoofdweg (LT-maatregelen) Ter verbetering van de verkeersveiligheid zijn/worden op de kruispunten N248-Wadweg en N248-Waardpolderhoofdweg korte termijnmaatregelen gerealiseerd. De maatregelen worden geëvalueerd, waarna wordt gekeken of en zo ja, welke langetermijnmaatregelen worden genomen.	Verkeers-veiligheid	Studie	2028-2029	
N248b-03 - Vervanging - Schagerbrug A - 14G14 Schagerbrug A wordt vervangen.	Einde levensduur	Plan	2026	€ 11.342.000

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings- periode	Totaal budget/ krediet
N248b-05 - Vervanging - Waardbrug -14G11	Einde levensduur	Initiatief	2027-2028	€ 12.832.000
N248b-06 - Vervanging - 21,55 km - 22,2 km - Ongelijkmatige zetting Reconstructie van de rijbaan vanwege ongelijkmatige zetting	Einde levensduur	Initiatief	2026-2027	€ 1.000.000
N250-04 - Verbetering - N250-Hoofdgracht, Den Helder Doordat de TESO een 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.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2025	
N250-05 - Verbetering - Uitritten N250 Ter verbetering van de verkeersveiligheid worden - gelijktijdig met het groot onderhoud- maatregelen genomen bij 3 in-/uitritten op de N250. Bij 2 in-/uitritten wordt bermverharding gerealiseerd, zodat deze minder zichtbaar worden en 1 in-/uitrit wordt opgeheven.	Verkeers-veiligheid wegverkeer	Studie	2024	
N501-03 - Verbetering - Reconstructie kruispunt N501- Keesomlaan/ Westerweg Ter verbetering van de verkeersveiligheid wordt op dit kruispunt een enkelstrooksrotonde gerealiseerd.	Verkeers-veiligheid wegverkeer	Plan	2022-2024	€ 1.054.000
N501-05 - Verbetering - Reconstructie kruispunt N501-Redoute 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.	Verkeers-veiligheid fietsverkeer	Realisatie	2023	€ 2.000.000
N502-04 - Verbetering - Stikstoftraject N502 duinen Den Helder – Callantsoog (hmp 12,4-17,7) Dit deel van de N502 is één van de wegvakken, die als kansrijk zijn aangemerkt om de stikstofdepositie op naastgelegen Natura 2000-gebieden te verminderen door het verlagen van de maximumsnelheid. Onderzocht wordt wat de netwerkeffecten van een snelheidsverlaging zijn, of er volgens de laatste inzichten inderdaad een reducering van stikstofdepositie kan worden bereikt met een snelheidsverlaging en welke maatregelen moeten worden genomen om dit op een verkeersveilige manier af te dwingen.	Stikstof	Studie	2025-2026	
N502-05 - Verbetering - Stikstoftraject N502 bij het Zwanenwater & Pettemerduinen (hmp 0,1-11,2) Dit deel van de N502 is één van de wegvakken, die als kansrijk zijn aangemerkt om de stikstofdepositie op naastgelegen Natura 2000-gebieden te verminderen door het verlagen van de maximumsnelheid. Onderzocht wordt wat de netwerkeffecten van een snelheidsverlaging zijn, of er volgens de laatste inzichten inderdaad een reducering van stikstofdepositie kan worden bereikt met een snelheidsverlaging en welke maatregelen moeten worden genomen om dit op een verkeersveilige manier af te dwingen.	Stikstof	Studie	2025-2026	
VRI-geb1-02 - Vervanging - VRIs einde levensduur door iVRIs deel 2 Voorzien voor periode 2026 - 2030 (buiten VRI-programma). Scope: N503-Rijksweg / N245-Zuiderweg / N245-Havenstraat / N245-Warmenhuizerweg.	Einde levensduur	Initiatief	2026-2030	€ 1.400.000

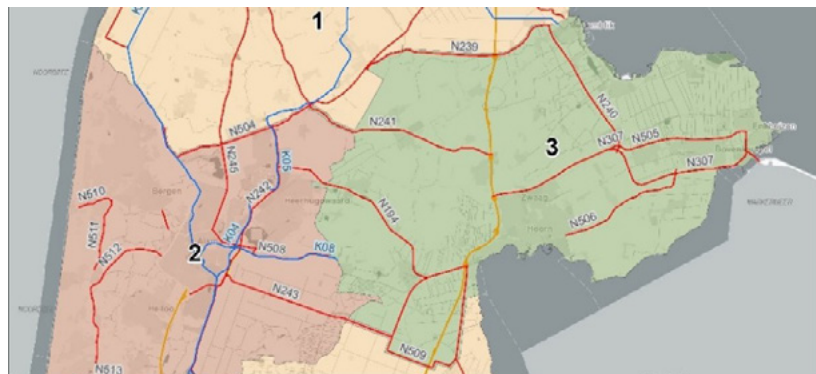
Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings- periode	Totaal budget/ krediet
alg-13 - Uitbreiding - Nieuwe aansluiting A9 Heiloo (werken derden) Er wordt een nieuwe aansluiting op de A9 ter hoogte van de Lagelaan in Heiloo gerealiseerd. Deze aansluiting maakt deel uit van het programma De Nieuwe Strandwal, 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.	Verstede- lijking	Realisatie	2026-2028	€ 45.899.331
K07/K08-02 - Vervanging - 0/0 km - 2,2/7 km - Vaarwegvak 21 - Hoornsevaart (K07) en Huigenvaart (K08) Vervanging 400 m oeverconstructie hout voor hout, met natuurvriendelijke oevers op verschillende locaties.	Einde levensduur	Plan	2024-2025	€ 3.303.000
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	2022-2024	€ 3.400.000
K20/K10/K09-b-02 - Vervanging - 36,6 km - 36,6 km - Calamiteitensteiger Noordhollandsch Kanaal De calamiteitensteiger dient te worden vervangen. Om te voldoen aan de huidige wet- en regelgeving worden de palen uitgevoerd in staal.	Einde levensduur	Realisatie	2023-2024	€ 300.000
K20a-01 - Vervanging - 44,9 km - 38,4 km - Vaarwegvak 5 - Noordhollandsch Kanaal: Splitsing Omval - Alkmaar Noord	Einde levensduur	Realisatie	2022-2024	€ 4.120.000
K20a-02 - Vervanging - Vaarwegvak 5 - Noordhollandsch Kanaal: Splitsing Omval Alkmaar Noord - vervolg K20a-01	Einde levensduur	Initiatief	2026	€ 1.690.000
K20n-a-01 - Vervanging - 55,5 km - 44,9 km - Vaarwegvak 4 - Noordhollandsch Kanaal: Alkmaar-Noord - Sint Maartensvlotbrug	Einde levensduur	Realisatie	2022-2024	€ 1.985.000
N242-25 - Verbetering - Verkenning N242, gedeelte A9-N241 (Kooimeerplein-Verlaat) - vervolg Er is een eerste verkenning uitgevoerd om de knelpunten in beeld te brengen, die zich nu op de N242 voordoen en zich in de toekomst zullen voordoen bij de realisatie van de geplande woningbouw in de gemeenten Alkmaar en Dijk en Waard. Samen met de gemeenten wordt een nadere verkenning uitgevoerd naar de noodzakelijk te treffen maatregelen op en rondom de N242 ten behoeve van de bereikbaarheid van alle modaliteiten, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Zie N242-29 voor de kortetermijnmaatregelen, die met het groot onderhoud kunnen worden meegenomen.	Verstede- lijking	Studie	n.n.b.	
N242-26 - Verbetering - Poortconstructie overgang A9-N242 (v/h Verkeersmanagement N242, ged. A9-N508) De overgang van de A9 (maximumsnelheid 100 km/uur) naar de N242 (maximumsnelheid 80 km/uur) is voor weggebruikers niet duidelijk merkbaar. Door het realiseren van een poortconstructie wordt de overgang van de A9 naar de N242 beter zichtbaar en zal de weggebruiker zijn snelheid sneller aanpassen.	Verkeers- veiligheid wegverkeer	Studie	2024	
N242-27 - Verbetering - Ontbrekende schakel fietsroute Heerhugowaard-Noord/Noord-Scharwoude 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.	Bereikbaar- heid fiets	Studie	2025-2026	
N242-28 - Verbetering - Fietsknelpunt kruispunt N242-Smuigelweg 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 ter verbetering van de verkeersveiligheid en overstekbaarheid voor fietsers.	Verkeers- veiligheid fietsverkeer	Studie	2025-2026	
N242-29 - Verbetering - Maatregelen N242, gedeelte N508-N241 (Nollenweg-Verlaat) Gelijktijdig met het groot onderhoud worden maatregelen gerealiseerd, die voortkomen uit de eerste verkenning van de N242 (zie N242-25).	Doorstroming wegverkeer	Studie	2027-2028	

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
N242a-06 - Vervanging - 45,6 km - 46,92 km - Rehabilitatie Een deel van de N242a heeft een (theoretische) End of Life in 2024. Afstemming met de verkenning N242, gedeelte N508-N241 (N242-25).	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 1.450.000
N504a-01 - Vervanging - Schoorlammersbrug - 19A04 - civiel, vervanging (renovatie) val	Einde levensduur	Initiatief	2029	€ 1.691.000
N508-05 - Verbetering - Reconstructie kruispunt N508-Herenweg 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.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2025	
N510-07 - Verbetering - Stikstoftraject N510 Schoorlse duinen (hmp 10,0 - 12,2) Dit deel van de N510 is één van de wegvakken, die als kansrijk zijn aangemerkt om de stikstofdepositie op naastgelegen Natura 2000-gebieden te verminderen door het verlagen van de maximumsnelheid. Onderzocht wordt wat de netwerkeffecten van een snelheidsverlaging zijn, of er volgens de laatste inzichten inderdaad een reducering van stikstofdepositie kan worden bereikt met een snelheidsverlaging en welke maatregelen moeten worden genomen om dit op een verkeersveilige manier af te dwingen.	Stikstof	Studie	2025-2026	
N510b-01 - Vervanging - 10,45 km - 12,28 km - Rehabilitatie Een deel van het traject N510b heeft een (theoretische) End of Life in 2028.	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 1.870.000
N511a-04 - Vervanging - 0,05 km - 4,76 km - Paddentunnels 5 stuks Het vervangen van vijf paddentunnels, drie in de N511 en twee in de N512.	Einde levensduur	Realisatie	2023-2024	€ 700.000
VRI-geb2-03 - Vervanging - VRI's einde levensduur door iVRI's deel 2 Voorzien voor periode 2026 - 2030 (buiten VRI-programma). Scope: N241-Heerenweide Opmeer / N241-Lindengracht Opmeer / N241-Verlaat Heerhugowaard / N242-Edisonstraat Heerhugowaard / N242-Zuidtangent Heerhugowaard / N245-Nauertogt Broek op Langedijk / N504-Rijksweg Schoorl dam / N512-Heiloerzeeweg Egmond.	Einde levensduur	Initiatief	2026-2030	€ 2.800.000

4.2. 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.

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

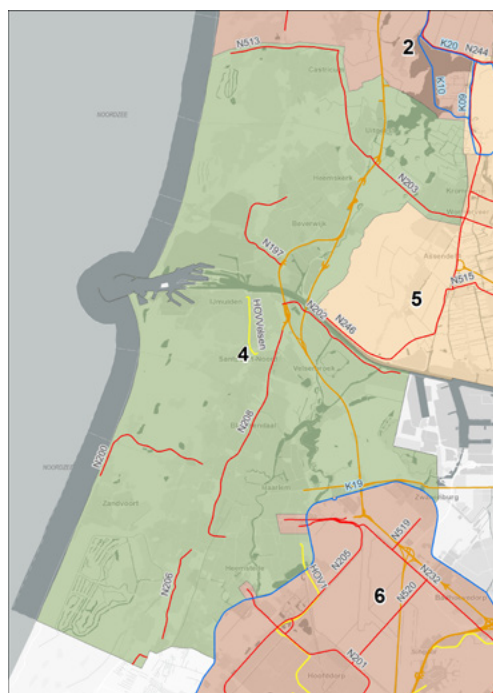
Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-Periode	Totaal budget/krediet
N023-05 - Verbetering - Restpunten Westfriisaweg Een aantal restwerkzaamheden moet nog worden afgerond. De werkzaamheden zijn zeer divers van aard qua financiële omvang en uitvoeringswijze. De locaties van de uit te voeren werkzaamheden zijn verspreid over het gehele traject van het project N23 (N194 en N307).	Doorstroming wegverkeer	Realisatie	2022-2027	€ 7.700.000
N194-01 - Uitbreiding - Aanleg turborotonde ontsluiting nieuwe woonwijk Tuindersweijde (werken derden) In verband met woningbouw Tuindersweijde in Obdam wordt er een turborotonde op de N194 gerealiseerd. Dit is een project dat op verzoek van de gemeente Koggenland wordt uitgevoerd en betaald.	Verstede-lijking	Studie	-	
N239-03 - Verbetering - Ontsluiting Agriport A7 en reconstructie kruispunten N239/op- en afritten A7 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 te verkrijgen en de verkeersveiligheid te waarborgen worden deze kruispunten met drie gekoppelde VRI's op elkaar aangesloten.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2027-2028	
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) worden twee plateaus bij het kruispunt gerealiseerd voor een periode van circa 4 jaar.	Verkeers-veiligheid fietsverkeer	Studie	2023-2024	€ 500.000
N240-05 - Verbetering - Aanleg rotonde kruispunt N240-N239 en parallelweg N240, gedeelte Almereweg-N239 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 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 pad aangepast.	Verkeers-veiligheid wegverkeer	Plan	2027-2028	€ 9.800.000
N241-13 - Verbetering - Trajectbenadering N241b, gedeelte N242-A7 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.	Verkeers-veiligheid	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 Gelijktijdig met het groot onderhoud op de N247, gedeelte N244-A7, worden twee vaste bruggen vervangen (vervangingsinvestering) en tevens verbreed (nieuwe investering).	Verkeers-veiligheid wegverkeer	Plan	2025-2027	€ 1.650.000
N247-23 - Verbetering - Aanpassingen parallelweg/fietspad N247, gedeelte Oosthuizen-Grosthuisen Het upgraden van de fietsroute Hoorn-Purmerend (gemeentelijke en provinciale wegen/fietspaden) tot regionale route is onderdeel van het Fietsinfrastructuurprogramma MIRT-verkenning Corridor Amsterdam Hoorn. Provinciale maatregelen: verbreden fietsstroken parallelweg N247, ged. Oosthuizen-Dorpsweg (Oudendijk), verbreden fietspad N247, ged. Dorpsweg-Grosthuisen en maatregelen fietstunnels N247.	Bereikbaarheid fiets	Studie	2026-2027	
N247b-02 - Vervanging - Kunstwerken 19G33 en 19E20 Trajectbenadering: Vervangen van twee kunstwerken, die gelijktijdig worden verbreed (zie N247-17)	Einde levensduur	Realisatie	2025-2027	€ 3.600.000

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-Periode	Totaal budget/krediet
N307-01 - Verbetering - Veiligheid bij incidenten Op enkele locaties kunnen wegininspecteurs 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.	Verkeers-veiligheid wegverkeer	Studie	2025-2026	
N505-01 - Verbetering - Trajectstudie N505a De N505a loopt van de N240 naar de N302. De trajectstudie is opgenomen in de studiefase, zodat onderzocht kan worden of gelijktijdig met de vervanging van de verkeersregelinstanties aanpassingen aan de kruispunten op het traject worden gerealiseerd. Op deze manier wordt de overlast voor de weggebruiker zoveel mogelijk beperkt.	Verkeers-veiligheid wegverkeer	Studie	2027	
VRI-geb3-02 - Vervanging - VRI's einde levensduur door iVRI's deel 2 Voorzien voor periode 2026 - 2030 (buiten VRI-programma). Scope: N239-Coppershorn Lambertschaag / N247-Op- en afritten A7 Scharwoude / N505-De Weed Lutjebroek / N505-Esdoornlaan Bovenkarspel / N505-Kerspelweg Hoogkarspel / N505-Lindenlaan Enkhuizen / N505-Sluisweg Hoogkarspel / N505-Veilingweg Bovenkarspel / N505-Verlengde Raadhuislaan Grootebroek / N505-Westeinde Enkhuizen / N506-Markerwaardweg Venhuizen / N506-Zuiderdracht Blokker	Einde levensduur	Initiatief	2026-2030	€ 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.



Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

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

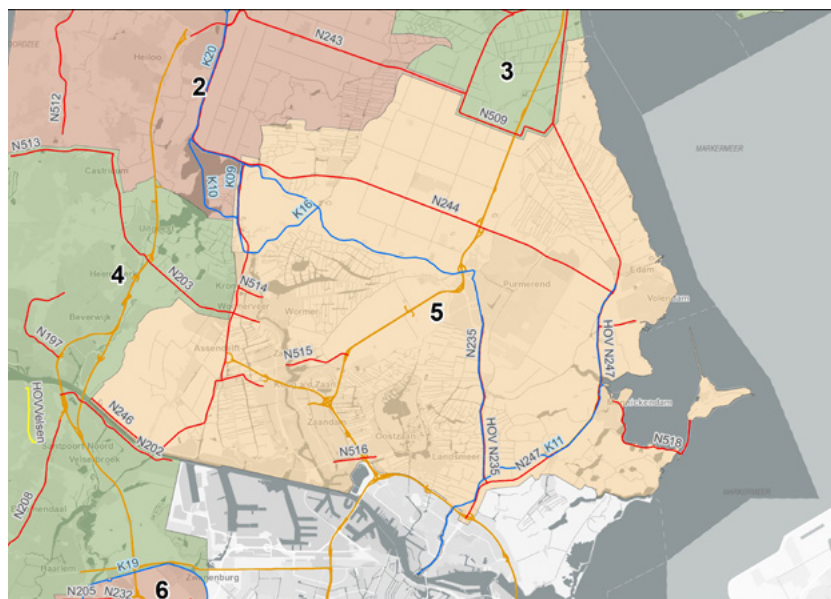
Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings- periode	Totaal budget/ krediet
alg-42 - Verbetering - Busbaan Wijckermolen (busstation Beverwijk - Wijckermolen) Door de ligging van het nieuwe busstation Beverwijk moeten bussen omrijden (om de bioscoop heen). Daarom wordt een korte busbaan tussen het busstation van Beverwijk en de ontsluitingsweg Wijckermolen gerealiseerd. De busbaan wordt gesitueerd tussen het spoor en het stationsgebouw.	Doorstroming openbaar vervoer	Realisatie	2024-2025	€ 4.150.000
N197-04 - Verbetering - Busbaan Wijckerpoort (Velsertraverse-busstation Beverwijk) De bussen van Beverwijk naar Haarlem en IJmuiden lopen vertraging op op de route tussen het busstation Beverwijk en de Velsertunnel. Tijdens de spits ontstaat filevorming op de Velsersweg en Velsertaverse, wat leidt tot oponthoud voor de bus en 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.	Doorstroming openbaar vervoer	Realisatie	2024-2025	€ 24.550.000
N197-05 - Verbetering - Ontbrekende schakel fietspad N197, gedeelte Zeestraat-Waterweg 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 fiets	Studie	2025-2026	
N200-05 - Verbetering - Trajectstudie N200 Zeeweg Bloemendaal Op de Zeeweg vinden veel ongevallen plaats. Er wordt een trajectstudie uitgevoerd naar maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren. Ook wordt onderzocht hoe maatregelen kunnen bijdragen aan doelen op het gebied van stikstof, duurzaamheid en natuur. De impact op de doorstroming wordt meegenomen in de afweging van de oplossingen. De realisatie van de maatregelen is gekoppeld aan het groot onderhoud (2028). Ook wordt onderzocht of er maatregelen zijn die al in 2024 kunnen worden uitgevoerd.	Verkeersveiligheid	Studie	2028-2029	
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 de leefbaarheid in Krommenie verbeterd door onder meer (onderzoek te doen naar) het verbeteren van de stationsomgeving, het nemen van geluidsreducerende maatregelen, het verlagen van de snelheid en het realiseren van een doorfietsroute.	Gezonde leefomgeving	Studie	2024-2026	
N203-17 - Verbetering - Trajectstudie N203c, gedeelte A9-N513 Deze trajectbenadering is opgenomen in de studiefase van het iMPI, zodat onderzocht kan worden of gelijktijdig met het groot onderhoud maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid kunnen worden getroffen.	Verkeersveiligheid	Studie	2028-2029	
N203-01 - Uitbreiding - Verbinding A8/A9 Een nieuwe weg tussen de A8 en de A9 zorgt voor een betere bereikbaarheid van de regio's Zaanstreek en IJmond en tussen de regio Alkmaar en Amsterdam. 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.	Doorstroming wegverkeer	Studie	n.n.b.	

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings- periode	Totaal budget/ krediet
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.	Verkeers- veiligheid	Realisatie	2023	€ 400.000
N203b-06 - Vervanging - 50,17 km - 51,4 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2029	€ 2.920.000
N206b-02 - Vervanging - 39,1 km - 39,45 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2027	€ 316.000
N208-05 - Verbetering - Aanleg fietsverbinding N208, gedeelte Leidsevaartweg-Wagenweg 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.	Bereik-baarheid fiets	Realisatie	2025	€ 3.250.000
0208-08 - Verbetering - Aanleg fietsverbinding langs de N208, gedeelte Jan Gijzenkade-Hoofdstraat 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.	Bereik-baarheid fiets	Studie	2027-2028	
N208-09 - Verbetering - Aanleg fietsverbinding N208, ged. Munsterslaan-Leidsevaartweg 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 westelijke deel bestaat uit een fietsverbinding tussen de Munsterslaan en de Leidsevaartweg.	Bereik-baarheid fiets	Studie	n.n.b.	
N513a-06 - Vervanging - 21,44 km - 22,8 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2027-2028	€ 1.200.000
VRI-geb4-02 - Vervanging - VRI's einde levensduur door iVRI's deel 2 Voorzien voor periode 2026 - 2030 (buiten VRI-programma). Scope: N197-Wenckebachstraat Beverwijk / N200-VOP Bezoekerscentrum Overveen / N202-Op- en afrit A22 Oost Velsen-Zuid.	Einde levensduur	Initiatief	2026-2030	€ 750.000

4.5. GEBIED 5 – ZAANSTREEK-WATERLAND

Gebiedsgrens

Het gebied Zaanstreek-Waterland bestaat uit de gemeenten Amsterdam (gedeeltelijk), Alkmaar (v/h Graft-De Rijp), 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 Noordzeekanaal 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.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

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

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
19D03A-90 - Vervanging - Bruggen Krommenie A (19D03) en B (19D04) De bruggen Krommenie zijn aan vervanging toe. Brug A is de oudste brug en niet meer beschikbaar voor de scheepvaart. Beide bruggen zouden worden vervangen door 1 brug. In 2022 is echter besloten 2 bruggen terug te plaatsen vanwege verkeersveiligheid, toename van verkeer door woningbouw en in geval van storingen en onderhoud (verkeer kan dan gebruikmaken van de andere brug). Tevens wordt de fundatie van beide bruggen vervangen, zodat de bruggen in lijn worden gebracht met de naastgelegen spoorbrug. Tevens worden de nieuwe bruggen aangesloten op de Bediencentrale Heerhugowaard.	Einde levensduur	Realisatie	2024-2027	€ 22.525.000
25E22-02 - Vervanging - Pontveer 't Schouw Onderzocht wordt of de pont volledig uit de vaart kan worden genomen of kan worden vervangen door een fiets-/voetgangerspont. Bij opheffing worden de landingshoofden, ketting en bijbehorend mechanisme en de pont verwijderd. Indien er een fiets-/voetveer komt, wordt dit een elektrisch vaartuig dat los van een ketting kan functioneren en worden de aanlandingshoofden aangepast. Indien de pont volledig wordt vervangen, moet een nieuwe pont worden aangeschaft, die zelfstandig kan varen en worden de landhoofden aan het nieuwe formaat en voorwaarden van de pont aangepast.	Einde levensduur	Studie	2026	€ 1.950.000

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings- periode	Totaal budget/ krediet
alg-29b - Verbetering - Vervangen Zaanbrug (werken derden) 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.	Doorstroming vaarweg	Realisatie	2020-2024	€ 33.867.244
K11a-01 - Vervanging - Vaarwegvak 22 - Broekervaart: 't Schouw - splitsing Gouwe en Purmer Ee & Vaarwegvak 23 - Trekvaart Schouw - Edam Vaarwegvak 22: Vervangen 1500 m hout door hout (daar waar mogelijk natuurvriendelijke oevers). Vaarwegvak 23: Splitsing Gouwe - beheergrens Purmerringvaart; vervangen 2000 m hout voor hout (daar waar mogelijk natuurvriendelijke oevers). Toepassing van eerder aangeschafte tweedehandsdamwanden waar mogelijk.	Einde levensduur	Plan	2025-2026	€ 14.440.000
K11b-01 - Vervanging - 8 km - 13 km - Vaarwegvak 23 - Trekvaart Schouw - Edam Splitsing Gouwe - beheergrens Purmerringvaart; vervangen 2000 m hout voor hout (daar waar mogelijk natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Plan	2025-2026	
K20m-a-01 - Vervanging - 16 km - 24,8 km - Vaarwegvak 10 - Noordhollandsch Kanaal: Sluis Purmerend - Knollendamervaart Vervangen houtenconstructie circa 400 m door staal (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Plan	2024-2025	€ 3.291.000
K20m-b-01 - Vervanging - 24,8 km - 32 km - Vaarwegvak 11 - Noordhollandsch kanaal: Knollendamervaart - Gat van de Meer (Akersloot) Vervangen 2,5 km houten oeverconstructie door staal (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Plan	2024-2025	€ 13.285.000
K20z-a-01 - Vervanging - 8,15 km - 0 km - Vaarwegvak 12 - Noordhollandsch Kanaal: Amsterdam tot duiker onder busbaan (km 8,15) Vervanging 840 m stalen oeverconstructie voor staal (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Studie	2024-2025	€ 3.865.000
K20z-b-01 - Vervanging - 16 km - 8,15 km - Vaarwegvak 13 - Noordhollandsch Kanaal: duiker onder busbaan (km 8,15) tot Sluis Purmerend Vervanging stalen oeverconstructie voor staal (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Realisatie	2023-2024	€ 12.205.000
N203-01 - Uitbreiding - Verbinding A8/A9 Een nieuwe weg tussen de A8 en de A9 zorgt voor een betere bereikbaarheid van de regio's Zaanstreek en IJmond en tussen de regio Alkmaar en Amsterdam. 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.	Doorstroming wegverkeer	Studie	n.n.b.	
N235a-04 - Vervanging - 0,03 km - 4,7 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2030	€ 10.500.000
N244-10 - Uitbreiding - Nieuwe aansluiting op het kruispunt N244-N247 (werken derden) De gemeente realiseert een nieuwe ontsluitingsweg, die aansluit op het kruispunt van de N244-N247. Hiervoor wordt het kruispunt N244-N247 aangepast.	Verstede-lijking	Realisatie	2024	€ 300.000
N244a-08 - Vervanging - 31 km - 33,7 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2030	€ 11.500.000

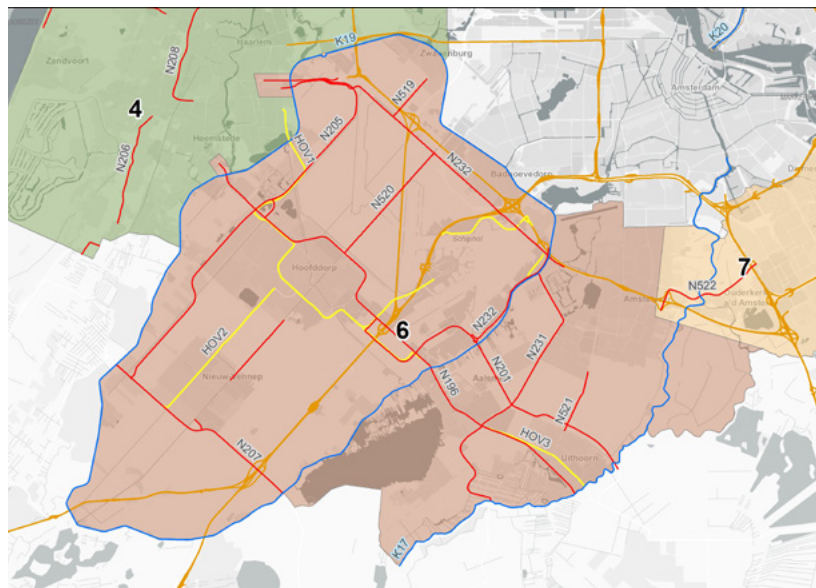
Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings- periode	Totaal budget/ krediet
N246-09 - Verbetering - Stikstoftraject N246 tussen Westzaan en A8 (hmp 24,8-25,5) Dit deel van de N246 is één van de wegvakken, die als kansrijk zijn aangemerkt om de stikstofdepositie op naastgelegen Natura 2000-gebieden te verminderen door het verlagen van de maximumsnelheid. Onderzocht wordt wat de netwerkeffecten van een snelheidsverlaging zijn, of er volgens de laatste inzichten inderdaad een reducering van stikstofdepositie kan worden bereikt met een snelheidsverlaging en welke maatregelen moeten worden genomen om dit op een verkeersveilige manier af te dwingen.	Stikstof	Studie	2025-2026	
N246a-03 - Vervanging - Kunstwerken 25B03 en 25B05 Beide duikerbruggen veroorzaken een oneffenheid in het wegdek die moet worden opgelost.	Einde levensduur	Studie	2025	€ 2.500.000
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 brandstofverkoopspunt 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 Zeddeweg (N517) wordt verbreed zodat er meer ruimte komt tussen de busbaan en de rijbaan.	Doorstroming wegverkeer	Realisatie	2024-2026	€ 56.695.000
N247-18 - Verbetering - Reconstructie Bernhardbrug (hefbrug Monnickendam) en 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 Vervoerregio Amsterdam naar een hoogwaardige fietsverbinding van Amsterdam-Noord naar Edam/Volendam.	Verkeers- veiligheid	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.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2025-2026	
N247-22 - Verbetering - Bereikbaarheid Waterland: 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.	Doorstroming openbaar vervoer	Studie	n.n.b.-	

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings- periode	Totaal budget/ krediet
N247a-03 - Vervanging - Dijkstraag Zie N247-16	Einde levensduur	Realisatie	2024-2026	€ 2.700.000
N247a-06 - Vervanging - 29,9 km - 32,5 km - Slochterbrug/duikers Trajectbenadering: Vervangen kunstwerk (25E12) in combinatie met maatregel N247a-05. Van kunstwerk 25E11 (Slochterbrug) alleen de westelijke helft vervangen.	Einde levensduur	Realisatie	2024-2026	€ 2.000.000
N247a-07 - Vervanging - 40,93 km - 41,23 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 1.400.000
N515-02 - Verbetering - Fietstunnel en faunapassage kruispunt N515-Zuiderweg Op het kruispunt N515-Zuiderweg, dat is voorzien van een verkeersregelinstantie, 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 snel fietsroute. Daarnaast wordt een faunapassage gerealiseerd en onderzoek gedaan naar het verbeteren van de looproute, de bocht Ramsbeek-Zuiderweg en de oversteek vanaf de Braakdijk over de N515.	Verkeers- veiligheid fietsverkeer	Studie	2026-2027	
N515-06 - Verbetering - Uitbreiding P+R Wijdewormer bij de op-/afrit A7 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.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2028	
N515-07 - Verbetering - Fietspad N515, gedeelte A7-De Zaan en looproute Zaanse Schans 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. Daarnaast wordt de aanleg van een voetpad vanaf de bushalte Zaanse Schans naar de Zaanse Schans onderzocht.	Bereik-baarheid fiets	Studie	2024	
N515-08 - Verbetering - Stikstoftraject N515 polder Westzaan binnen bebouwde kom (hmp 4,8-5,8) Dit deel van de N515 is één van de wegvakken, die als kansrijk zijn aangemerkt om de stikstofdepositie op naastgelegen Natura 2000-gebieden te verminderen door het verlagen van de maximumsnelheid. Onderzocht wordt wat de netwerkeffecten van een snelheidsverlaging zijn, of er volgens de laatste inzichten inderdaad een reducering van stikstofdepositie kan worden bereikt met een snelheidsverlaging en welke maatregelen moeten worden genomen om dit op een verkeersveilige manier af te dwingen.	Stikstof	Studie	2025-2026	
N515b-04 - Vervanging - 9,1 km - 11,88 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 6.000.000
N516-04 - Verbetering - Aanpak Verkeersdruk Ambacht-N516-Thorbeckeweg (AVANT) 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 knelpunten, zoals de kruising met de Wibautstraat die in beheer bij Zaanstad is. Er vinden ruimtelijke ontwikkelingen plaats (transitie van Achtersluispolder van bedrijventerrein naar deels woningbouw), waardoor de verkeersdruk op de N516 verder toeneemt. De scope van het project is in 2021 uitgebreid met de kruispunten (met de op-/afritten) van de A8, een fietsbrug over de N516 en een fietstunnel onder de Verlengde Stellingweg.	Doorstroming wegverkeer	Realisatie	2023-2027	€ 15.167.000
VRI-geb5-03 - Vervanging - VRI's einde levensduur door iVRI's deel 2 Voorzien voor periode 2026 - 2030 (buiten VRI-programma)	Einde levensduur	Initiatief	2026-2030	€ 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 met de gemeente Haarlemmermeer en de VRA een netwerkstudie opgesteld, die is uitgewerkt tot de Adaptieve Agenda Haarlemmermeer 2040. Naast opname van maatregelen in het iMPI (zie HOV-19 en N196-04) wordt een verkenning Mobiliteitsaanpak Noordelijke Duin- en Bollenstreek Haarlemmermeer uitgevoerd. Als onderdeel van de NOVEX MRA West en als uitwerking van de afspraken uit het bestuurlijke MIRT-overleg van november 2022 werken partijen aan infrastructuur-pakketten die met de gebiedsontwikkeling in Hoofddorp Centrum, Hoofddorp Stationsgebied en Westkant Haarlemmermeer samenhangen. Zodra maatregelen aan de N201, N205 en N207 concreet zijn, worden deze in het iMPI opgenomen.

Met de gemeenten Amstelveen, Aalsmeer, Uithoorn en Ouder-Amstel en de VRA werkt de provincie de vastgestelde Bereikbaarheidsagenda Zuidlob uit in een prioritering van concrete voorstellen, gericht op opname in de meerjarenprogramma's van de afzonderlijke partijen, zoals het iMPI.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

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

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
25C02A-91 - Vervanging - Cruquiusbrug A Zie N201-29a	Einde levensduur	Realisatie	2021-2026	€ 17.705.000
alg-36 - Verbetering - Nieuwe Bennebroekerweg (werken derden) 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. Het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de (gemeentelijke) Nieuwe Bennebroekerweg, die van de N205 naar de A4 loopt, wordt onderzocht.	Verstede-lijking	Studie	2029-2032	
alg-47 - Verbetering - VRI- en kruispuntoptimalisaties Haarlemmermeer (uit Kruisweg-corridor studie) Dit betreft een nader onderzoek naar mogelijkheden om de doorstroming op en rond kruispunten te verbeteren door (bijvoorbeeld) de instellingen van verkeerslichten te verbeteren en/of vrije rechtsafstroken te realiseren.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2026-2027	
HOV-11 - Verbetering - Fietsoversteken busbaan Toolenburg - Nieuw-Vennep (v/h zuidtak Zuidtangent) Het verbeteren van de verkeersveiligheid van de gelijkvloerse oversteken voor het langzaam verkeer bij de busbaan Toolenburg - Nieuw-Vennep. Door het realiseren van een middeneiland kan het langzaam verkeer de busbaan in twee fasen oversteken. Daarnaast worden - ter verbetering van de verkeersveiligheid - enkele verkeersregelininstallaties geoptimaliseerd. Er worden attentielichten geplaatst, die alleen gaan branden als een bus de oversteeklocatie nadert.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Plan	n.n.b.	€ 3.000.000
HOV-12 - Uitbreiding - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Noordwijk-Schiphol De provincie Noord-Holland werkt samen met de provincie Zuid-Holland, de gemeenten Noordwijk, Teylingen, Lisse en Haarlemmermeer, het samenwerkingsverband Holland Rijnland en de Vervoerregio Amsterdam aan een snelle, betrouwbare busverbinding tussen Noordwijk en Schiphol. Hiervoor komt er een nieuwe brug over de Ringvaart tussen Lisse en Lissebroek. Het ontwerp voor de brug en de busbaan is in samenspraak met de omgeving gemaakt. Op de brug komt naast de busbaan ook een fiets- en een voetpad.	Doorstroming openbaar vervoer	Studie	2026-2028	
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 een ringlijn rond Schiphol aan te leggen. Er wordt een vrijliggende busbaan gerealiseerd langs de Fokkerweg tussen de Boeingavenue en de Capronilaan.	Doorstroming openbaar vervoer	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 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.	Doorstroming openbaar vervoer	Realisatie	2022-2024	€ 12.592.000
HOV-16 - Verbetering - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Westtangent 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 de brug over de ringvaart in eigendom, beheer en onderhoud neemt.	Doorstroming openbaar vervoer	Realisatie	2020-2026	

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings- periode	Totaal budget/ krediet
HOV-17 - Verbetering - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Fokkerweg 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.	Doorstroming openbaar vervoer	Realisatie	2027-2028	€ 13.228.000
HOV-19 - Uitbreiding - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Lisserbroek-Hoofddorp NS De provincie, VRA en gemeente Haarlemmermeer willen nieuwe grootschalige woningbouwlocaties in de westflank van de gemeente Haarlemmermeer, aan de zuidrand van Hoofddorp en in de spoorzone ontsluiten met hoogwaardig openbaar vervoer.	Verstede-lijking	Studie	n.n.b.	
K17-c-02 - Vervanging - 20,95 km - 21,2 km - Afmeervoorziening Amstel De afmeervoorziening dient vernieuwd te worden over circa 200 meter lengte. Uitvoering door Waternet.	Einde levensduur	Realisatie	2023-2024	€ 500.000
K19o-a-02 - Vervanging - 35,3 km - 43,8 km - Vaarwegvak 32 - Ringvaart Oost: Nieuwe Meer - Aalsmeerderbrug Delen van oorspronkelijke scope van K19o-a-01 en K19o-b-01 zijn geherprioriteerd. Deze delen worden onder deze maatregel geherprogrammeerd.	Einde levensduur	Initiatief	2027-2028	
K19o-b-01 - Vervanging - 45,49 km - 46,2 km - Vaarwegvak 33 - Ringvaart Oost: Aalsmeerderbrug - Nieuwe Wetering Vervanging 710 meter hout voor stalen damwand.	Einde levensduur	Studie	2025-2026	€ 4.759.000
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	2025-2026	€ 4.297.000
N196-04 - Verbetering - Koude aansluiting Kruisweg (N196)-Aalsmeerderweg Het realiseren van een koude aansluiting ten behoeve van het verslimmen van de logistiek, een efficiëntere doorstroming en het ontlasten van het kruispunt Kruisweg (N196)-Pudongweg-Fokkerweg. De maatregel behelst het doorkoppelen van twee delen van de Aalsmeerderweg die nu door de Kruisweg wordt onderbroken. Daarmee ontstaat voor logistiek verkeer een nieuwe route waarmee bestaande routes ontlast kunnen worden.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2026-2027	
N201-29a - Verbetering - Verbreding Cruquiusbrug De Cruquiusbrug A (zie 25C02A-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.	Bereikbaarheid fiets	Realisatie	2021-2026	€ 12.570.000
N201-36 - Verbetering - Verplaatsen aansluiting N201 Noord (werken derden) In verband met woningbouw Nieuw Noord (circa 1.000 woningen) moet de afrit Weg om de Noord (N201) naar de Hoofdweg worden verschoven/verlengd. Deze maatregel wordt op verzoek van de gemeente Haarlemmermeer uitgevoerd en betaald.	Verstede-lijking	Studie	2025	
N201a-03 - Vervanging - 20,71 km - 23,5 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2029	€ 11.000.000
N231-15 - Verbetering - Legmeerdijk Zuid Gelijktijdig met het groot onderhoud (zie N231a-04) worden ter verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming aanpassingen aan de kruispunten met de Mijnsheerenweg en Bachlaan gerealiseerd.	Verstede-lijking	Studie	2024	

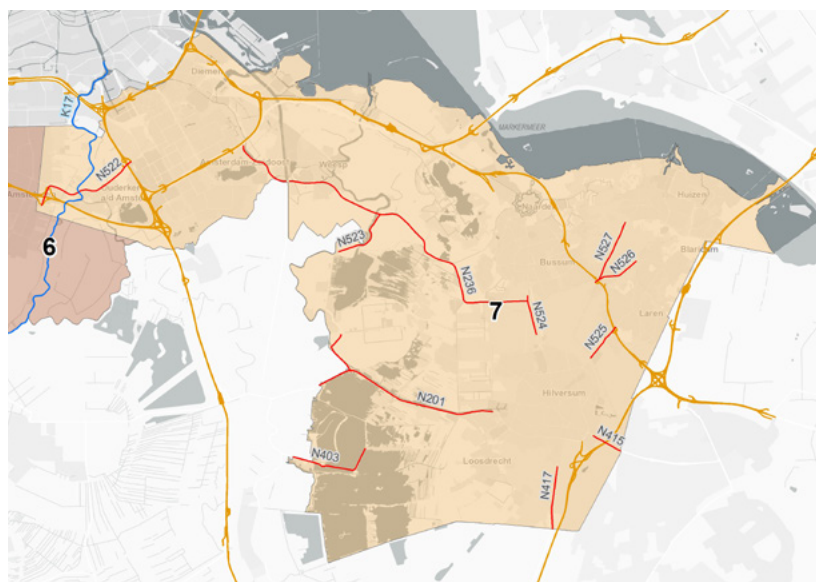
Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings- periode	Totaal budget/ krediet
N231-17 - Verbetering - Ongestoord Logistieke verbinding Greenport Aalsmeer Het project zet in goede bereikbaarheid van de Greenport Aalsmeer en het veilingcomplex van RoyalFloraHolland door infrastructurele maatregelen aansluitend 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 Waterwolf tunnel en hoewel de ingang voor vrachtverkeer was bedoeld, is besloten de aansluiting open te stellen voor al het verkeer.	Doorstroming wegverkeer	Realisatie	2022-2024	€ 2.862.000
N231-18 - Verbetering - Verbreden fietspad Bosrandweg (N231) 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 is onderdeel van de maatregelen op middellange termijn.	Bereik-baarheid fiets	Studie	2025-2030	
N231b-06 - Vervanging - 22,54 km - 25,2 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Studie	2026	€ 7.350.000
N232-14 - Verbetering - Studie Fokkerweg (N232)/Bosrandweg (N231) 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.	Doorstroming wegverkeer	Studie	n.n.b.	
N232-15 - Verbetering - Doorfietsroute Schiphol: fietspad N232 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.	Bereik-baarheid fiets	Studie	2025-2026	
N232-16 - Verbetering - Kortetermijnmaatregelen Fokkerweg (N232)/Bosrandweg (N231) Uit de verkenning Fokkerweg/Bosrandweg is een adaptief programma bereikbaarheid gekomen met -onder andere- kortetermijnmaatregelen: 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.	Verkeers- veiligheid	Studie	2025-2026	
N232-17 - Verbetering - Zuidelijke ontsluiting Schiphol-Oost op de N232 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.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2027-2028	
N232-18 - Verbetering - Noordelijke ontsluiting Schiphol-Oost op de N232 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.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2025-2030	
N232-19 - Verbetering - HOV-baan Fokkerweg (N232) 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.	Doorstroming openbaar vervoer	Studie	2025-2030	
N232b-03 - Vervanging - 23,33 km - 33,15 km - Kunstwerken 25C31, 25D10, 25D11 Het vervangen van 3 kunstwerken door een grote duiker.	Einde levensduur	Plan	2024	€ 1.600.000
N232b-06 - Vervanging - Kunstwerken 25D13, 25D14, 25D26 en 25D27 Het vervangen van de kunstwerken op het kruispunt N232-N520.	Einde levensduur	Studie	2030	€ 3.800.000

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
N232b-07 - Vervanging - 23,33 km - 25,52 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 2.250.000
N232b-08 - Vervanging - 25,52 km - 27,5 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 2.250.000
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	€ 3.200.000
N520b-04 - Vervanging - 9,47 km - 11,47 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 2.300.000
N521a-02 - Vervanging - 0,05 km - 0,85 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2025	€ 1.500.000
SOLAROAD-2 - Vervanging - 23,1 km - 23,2 km - Innovatie - toepassing zonnepaviment Het asfalt op het fietspad langs de N232 ter hoogte van de rotonde Kromme Spieringweg (richting Haarlem) wordt vervangen door een verharding dat zonne-energie opwekt. Het 'zonnepaviment' wordt tussen de 100 en 420 meter lang.	Einde levensduur	Realisatie	2024-2025	€ 2.700.000
VRI-geb6-02 - Vervanging - VRI's einde levensduur door iVRI's deel 2 Voorzien voor periode 2026 - 2030 (buiten VRI-programma).	Einde levensduur	Initiatief	2026-2030	€ 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 Wijdereen.



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.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

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

Omschrijving maatregel	Thema	Status maatregel	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
N201-33 - Verbetering - Trajectbenadering N201c 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. Tevens worden fauna (otter-)passages als ontsniperingsmaatregel gerealiseerd.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2024-2025	€ 460.000
N201c-03 - Vervanging - 70 km - 77,5 km - Wegconstructie en kunstwerken 31F01, 31F02 en 31F03 zie N201-33	Einde levensduur	Realisatie	2022-2023	€ 2.156.000
N201c-04 - Vervanging - 70 km - 77,48 km - Rehabilitatie Trajectbenadering N201c. Rehabilitatie diverse wegvakken: km 70,0-71,1; km 71,6-73,2; km 73,9-75,95; km 76,5-77,48.	Einde levensduur	Initiatief	2031-2031	€ 9.800.000
N236-11 - Verbetering - Reconstructie N236, deel 6: Faunapassage (hmp. 13,2)-Noordereind 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	2023-2024	€ 1.500.000
N403a-03 - Vervanging - 0,5 km - 3,89 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2030-2030	€ 5.200.000
N417-02 - Verbetering - Herinrichting N417 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	2023-2024	€ 3.700.000
N417a-01 - Vervanging - 8,9 km - 10,8 km zie N417-02	Einde levensduur	Realisatie	2022-2023	€ 1.200.000
N524-01 - Verbetering - Smalle fietspaden langs de N524 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 fietsverkeer	Studie	2026-2027	
N527-07 - Verbetering - Reconstructie kruispunten N527 - Oud Blaricummerweg en N527-Museumlaan Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. De fietsoversteek op het kruispunt N527-Oud Blaricummerweg is niet optimaal. Daarnaast wordt het terrein van de Trappenberg herontwikkeld en worden circa 300 zorgwoningen gerealiseerd. Het kruispunt N527-Museumlaan een belangrijke schakel is. Ook zijn er 2 meekoppelkansen: de aanleg van een tweerichtingenfietspad langs de N527 en wildpassages onder de N527 voor (klein) wild.	Verkeersveiligheid	Studie	2025-2026	
N527a-02 - Vervanging - 0 km - 2,75 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2030-2030	€ 6.900.000
VRI-geb7-02 - Vervanging - VRI's einde levensduur door iVRI's deel 2 Voorzien voor periode 2026 - 2030 (buiten VRI-programma).	Einde levensduur	Initiatief	2026-2030	€ 1.750.000

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 verkeersveiligheidsknelpunten of de uitrol van intelligente verkeerslichten.

TABEL 13 | GEBIEDSOVERSTIJGENDE DEELPROGRAMMA'S

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
24BB-95 - Vervanging - Centrale afstandsbediening (CAB) - 2e gedeelte fase 1 In de eerste fase is de Bediencentrale in Heerhugowaard gerealiseerd, is de glasvezelinfrastructuur aangelegd en zijn 12 bruggen aangesloten op de Bediencentrale. In de tweede fase worden nog eens 28 bruggen en sluizen aangesloten (totaal 40). Tevens worden derden gestimuleerd hun bruggen/sluizen op de Bediencentrale aan te sluiten.	Einde levensduur	Realisatie	2022-2027	€ 17.472.050
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 fietsverkeer	Realisatie	2023-2025	€ 2.500.000
alg-46 - Verbetering - Aanleg bermverharding Ter verbetering van de verkeersveiligheid worden bermmaatregelen langs onze provinciale wegen gerealiseerd, zoals de aanleg van bermverharding en geleiderails. Het Rijk verleent hiervoor subsidie.	Verkeersveiligheid wegverkeer	Realisatie	2023-2025	€ 2.700.000
alg-48 - Uitbreiding - Voetgangersoversteken toevoegen bij vervangen VRI's Bij de vervanging van 44 VRI's (zie VRI-programma) worden voetgangersoversteken gerealiseerd.	Verkeersveiligheid	Plan	2023-2026	€ 250.000
VRI-programma - Vervanging - VRI's einde levensduur door iVRI's deel 1 Een groot aantal verkeersregelinstallaties is aan het einde van hun levensduur en worden vervangen door iVRI's. Aangezien de werkzaamheden in alle gebieden plaatsvinden, worden de vervangingen binnen een programma uitgerold. Tevens worden de mogelijkheden tot het uitbreiden van voetgangersoversteken meegenomen.	Einde levensduur	Plan	2024-2026	€ 14.374.000
iVRI-01 - Vervanging - Bestaande VRI's 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 een betere leefbaarheid en verkeersveiligheid. iVRI's kunnen aankomend verkeer herkennen en via apps en navigatiesystemen met verkeersdeelnemers communiceren over bijvoorbeeld tijd tot rood of groen. Wegbeheerders kunnen met iVRI's bepalen welke verkeersstromen meer prioriteit krijgen, zoals openbaar vervoer, vrachtverkeer of fietsers.	Einde levensduur	Realisatie	2022-2025	€ 4.725.000
MRL-07 - Vervanging - Machinerichtlijn 2e gedeelte, fase 1 CAB en overige lokale objecten De beweegbare kunstwerken moeten voldoen aan de Machinerichtlijn (MRL). De MRL is wetgeving voor het veilig gebruik en beheersing van risico's voor gebruikers en het bedienend en onderhoudspersoneel van machines (inclusief beweegbare bruggen en sluizen).	Einde levensduur	Realisatie	2022-2027	€ 20.268.950
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	€ 1.900.000

4.9. GEREALISEERDE PROJECTEN EN AREAALUITBREIDING

In onderstaande tabel staan de projecten, die naar verwachting in 2023 zijn gerealiseerd. Het iMPI is medio 2023 opgesteld, waardoor mogelijk maatregelen zijn opgenomen, die nog niet volledig in 2023 zijn afgerond.

TABEL 14 | GEREALISEERDE PROJECTEN IN 2023 (ALLE GEBIEDEN)

Omschrijving maatregel	Thema
25G16/17-90 - Vervanging - Brug Ouderkerk a/d Amstel Zie N522-05	Einde levensduur
K09-01 - Vervanging - 2,5 km - 0 km - Vaarwegvak 8 - Markervaart Noord en Kogerpolderkanaal: Stierop – Noordhollandsch Kanaal Gedeelten van de bestaande houten oeverconstructies zijn vervangen.	Einde levensduur
LED-02 - Vervanging - Openbare verlichting door LED in de gebieden - fase 2 De openbare verlichting is voorzien van ledlampen, wat een reductie van circa 20-30 % op het totale energieverbruik oplevert.	Einde levensduur
N200-06 - Verbetering - Kortetermijnmaatregelen Kop van de Zeeweg (N200) Bloemendaal Om de verkeersveiligheid bij de Kop van de Zeeweg op korte termijn te verbeteren zijn diverse maatregelen gerealiseerd, zoals aanleg plateaus, aanpassen markering en bebording bij uitritten en aanpassen snelheidsregime.	Verkeersveiligheid
N201-35 - Verbetering - Kruisweg-Corridor Er zijn meerdere knelpunten en ontwikkelingen in en rondom de Kruisweg-corridor waarin de A4, de N201 en de N196 belangrijke verkeersaders zijn. De provincie, VRA, gemeente Haarlemmermeer en Schiphol Group 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. De studie is inmiddels afgerond en via de adaptieve agenda Haarlemmermeer is een prioritering en programmering van de voorgestelde maatregelen gemaakt. De provinciale maatregelen worden apart in het iMPI opgenomen.	Bereikbaarheid
N202-05 - Verbetering - Trajectbenadering N202a Gelijktijdig met het groot onderhoud op de N202 tussen hmp. 1.9 en 7.0 is bermverharding aangebracht om de 'vergevingsgezindheid' van de weg te vergroten, is de ambulance-uitrit aangepast en is een faunapassage gerealiseerd.	Verkeersveiligheid wegverkeer
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 is aan de westzijde van de weg bermverharding aangebracht.	Verkeersveiligheid wegverkeer
N243-06 - Verbetering - Trajectbenadering N243a Met de reconstructie van de N243 is de verkeersveiligheid verbeterd, de doorstroming geborgd en waar mogelijk de ruimtelijke karakteristieken van het gebied versterkt. Daarenboven was reconstructie noodzakelijk, omdat de weg voor een deel aan het einde van de levensduur is. Er zijn rotondes aangelegd en de weg is gereconstrueerd op basis van een uniform profiel van een wegbreedte van 7,05 meter, een vergevingsgezinde berm van 3 meter en een fietspad van 3 meter.	Verkeersveiligheid
N243a-03 - Vervanging - 0,68 km - 15,7 km - Wegconstructie en kunstwerken Gelijktijdig met de uitvoering van maatregel N243-06 zijn de kunstwerken 19E09, 19E10, 19E11, 19E12, 19E13, 19E14, 19G03, 19G04, 19G05, 19G07, 19G08 en 19G09 (gedeeltelijk) vervangen, is groot onderhoud uitgevoerd aan de VRI's bij de Jisperweg en Kathoek en zijn tussen km 14,6 en 15,2 de armaturen van de openbare verlichting vervangen en dimmers aangebracht.	Einde levensduur
N522-05 - Verbetering - Vervanging/opwaardering brug Ouderkerk De huidige brug is vervangen door twee nieuwe bruggen. Het kruispunt aan de westzijde van de brug is verdwenen. De ontsluiting van de Amstelzijde verloopt nu via een parallelroute langs de Oranjebaan.	Doorstroming wegverkeer
N525-05 - Verbetering - Reconstructie kruispunt N525-Westerheide/Oude Postweg, gemeente Laren Ter verbetering van de verkeersveiligheid is op het kruispunt een LARGAS-verkeersplein gerealiseerd.	Verkeersveiligheid

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)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Vast onderhoud - cumulatief	0,21	-0,52	-0,51	0,12	-0,04	-0,20	-1,44	-1,39	2,34
Variabel onderhoud - cumulatief	0,23	-0,57	-0,56	0,13	-0,05	-0,22	-1,58	-1,53	2,57
Totaal - cumulatief	0,44	-1,09	-1,08	0,25	-0,09	-0,41	-3,03	-2,92	4,91

4.10. GESCHRAPTE PROJECTEN

In onderstaande tabel zijn de projecten opgenomen, die in 2023 zijn geschrapt.

TABEL 16 | GESCHRAPTE PROJECTEN IN 2023

Omschrijving maatregel	Thema
K20-07 - Verbetering - Verlenging Koopvaardersschutsluis Gelijktijdig met het groot onderhoud wordt de kolk lengte 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 kolk lengte moet hebben van 115 meter. Door het verlengen van de sluis kunnen langere schepen via het Noordhollandsch Kanaal richting Amsterdam varen. <i>De verlengingsopgave is uitgesteld. Het afgeronde voorlopig ontwerp kan later worden gebruikt voor een eventuele herstart van de verlengingsopgave. De Samenwerkingsovereenkomst met Den Helder voor de omvaaroute wordt aangepast en ondergebracht in het Maritiem Cluster. Het project wordt geschrapt.</i>	Bereikbaarheid
K4/5/6-a-02 1 - Vervanging - Roskamsluis Zelfbediening <i>Besloten is geen zelfbediening te realiseren, maar de Roskamsluis op afstand te bedienen en in de zomer tevens lokaal te bedienen.</i>	Einde levensduur
N196-03 - Verbetering - Fietsverbinding N196/N201 Hoofddorp-Aalsmeer De fietsverbinding N196/N201 is een deel van de doorfietsroute Uithoorn-Zandvoort en is tevens onderdeel van een lopende ontwikkeling voor de verbetering van de fietsverbinding Hoofddorp-Aalsmeer. Door het verbeteren van het fietsnetwerk wordt de verkeersveiligheid verbeterd en wordt het aantrekkelijker om per fiets te reizen. <i>De maatregel wordt door de gemeente gerealiseerd. Aangezien de fietsverbinding geen provinciaal areaal betreft, wordt de maatregel uit het iMPI geschrapt.</i>	Bereikbaarheid
N206-05 - Verbetering - Smal fietspad N206, ged. Boekenrodedweg-nabij Woestduinweg 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. <i>Er zijn 4 varianten (knippen rijbaan en fiets op rijbaan, aanleg aanliggend fietspad, verbreden huidig fietspad en optimalisaties kruispunten/bocht) onderzocht, maar de varianten zijn zeer ingrijpend en niet haalbaar of lossen het probleem niet op. De maatregel wordt geschrapt.</i>	Verkeersveiligheid fietsverkeer
N206-06 - Verbetering - Verharding fietspad N206, ged. nabij Woestduinweg-Vogelenzang 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. <i>Het onderhoud aan het fietspad is aangescherpt en hiermee is het fietsknelpunt opgelost. De maatregel wordt geschrapt.</i>	Verkeersveiligheid fietsverkeer

Omschrijving maatregel	Thema
N242-24 - Verbetering - Noordelijke ontsluiting Agriport A7 op de N242 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. <i>De studie is uitgesteld tot 2028 en wordt dan door de gemeente uitgevoerd. De maatregel wordt daarom geschrapt.</i>	Verstedelijking
N512-07 - Verbetering - Fietsoversteek kruispunt N512-Weg naar de Bleek (Rinnegom) Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Op dit kruispunt is geen aparte fietsoversteek aanwezig. Fietsers steken samen met het autoverkeer over. Er wordt onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingen. <i>Er zijn verschillende oplossingsrichtingen onderzocht, maar er is geen passende variant die voor alle verkeersstromen een verbetering is. Daarom wordt de maatregel geschrapt.</i>	Verkeersveiligheid fietsverkeer
N525-06 - Verbetering - Fietstunnel N525, strekken toeleidend fietspad (werken derden) 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. <i>Het GNR voert de werkzaamheden uit, aangezien het fietspad eigendom is van het GNR. De provincie verstrekt een subsidie. Daarom wordt de maatregel uit het iMPI geschrapt.</i>	Verkeersveiligheid fietsverkeer

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 2024 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
Ontwikkelingen

Zoals te zien is in Tabel 3 lopen de gebiedscontracten de komende jaren af. Verder lopen ook de contracten voor het tunnelbeheer en wegwantsystemen binnenkort af. Naar verwachting vallen de nieuwe contracten duurder uit dan de huidige contracten, met name vanwege schaarste. Er is schaarste in de personeelsmarkt, grondstoffen en tijd (langdurige en ingewikkelde procedures). Marktpartijen worden overvraagd gezien de renovatieopgave die voor heel Nederland ligt. Een deel van de oplossing hiervoor wordt gezocht in een programmatische aanpak met andere overheden. Het is nog niet mogelijk een financiële inschatting van de consequenties van aflopende contracten voor beheer en onderhoud te geven.

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 overige variabel onderhoud wordt ten laste gebracht van de bestemmingsreserves Groot onderhoud wegen en vaarwegen.

TABEL 17 | NETTO BUDGETTEN VAST EN VARIABEL ONDERHOUD WEGEN/VAARWEGEN (BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)

Omschrijving	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
A: Vast onderhoud wegen	21,67	20,41	19,96	20,19	20,19	20,19	20,19
B: Vast onderhoud vaarwegen	5,99	5,87	5,59	5,17	5,17	5,17	3,11
C: Variabel onderhoud wegen	20,61	10,96	3,41	3,70	2,61	5,42	5,90
D: Variabel onderhoud vaarwegen	1,85	0,21	0,21	0,11	4,04	0,21	0,67
E: Gebiedscontracten - contractprijzen	42,21	43,14	43,98	43,91	43,75	42,51	42,56
GBC vast onderhoud wegen	37,14	38,07	38,91	38,84	38,68	37,43	37,49
GBC vast onderhoud vaarwegen	5,07	5,07	5,07	5,07	5,07	5,07	5,07
F: Gebiedscontracten - variabel onderhoud	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
GBC variabel onderhoud vaarwegen	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50	2,50
Totaal	101,33	89,58	82,15	82,08	84,76	82,49	81,43

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 bestemmingsreserve is het mogelijk de fluctuerende uitgaven te egaliseren.

TABEL 18 | VERLOOPSTAAT RESERVE GROOT ONDERHOUD WEGEN (BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)

Omschrijving	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Saldo per 1-1	37,46	40,26	43,12	47,62	54,46	60,62	64,90	67,12
Stortingen	17,10	22,02	22,94	26,27	26,11	24,74	23,22	23,22
Overhevelingen	5,10	0,70	0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Beschikbaar	59,66	62,98	66,56	73,89	80,56	85,36	88,12	90,33
Onttrekkingen	-18,00	-18,46	-18,94	-19,43	-19,94	-20,46	-21,00	-21,55
Vrijval	-1,40	-1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Saldo per 31-12	40,26	43,12	47,62	54,46	60,62	64,90	67,12	68,78

TABEL 19 | VERLOOPSTAAT RESERVE GROOT ONDERHOUD VAARWEGEN (BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)

Omschrijving	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Saldo per 1-1	5,50	8,32	8,36	8,49	12,82	17,04	21,14	24,41
Stortingen	12,36	6,36	6,36	8,36	8,36	8,36	7,66	7,66
Overhevelingen	-5,10	-0,70	-0,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Beschikbaar	13,85	13,97	14,21	16,85	21,18	25,40	28,80	32,07
Onttrekkingen	-3,69	-3,80	-3,91	-4,02	-4,14	-4,26	-4,39	-4,52
Vrijval	-1,84	-1,82	-1,82	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Saldo per 31-12	8,32	8,36	8,49	12,82	17,04	21,14	24,41	27,56

De bedragen voor de jaren 2029-2031 in Tabel 18 en Tabel 19 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 investeringen; 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 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 investeringsomvang voor vervangingsinvesteringen is circa € 40 miljoen per jaar. Daarnaast is 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 investeringen verlaagd, waarbij de begrotingspost kapitaallasten vervangingsinvesteringen met een gelijk bedrag wordt verhoogd.

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 vanaf 2023 jaarlijks 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 met een gelijk bedrag wordt verhoogd. 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 20. Allereerst is de huidige stand van de stelpost gegeven. Vervolgens is voor de kredieten die bij de Begroting 2024 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 (schattingen budget, scope, planning) promoveren naar de realisatiefase. Bij het Coalitieakkoord 2023-2026 zijn afspraken gemaakt over de toekomstige financiering van vervangings-investeringen. De effecten hiervan worden verwerkt bij de Eerste Begrotingswijziging 2024. Dit betekent dat de bedragen in Tabel 20 niet meer actueel zijn en worden aangepast.

TABEL 20 | VERLOOP STELPOST VERVANGINGSINVESTERINGEN

Verloop stelpost Vervangingsinvesteringen bedragen x € 1 mln	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
huidige stand stelpost	0,0	1,8	2,8	4,8	4,5	5,4	6,3	7,2
stand stelpost na vaststelling kredieten BG2024	0,0	1,8	2,8	4,7	4,4	5,2	6,1	7,0
stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde vervangingsinvesteringen studie- en planfase iMPI2024-2031	0,0	1,6	2,2	1,8	0,5	-1,3	-1,3	-1,9

Dit overzicht laat zien dat er voldoende ruimte is voor de kredieten die bij de Begroting 2024 worden aangevraagd. Echter, als alle vervangingsprojecten in de studie- en planfase conform de huidige programmering worden uitgevoerd, is vanaf 2029 in de stelpost onvoldoende ruimte. Binnen de beschikbare ruimte in de stelpost wordt een afweging van prestaties, risico's en kosten gemaakt. De mogelijke effecten van inflatie zijn in de doorrekening van deze stelpost niet verwerkt, want deze laten zich lastig meerjarig voorspellen. De stelpost voor vervangingsinvesteringen wordt momenteel niet geïndexeerd. Gegeven de huidige programmering is de verwachting dat over een aantal jaren de grens van de huidige stelpost wordt bereikt.

Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen

Het verloop van de stelpost verbeter- en uitbreidingsinvesteringen is te vinden in Tabel 21. Allereerst is de huidige stand van zaken gegeven. Vervolgens is voor de kredieten die bij de Begroting 2024 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.

Bij het Coalitieakkoord 2023-2026 zijn afspraken gemaakt over de toekomstige financiering van vervangings-investeringen. De effecten hiervan worden verwerkt bij de Eerste Begrotingswijziging 2024. Dit betekent dat de bedragen in Tabel 21 niet meer actueel zijn en worden aangepast.

TABEL 21 | VERLOOP STELPOST VERBETER- EN UITBREIDINGSINVESTERINGEN

Verloop stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen bedragen x € 1 mln	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033 e.v.
huidige stand stelpost	0,69	0,49	0,95	1,20	1,17	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90
stand stelpost na vaststelling kredieten BG2024	0,69	0,47	0,91	0,99	0,96	0,69	0,69	0,69	0,69	0,69
stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde verbeter- en uitbreidingsinvesteringen planfase iMPI 2024-2031	0,69	0,47	0,90	0,94	0,88	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde verbeter- en uitbreidingsinvesteringen studie- en planfase iMPI 2024-2031	0,69	0,47	0,78	0,47	0,16	-0,74	-0,87	-1,02	-1,08	-3,90

Dit overzicht laat zien dat in de stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen voldoende ruimte is voor de kredieten die bij de Begroting 2024 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 2029 niet meer worden gedekt uit de stelpost. Het saldo van de stelpost wordt dan negatief. Dit kan betekenen dat binnen afzienbare tijd 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 van beide stelposten sluitend te krijgen. Dit is onderdeel van de nadere uitwerking van het Coalitieakkoord 2023-2026, waarin afspraken zijn gemaakt over aanvullende dekking voor vervanging, verbetering en uitbreiding binnen het programma Mobiliteit.

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



BG	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 verkeersregelininstallatie
KW	kunstwerk
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MRA	Metropool Regio Amsterdam
MRL	Machinerichtlijn
NIKG	Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen
NOVEX MRA	Nationale Omgevingsvisie Extra Metropoolregio Amsterdam
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
TESO	Texels Eigen Stoomboot Onderneming
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
VRA	Vervoerregio Amsterdam
VRI	verkeersregelininstallatie

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

The Creative Hub
Haarlem, september 2023