

# Een veilig, gezond en bereikbaar netwerk voor de toekomst

Investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur  
iNHi 2024-2028

# INVESTER

# INHOUD

3	<b>Voorwoord</b>
4	Leeswijzer
5	<b>Managementsamenvatting</b>
8	<b>Inleiding</b>
8	Wat is de iNHi?
9	Aanleiding
9	Scope: wat is de iNHi wel en wat niet?
13	Aanpak
14	<b>DEEL 1 – INVESTERINGSSTRATEGIE</b>
15	<b>1. Investeringsstrategie</b>
15	1.1. Totstandkoming strategie
16	1.2. Uitgangspunten iNHi
16	1.3. Afwegingskader iNHi
18	<b>2. Investeringsprioriteit</b>
18	2.1. Ambitielijst
18	2.2. Investeringsprioriteit
22	<b>3. Het resultaat</b>
24	3.1. Knelpunten waarmee we al aan de slag zijn
24	3.2. Knelpunten met nieuwe projecten
28	3.3. Al opgeloste en niet opgenomen knelpunten
29	<b>4. Aan de slag met de iNHi 2024-2028</b>
29	4.1. Programmeren en prioriteren in iMPI en met de regio
29	4.2. Investeren kost geld
30	4.3. Inspelen op de actualiteit: de iNHi als kader
30	4.4. Doorontwikkeling 2028
32	<b>DEEL 2 – MONITOR</b>
33	<b>5. Monitor</b>
33	5.1. Doel Monitor iNHi
33	5.2. Datastrategie
34	5.3. Verkeersveiligheid: verkeersveiligheid wegen
37	5.4. Verkeersveiligheid: verkeersveiligheid fietspaden
40	5.5. Leefbaarheid: Gezonde leefomgeving
43	5.6. Bereikbaarheid: Doorstroming wegverkeer
45	5.7. Bereikbaarheid: Doorstroming openbaar vervoer
47	5.8. Ontsnippering van de natuur
50	5.9. Beïnvloedingsindicator: Verstedelijking
52	5.10. Beïnvloedingsindicator: Stikstof
53	<b>BIJLAGEN</b>
54	<b>Bijlage 1 Beleidscontext</b>
59	<b>Bijlage 2 Wegtrajecten met locatie-aanduidingen</b>
62	<b>Bijlage 3 Ambitielijst</b>
66	<b>Bijlage 4 Ambitielijst incl. motivatie investeringsprioriteit</b>
71	<b>Bijlage 5 Basisgegevens indicatoren</b>
73	<b>Bijlage 6 Netwerklijsten Monitor</b>
85	<b>Bijlage 7 Verklarende woordenlijst</b>

# VOORWOORD

Wanneer je kind de fiets pakt naar school of sport, of jij zelf in de auto stapt naar je werk of familie, wil je natuurlijk veilig en het liefst zo snel mogelijk op je plaats van bestemming aankomen. En als je met het openbaar vervoer reist, sta je liever niet alsnog in de file. Woon je langs een provinciale weg, dan heb je daar liefst zo min mogelijk overlast van. Dat geldt voor nu en in de toekomst.

Daarom besteden we als provincie een belangrijk deel van ons geld aan het goed onderhouden van onze (vaar)wegen, fietspaden, bruggen en andere onderdelen van onze infrastructuur. Ondanks dat zien we dat er plekken op onze wegen en fietspaden zijn waar de verkeersveiligheid niet goed genoeg is. Ook zijn er trajecten waar veel files staan en waar bovenal de overlast door het vele verkeer voor de omgeving te groot is. Op die plekken is vaak een grotere investering nodig om het probleem, of soms meerdere problemen, op te lossen. Maar net als iedereen, kunnen we ons geld maar één keer uitgeven. We kunnen niet overal tegelijk investeren en moeten dus keuzes maken.

Voor u ligt de investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi). Hierin staat wat de provincie deze bestuursperiode belangrijk vindt bij het maken van die keuzes. Alle 130 wegtrajecten zijn op basis van diverse data beoordeeld op het gebied van onder andere verkeersveiligheid voor de auto en de fiets, gezonde leefomgeving en doorstroming van het ov en de auto. Deze data geven ons inzicht en ook houvast bij investeringsbeslissingen. Wij vinden als college verkeersveiligheid en de leefbaarheid langs onze provinciale wegen met stip de belangrijkste criteria om ergens te investeren. Daarbij zien wij ook de noodzaak om Noord-Holland bereikbaar te houden.

Op basis van de data én onze politieke ambities ligt er nu een lijst met trajecten waar we zien dat er iets moet gebeuren. Het goede nieuws is dat we op veel van deze trajecten al aan de slag zijn of binnenkort gaan. Toch zien we trajecten waarmee we nog aan de slag willen. Aan de ene kant trajecten waar we relatief eenvoudig enorme sprongen kunnen maken ten behoeve van bijvoorbeeld de verkeersveiligheid. Aan de andere kant trajecten waar de problemen complexer zijn en er meer studie nodig is om tot goede oplossingen te komen, zoals trajecten die te maken hebben met de gezonde leefomgeving of woningbouw.



De iNHi helpt ons ook om bij actualiteiten, zoals klachten of initiatieven uit de samenleving, besluiten te nemen. Met de iNHi in de hand kunnen we beargumenteerde keuzes maken of we daar aan de slag gaan en we dat grootschalig of snel kunnen doen. Doordat we keuzes moeten maken, kunnen we niet altijd alles gelijk helemaal oplossen.

Ik ben trots dat we de iNHi kunnen gaan gebruiken om de provinciale wegen en fietspaden te verbeteren op de plekken waar dat het hardst nodig is. Op naar een veilig, gezond en bereikbaar netwerk voor de toekomst.

Jeroen Olthof

*Gedeputeerde Mobiliteit en Bereikbaarheid  
Leefbaarheid, Gezondheid en Milieu  
(regionale) Luchtvaart, OV-knooppunten  
Voorzieningen, Cultuur & Sport  
Sponsoring en Evenementen*

## LEESWIJZER

De rapportage bestaat uit twee delen.

**Deel 1** is de investeringsstrategie. In hoofdstuk 1 en 2 behandelen we de uitgangspunten en afwegingen en leggen we uit op welke van de 130 wegtrajecten we de prioriteit leggen. Hoofdstuk 3 is het resultaat waar de provincie de ambitie heeft om aan de slag te gaan. Hoofdstuk 4 gaat over het vervolg. Hierin leggen we uit hoe we aan de slag gaan en welke doorontwikkelingen er zijn.

In **Deel 2** staat de Monitor centraal en wordt er ingegaan op de werking hiervan. Elk hoofdstuk behandelt een individuele (beïnvloedings-)indicator.

De rapportage wordt afgesloten met de bijlagen. Deze zijn bedoeld als achtergrondinformatie en verantwoording van de genomen stappen om te komen tot de investeringsstrategie.



# MANAGEMENTSAMENVATTING

## iNHi 2024-2028

Iedere dag zijn er in Noord-Holland mensen en goederen onderweg. De provincie vindt het belangrijk dat ook in de toekomst mensen en goederen hun bestemming veilig en op tijd bereiken. Hierbij is het van belang dat er zo min mogelijk overlast is voor de omgeving. We zorgen daarom voor goede wegen en fietspaden, maar ook voor een ov-systeem dat ervoor zorgt dat iedereen van a naar b kan komen. Kortom, als provincie willen we inzetten op duurzame mobiliteit, veiligheid op alle wegen en een gezonde leefomgeving.

Toch zijn er plekken op de infrastructuur van Noord-Holland waar op dit moment de verkeersveiligheid onder druk staat, de kwaliteit van leven langs de wegen achteruit gaat, waar vaak file staat of het openbaar vervoer vertraging oploopt. Als we kijken naar de toekomstige woningbouwprojecten dan wordt een aantal van die knelpunten groter of komen er zelfs nieuwe knelpunten bij.

De provincie kan vanwege schaarste in mensen, grondstoffen, ruimte en financiën niet in één keer alle knelpunten oplossen. Er moeten keuzes gemaakt worden. Dat gebeurt in de **investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi)**.

## Wat is de iNHi?

De investeringsstrategie helpt Provinciale Staten bij het maken van investeringsbeslissingen voor het verbeteren van het huidige provinciale netwerk van wegen en fietspaden. Het gaat hier dus om nieuwe projecten. De iNHi is een kader die de afweging laat zien tussen de politieke ambities, beschikbare middelen en data. De iNHi wordt aan het begin van de nieuwe bestuursperiode opgesteld op basis van de ambities van de nieuwe coalitie en beantwoordt de vraag: **Waar kunnen we als provincie het beste investeren?**

## De Monitor

De basis van de iNHi is de Monitor. De Monitor geeft een actueel inzicht van het presteren van de Noord-Hollandse infrastructuur. De Monitor bestaat uit zes indicatoren en twee beïnvloedingsindicatoren. De data van de Monitor wordt continu geactualiseerd als er nieuwe gegevens zijn. In de Monitor wordt elk van de 130 wegtrajecten die de Noord-Hollandse infrastructuur kent gescoord op zes indicatoren. Daarnaast zijn er twee beïnvloedingsindicatoren die gekoppeld zijn aan een beleidsdoel. De indicatoren zeggen iets over de huidige prestatie en het gebruik van de infrastructuur. De beïnvloedingsindicatoren zeggen iets over de toekomstige ontwikkelingen die invloed hebben op het gebruik van de infrastructuur.

### Indicatoren:

1. **Verkeersveiligheid wegen.** Het veiligheidsrisico wordt in kaart gebracht op basis van een aantal risicofactoren, namelijk: de inrichting van de weg, de gereden snelheid ten opzichte van de maximumsnelheid en het geregistreerde aantal verkeersslachtoffers op de weg.
2. **Verkeersveiligheid fiets.** Het veiligheidsrisico wordt in kaart gebracht op basis van risicofactoren, zoals wegbreedte, markering, verlichting, erfaansluitingen en een inschatting van de fietsdrukke. Daarbij wordt er een onderscheid gemaakt tussen regionale- en doorfietsroutes, waarbij de laatste aan extra hoge eisen moeten voldoen.
3. **Doorstroming wegverkeer.** We brengen in kaart wat de gemiddelde vertraging is van wegverkeer tijdens de spits.
4. **Doorstroming openbaar vervoer.** Er wordt in kaart gebracht hoe groot de vertraging van de bus is door te kijken naar de vertraging in de spits.
5. **Gezonde leefomgeving.** Het gebruik van de provinciale infrastructuur op het gebied van gezondheidsbelasting wordt inzichtelijk gemaakt door luchtverontreiniging en geluidsbelasting in kaart te brengen.
6. **Ontsnippering van natuur.** We brengen in kaart waar ontsnipperingsmaatregelen op de infrastructuur (denk aan faunapassages) het meeste bijdragen aan de faunaleefgebieden.

*Beïnvloedingsindicatoren*

1. **Verstedelijking.** We brengen plannen voor woningbouw in kaart en vergelijken deze met de provinciale infrastructuur.
2. **Stikstof.** Deze indicator brengt in kaart op welke trajecten mobiliteitsmaatregelen kunnen leiden tot een afname van stikstofdepositie in nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

We hebben de afgelopen jaren meer en betere data verzameld over onze infrastructuur. De Monitor is echter geen allesomvattend systeem, maar wel zodanig opgebouwd dat we de uitkomsten kunnen gebruiken voor het bepalen van prioriteiten op de infrastructuur. Meer informatie over de Monitor is te lezen in hoofdstuk 5.

**Aanpak iNHi**

De aanpak van de iNHi start na de Provinciale Statenverkiezingen met de vaststelling van het coalitie-akkoord. Zo kunnen we de iNHi afstemmen op veranderende politieke wensen en maatschappelijke trends. Daarnaast geeft de aanpak ook ruimte om te schakelen op actualiteiten, zoals urgentie kwesties van een verkeersongeval, klachten of initiatieven uit de samenleving. Om tot een afweging te komen waar de grootste ambities liggen op de 130 wegtrajecten, worden de volgende stappen doorlopen:











*Stap 1: Politiek kader (zie voor meer informatie over de afweging en de strategie hoofdstuk 2)*

Allereerst wordt antwoord gegeven op de vraag, wat is de ambitie van de provincie en wat vindt zij belangrijk? Weegt verkeersveiligheid zwaarder dan doorstroming? Of vinden we juist dat doorstroming leidend moet zijn bij de keuze om ergens te investeren? En op welke manier willen we als provincie knelpunten oplossen? Voor deze bestuursperiode gelden de volgende uitgangspunten voor de iNHi:

1. De provincie kenmerkt verkeersveiligheid op de weg en voor de fiets als zeer belangrijk. Hiermee houden we de basis op orde.
2. De provincie vindt het belang van de gezonde leefomgeving groot. De nadelige effecten van het verkeer op de omgeving moet omlaag.
3. Bereikbaarheid van woningen, werk en voorzieningen zijn essentieel. De provincie ziet dat er verschillen zijn in de bereikbaarheid tussen de verschillende regio's. Het verschil zit hier vooral in de beschikbare alternatieven voor het openbaar vervoer.
4. De provincie ziet dat provinciale wegen natuur versnipperen en daardoor een negatief effect hebben op populaties van diersoorten. Daarnaast is er een direct belang bij het voorkomen van wildaanrijdingen in het kader van de verkeersveiligheid voor mens en dier.

*Stap 2: Draaien aan de knoppen (zie voor meer informatie over de knelpunten hoofdstuk 3)*

Alle 130 wegtrajecten van de provincie zijn op basis van data onder de loep genomen in de Monitor. De wegdelen zijn beoordeeld op het gebied van de zes indicatoren verkeersveiligheid wegen, verkeersveiligheid fiets, doorstroming wegverkeer, doorstroming openbaar vervoer, gezonde leefomgeving en ontsnippering van natuur. Deze wegdelen zijn vervolgens 'gewogen' op basis van het politieke kader. Op basis hiervan draaien we aan de knoppen: hoe zwaar wegen de indicatoren mee? Hierdoor ontstaat het volgende afwegingskader voor de 130 wegtrajecten:

AFWEGINGSKADER						
	Noord-Holland-Noord			Noord-Holland-Zuid		
	Verkeersveiligheid weg	25%		Verkeersveiligheid weg	25%	
	Verkeersveiligheid fiets	25%		Verkeersveiligheid fiets	25%	
	Gezonde leefomgeving	25%		Gezonde leefomgeving	25%	
	Doorstroming weg	25%		Doorstroming ov	25%	
	Ontsnippering randvoorwaardelijk			Ontsnippering randvoorwaardelijk		

Het resultaat

Na deze draai aan de knoppen, ontstaat een geprioriteerde lijst van de 130 wegtrajecten, dit heet de ambitielijst. Hierin staan wegtrajecten met knelpunten. Het resultaat van de iNHi bestaat uit twee delen: knelpunten waarmee we al aan de slag zijn en knelpunten waarmee we als nieuw project mee aan de slag willen.

Met een deel van deze knelpunten zijn we al aan de slag. Deze staan geprogrammeerd in het iMPI. Voorbeelden van deze knelpunten zijn:

- N250-1 Den Helder: Maritiem Cluster en Bereikbaarheid Den Helder.
- N232-2 Schipholweg Badhoevedorp: overdrachtsgesprekken met de gemeente Haarlemmermeer en de bijbehorende herinrichting.
- N203-1 Krommenie: project A8A9 en de kortetermijnmaatregelen om de huidige leefbaarheid te verbeteren.
- N200-1 Zeeweg Haarlem-Zandvoort: reeds een project bij de provincie.
- N247-5 Oosthuizen: hier vindt onderhoud plaats, maar de scope moet gezien de hoge score op verkeersveiligheid worden uitgebreid.
- N236-1 Driemond: lopend project verkeersveiligheid en kantmarkering.

De Investeringsprioriteit geeft daarnaast een aantal knelpunten aan waarmee we aan de slag willen. Deze staan niet als project in het iMPI. Hierbij is ook gekeken naar een aantal randvoorwaarden, namelijk: ontsnippering, woningbouwontwikkelingen en meekoppelkansen voor groot onderhoud en vervangingsinvesteringen. We zien bij sommige trajecten dat ze dezelfde soort problematiek bevatten. Deze zijn daarom geclusterd in onderstaande knelpuntpakketten:

	Bestaande projecten:	Nieuwe projecten:
 <b>Fietstrajecten:</b>	N236-1 Driemond N245-3 Dirksborn-Schagen N247-5 Oosthuizen-A7 N524-1 Bussum-Hilversum	N515-2 Leegwaterweg tussen Zaanse Schans en Zuiderweg N231- 1 Legmeerdijk tussen Aalsmeer en De Kwakel N522-1 Amstelveen-Amsterdam
 <b>Smalle wegen:</b>	N203-2 Uitgeest-Castricum	N246-2 Nauerna- Westzaan N240-3 Medemblik- Wieringerwerf N520-1 en -2 Hoofdweg Haarlemmermeer N247-4 Edam-Oosthuizen
 <b>Duinrandwegen:</b>	N200-1 Zeeweg Haarlem-Zandvoort	N511-1 Egmond-Bergen N512-2 Castricum-Egmond N502-1-2-3 Petten-Julianadorp
 <b>Gezonde leefomgeving:</b>	N250-1 Den Helder N203-1 Krommenie	N208-1/-2/-3 Haarlem
 <b>Doorstroming ov:</b>	N247-2 Onderdoorgang Broek in Waterland N232-3 Schipholweg-Badhoevedorp N232-4 Schiphol Oost-Oude Meer	N231-2 Bosrandweg en Legmeerdijk bij Amstelveen.
 <b>Bereikbaarheid verstedelijking:</b>	N241-1 Opmeer-Wognum	N242-1/-4, N245-1, N508-1 en Rijksweg N9
 <b>Bereikbaarheid economisch centrum:</b>	N240-6 WFO-terrein	

Stap 3: iNH*i* 2024-2028 gereed (zie voor meer informatie over de gevolgen van de iNH*i* hoofdstuk 4)

De wegtrajecten die uit stap 2 volgen worden opgenomen in het iMPI.

#### Inspelen op de actualiteit

Na vaststelling is de iNH*i* 2024-2028 het kader waaraan actualiteiten worden getoetst. De iNH*i* kan door Gedeputeerde en Provinciale Staten worden gebruikt om een politiek besluit te onderbouwen: is het opportuun om wel of niet, groot of klein te investeren op die specifieke actualiteit van een ongeval, klacht of initiatief uit de samenleving?

#### Stap 4: Doorontwikkeling iNH*i*

Dit is de start voor de continue actualisatie van de data in de Monitor. En de start voor de doorontwikkeling naar de iNH*i* voor de volgende collegeperiode van 2027-2031.

# INLEIDING

Iedere dag zijn in Noord-Holland mensen en goederen op weg naar hun bestemming. De provincie vindt het belangrijk dat ze die bestemming veilig en op de afgesproken tijd bereiken en dat hierbij zo min mogelijk overlast is voor de omgeving. We zorgen voor schone en veilige wegen en fietspaden en voor voldoende en kwalitatief openbaar vervoer. We ontwikkelen, testen en gebruiken de allernieuwste technologieën om klaar te zijn voor de toekomst. We maken het makkelijker om te kiezen om te wandelen, te fietsen, het openbaar vervoer te gebruiken of om te kiezen voor deelconcepten zoals deelfietsen, deelscooters of deelauto's.

Vanuit die gedachte investeert de provincie in het verbeteren van haar infrastructuur. De ambitie is een veilig, gezond en bereikbaar netwerk met de blik op de toekomst. Daarbij is het noodzakelijk om keuzes te maken. In welke wegen en fietspaden investeren we als eerst? De investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur 2024-2028 (iNHi) helpt Provinciale Staten bij het maken van deze keuzes voor de huidige bestuursperiode. Daarbij weten we dat mobiliteitsprojecten meestal langer duren dan een bestuursperiode van vier jaar. Een infrastructureel project van start verkenning tot oplevering van de weg duurt meestal vijf tot soms wel vijftien jaar, afhankelijk van de complexiteit. Soms zelfs langer.

Daarnaast hebben we rekening te houden met trends en ontwikkelingen in de mobiliteit, zoals prijsstijgingen van materiaal, materieel en mensen en het effect op de financiële zekerheid en planbaarheid. Andere zaken zijn het tekort aan uitvoeringskracht in de eigen organisatie en in de markt met effect op de snelheid waarmee geprogrammeerde ontwikkelingen tot resultaat komen. Er is een gebrek aan ruimte om te bouwen. Denk hierbij aan de fysieke ruimte, stikstofruimte en gezondheidseffecten. Dit vraagt om het maken van keuzes.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op wat de iNHi precies is.

## WAT IS DE INHI?

De iNHi geeft antwoord op de vraag: **waar kunnen we als provincie het beste investeren?** De iNHi geeft inzicht in het presteren van de Noord-Hollandse infrastructuur en helpt om een afweging te maken tussen politieke ambities, de prestaties van de provinciale infrastructuur en de beschikbare middelen om te komen tot **investeringsbeslissingen**. De iNHi identificeert knelpunten en ontwikkelingen die worden geprogrammeerd in het integraal meerjarenprogramma infrastructuur (iMPI).

De iNHi heeft drie onderdelen: de **Monitor**, het **afwegingskader** en de **Investeringsprioriteit**. In dit rapport beschrijven we deze drie onderdelen en daarmee komen we tot het antwoord: **daarom investeert de provincie daar op de provinciale infrastructuur**. Deze rapportage is de uitwerking van de **Aanpak** en Monitor iNHi<sup>1</sup> die in 2023 is vastgesteld door Gedeputeerde Staten.

De Monitor is de basis van de iNHi. Het doel van de Monitor is om actueel inzicht te geven in het presteren van de Noord-Hollandse infrastructuur. Oftewel, hoe goed doet de weg of het fietspad het op specifieke onderwerpen zoals verkeersveiligheid? Maar ook hoe groot is het effect van de weg op de gezonde leefomgeving. De Monitor wordt continu geactualiseerd als er nieuwe gegevens zijn. De volgende afbeelding geeft een overzicht van de indicatoren die zijn uitgewerkt in de Monitor.

<sup>1</sup> De geactualiseerde Monitor iNHi is opgenomen in Deel 2 van deze rapportage.



**INDICATOREN**

	Verkeersveiligheid wegen
	Verkeersveiligheid fietspaden
	Gezonde leefomgeving

	Doorstroming wegverkeer
	Doorstroming OV
	Ontsnippering van natuur

**BEÏNVLOEDINGSINDICATOREN**

	Verstedelijking
	Stikstof

Het gaat om zes **indicatoren**. Deze indicatoren zijn direct te relateren aan beleidsdoelen. Het uitgangspunt is dat de provinciale infrastructuur bijdraagt aan integrale opgaven, ook buiten het mobiliteitsveld. Daarom kijken we voor wegverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer naar doorstroming en verkeersveiligheid, maar ook naar de impact op de leefomgeving. Zo geeft de Monitor inzicht op de impact van het gebruik van de infrastructuur op de gezonde leefomgeving (luchtverontreiniging en geluidsbelasting) en op kansen voor ontsnippering van natuur.

We kijken daarnaast naar twee **beïnvloedingsindicatoren**. Dat zijn indicatoren die iets zeggen over (toekomstige) ontwikkelingen die invloed hebben op hoe infrastructuur wordt gebruikt: 1. Verstedelijking: de plannen voor woningbouw zijn bekend, wat onvermijdelijke extra mobiliteitsvragen met zich meebrengen. Verstedelijking heeft invloed op de drukte op de weg, fietspaden en in het openbaar vervoer. Extra verkeer heeft ook effect op verkeersveiligheid, geluidsbelasting en luchtverontreiniging. 2. Stikstof: hierbij wordt gekeken naar de stikstofdepositie in natuurgebieden als gevolg van het gebruik van provinciale wegen.

**AANLEIDING**

De huidige iNHi dateert uit 2014. Naast dat de data over de provinciale infrastructuur geactualiseerd moet blijven, zijn we ook anders gaan denken over mobiliteit. Dit nieuwe denken is vastgelegd in het Perspectief Mobiliteit, dat in 2021 is vastgesteld door Provinciale Staten en is bevestigd in het coalitieakkoord 2023-2027 Verbindend Vooruit. De iNHi is hiervan de uitwerking voor de provinciale infrastructuur. In het Perspectief Mobiliteit is vastgesteld dat de provincie zich richt op de mobiliteitstransitie met de 3V's van het verminderen, verbeteren en veranderen van mobiliteit. Dit is om de tien belangrijkste opgaven voor de mobiliteit het hoofd te bieden<sup>2</sup>. De iNHi geeft inzicht in de opgaven voor bereikbare woningen en bedrijven en goede dagelijkse deur- tot deurreizen. Met een opgave voor lopen, fietsen, de ketenreis en het voorkomen van de negatieve effecten van mobiliteit.

De provincie heeft behoefte aan een strategie die aansluit op de bestuurlijke periode van vier jaar. En zo een uitwerking geeft aan nieuwe bestuurlijke ambities en maatschappelijke ontwikkelingen. De investeringsstrategie is bovendien het kader om gedurende de bestuursperiode te kunnen reageren op ontwikkelingen en de actualiteit.

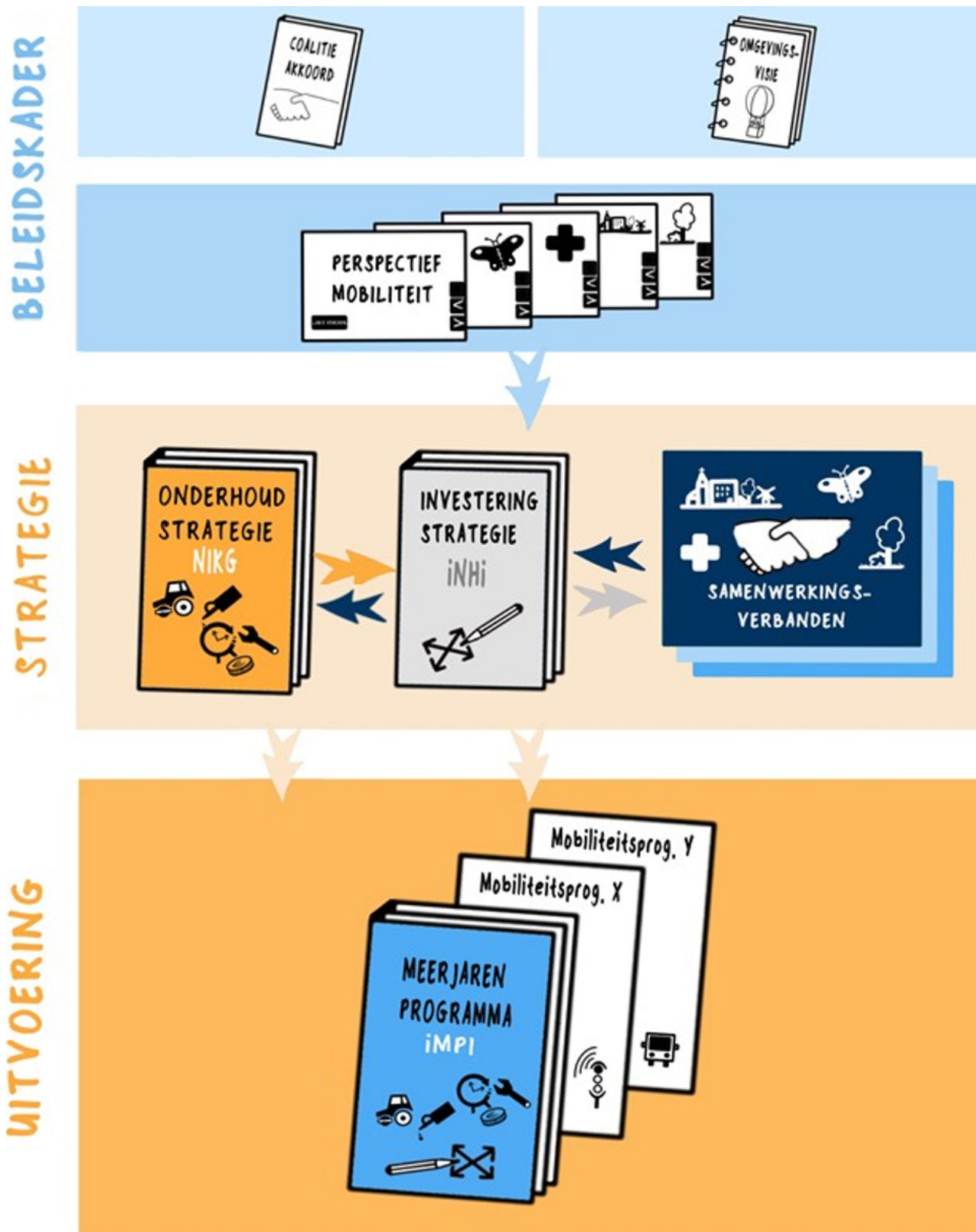
Sinds 2014 is er meer kennis en data opgebouwd over het presteren van onze infrastructuur. Inmiddels beschikken we ook over data van het presteren van de fietsinfrastructuur en hebben we inzicht in kansen voor ontsnippering van de natuur. Daarnaast zijn de data en de verwerking van de data over de doorstroming, verkeersveiligheid en de gezonde leefomgeving flink verbeterd.

**SCOPE: WAT IS DE iNHi WEL EN WAT NIET?**

Het coalitieakkoord en het Perspectief mobiliteit geven de provinciale prioriteiten en ambities voor de regionale mobiliteit. Dit is nog niet concreet genoeg om te weten waar we onze provinciale infrastructuur moeten aanpakken. Daarom stellen we iedere vier jaar een iNHi op, waarin is uitgewerkt welke infrastructuur moet worden verbeterd of uitgebreid. Ook stellen we elke vier jaar de **Nota infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG)** op om uit te werken op welke wijze deze infrastructuur onderhouden of vervangen moet worden. Bij beide strategieën gaat het om dezelfde provinciale infrastructuur en zijn daarom nauw verbonden. Uit beide strategieën komen projecten voort die worden geprogrammeerd in het integraal **Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI)**.

De relatie van de iNHi met de beleidskaders van de provincie, de NIKG en samenwerking met de regio en de uiteindelijke uitvoering staat schematisch weergegeven in de volgende figuur.

<sup>2</sup> Bijlage 1 Beleidscontext: De tien opgaven voor mobiliteit volgen uit het Perspectief Mobiliteit (Noord-Holland september 2021) en zijn gevisualiseerd in bijlage 1: Beleidscontext.



Figuur 1: Beleidscontext iNHi (illustratie: Sylvia Beliën).

**Verschil en overeenkomst Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG):** de NIKG beschrijft hoe het bestaande areaal in stand wordt gehouden, terwijl de iNHi gaat over investeringen die iets aan de infrastructuur toevoegen of de functie ervan verbeteren. Deze twee documenten vormen de basis voor de vervangings-, verbeter-, en uitbreidingsprojecten op de provinciale infrastructuur. Beide documenten vormen de afwegingskaders voor de noodzaak van infrastructurele projecten. Wanneer besloten wordt dat er infrastructurele aanpassingen nodig zijn, worden deze in het iMPI opgenomen. De verschillen tussen beide documenten, en hun focus, kunnen worden uitgelegd aan de hand van een metafoor over een huis. Bij instandhouding (NIKG) valt dan te denken aan het schoonhouden van de ramen (dagelijks onderhoud), het schilderen van de kozijnen (onderhoud), het vervangen van dragende onderdelen of de fundering (renovatie) of het bij 'einde levensduur' slopen en opnieuw opbouwen van het huis (vervangings). Onder uitbreidingen en functieveranderingen (iNHi) moet gedacht worden aan een nieuwe uitbouw (uitbreiding) of een slaapkamer ombouwen tot studeerkamer (functieverandering).

**Huidig provinciaal netwerk van wegen en fietspaden:** de iNHi heeft alleen betrekking op investeringsbeslissingen voor het beter presteren van het provinciaal netwerk van wegen en fietspaden. Met het bepalen van de investeringsprioriteiten wordt niet gekeken naar prognoses voor de toekomstige woningbouw en de trends en ontwikkelingen in de infrasector. Deze data is nog niet goed gevalideerd beschikbaar. Investeringsbeslissingen in bestaande provinciale vaarwegen, (H)OV-banen en voetpaden zijn geen onderdeel van de iNHi 2024-2028. Hier ontbrak betrouwbare informatie gedurende de totstandkoming van de Monitor. Nieuwe verbindingen (en dus nieuwe wegen) vallen buiten de scope van de iNHi.

**Opdeling trajecten:** (zie figuur volgende pagina).

- Het provinciale wegennetwerk is door middel van een verkeerskundige indeling onderverdeeld in 130 trajecten. Een traject bestaat uit meerdere wegvakken, van kruispunt tot kruispunt. We verzamelen informatie over het presteren van de infrastructuur op het niveau van trajecten. Dit is een passend detailniveau om te prioriteren tussen knelpunten.
- De trajecten opgedeeld in Noord-Holland-Noord en Noord-Holland-Zuid om zo een betere invulling te kunnen geven aan de mobiliteitsbehoeftes in de verschillende regio's. Dit wordt in hoofdstuk 1.1. verder uitgelegd. Hierin zijn de bestuurlijke regio's gevolgd. In enkele gevallen zijn uitzonderingen gemaakt. Deze worden uitgelegd in bijlage 2 Wegtrajecten met locatie-aanduidingen.
- Het fietsnetwerk is opgedeeld in 293 fietstrajecten, waarbij is gekeken naar het type fietsvoorziening. De 293 fietstrajecten zijn in dit geval omgerekend naar de 130 **wegtrajecten**.

*NB: de wegtrajectindeling en benamingen zijn niet gelijk aan de trajectindeling in het iMPI en de NIKG..*

# Trajectindeling iNHi

5/2024

- N242-1 Trajecten NHN
- N522-1 Trajecten NHZ



Figuur 2. Kaart trajectindeling iNHi.

## AANPAK

Er wordt doorlopend gewerkt aan het actueel houden en verbeteren van de Monitor. Elke vier jaar wordt er een nieuwe iNHi vastgesteld. De iNHi bestaat uit de meest recente inzichten uit de Monitor en de door de politiek bepaalde Investeringsprioriteit. Om tot een afweging te komen waar de grootste ambities liggen op de 130 weg- en fietstrajecten, worden de volgende stappen doorlopen die zijn weergegeven in onderstaande figuur:



# DEEL 1 – INVESTERINGSSTRATEGIE

We stellen een investeringsstrategie op voor de provinciale infrastructuur, waarmee we zorgen voor een veilig, gezond en bereikbaar netwerk voor de toekomst. In Deel 1 wordt uiteengezet op welke infrastructuur we deze bestuursperiode gaan investeren en welk kader we hanteren wanneer zich incidenten voordoen of verzoeken worden gedaan.

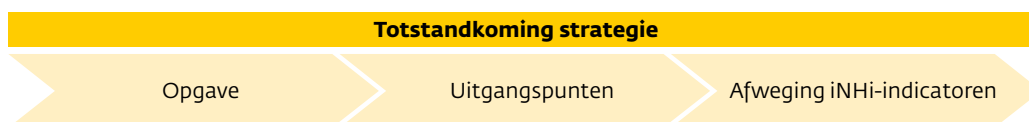


# INVESTERINGSSTRATEGIE

## 1.1. TOTSTANDKOMING STRATEGIE

Met het coalitieakkoord is er extra investeringsruimte beschikbaar gesteld voor verbetering en uitbreiding van de provinciale infrastructuur. In de iNHi maken we keuzes waar we deze investeringen het meest effectief kunnen inzetten. Naast scherpe keuzes gaat het ook om slimme keuzes, waarin opgaven zo veel mogelijk gecombineerd worden voor een zo groot mogelijk maatschappelijk effect. Scherpe en slimme keuzes maken willen we allemaal. Maar wat houdt dat in voor de provinciale infrastructuur de komende jaren? Dat vraagt om een strategie. Met de **investeringsstrategie**, die in dit hoofdstuk wordt toegelicht, geven we antwoord op deze vraag.

We stellen een investeringsstrategie op voor de provinciale infrastructuur. Daarin wordt beantwoord op welke infrastructuur we deze bestuursperiode gaan investeren en welk kader we hanteren wanneer zich incidenten voordoen of (ad-hoc) verzoeken worden gedaan. De strategie vormt zich vanuit de opgaven die we zien. Op basis hiervan wordt een afweging gemaakt.



De provincie staat voor een grote **opgave** om de mobiliteit op onze wegen en fietspaden te verbeteren hieronder staan vijf opgaven beschreven die veel invloed hebben op de iNHi:

- Verkeersveiligheid:** elk slachtoffer is er één te veel. De afgelopen tien jaar zien we dat het aantal ongevallen op de Noord-Hollandse wegen toeneemt. Daarnaast is fietsen een steeds belangrijkere vorm van mobiliteit. Ondanks alle inspanningen voor verkeersveiligheid op onze provinciale infrastructuur blijft de verkeersveiligheid voor fietsers achter bij die van andere verkeersdeelnemers.
- Schaarste:** de woningbouwopgave leidt tot onvermijdelijke groei van de mobiliteit. De belasting van de infrastructuur neemt daarmee toe. Alles is nodig om de groei te kunnen opvangen, zoals ook staat beschreven in het Perspectief Mobiliteit: de mobiliteitstransitie naar fiets, bus, trein en deelmobiliteit, maar ook nog steeds de auto. Dit vraagt om brede oplossingen. Schaarste is er in de fysieke ruimte, maar ook in de milieuruimte (stikstof, ontsnippering van natuurgebieden, kwaliteit van lucht en geluid), arbeidsmarkt en financiële middelen door in te zetten op de mobiliteitstransitie kan het infrastructuurnetwerk efficiënter worden ingericht (denk o.a. aan Smart Mobility). Is het belangrijk om het gebruik te spreiden, (zoals werkgevers- en onderwijsaanpak) en het dempen van automobilititeit vanuit nieuwe woningbouwontwikkelingen.
- Verschillen tussen de regio's:** de opgaven in de regio's Noord-Holland-Noord (NHN) zijn anders dan in Noord-Holland-Zuid (NHZ). Hierbij zien we verschil in de noodzaak van de stedelijke en regionale autobereikbaarheid, mede in het kader van mobiliteitsrechtvaardigheid<sup>3</sup>. In de meer stedelijke regio's in NHZ is een goed ov-alternatief beschikbaar. In de meer landelijke regio's in NHN is dit alternatief minder goed beschikbaar. We zetten wel stevig in op fijnmazig openbaar vervoer en publieke mobiliteit in NHN. Uitzonderingen op het ov-alternatief in NHN zijn de gemeentes Hoorn en Alkmaar. Deze gemeentes zijn scharnierpunten voor de autobereikbaarheid tussen Noord en Zuid. Daarom vallen deze gemeentes onder de NHN-regio met meer aandacht voor de autobereikbaarheid.
- Vervangingsopgave:** er is sprake van een grote vervangingsopgave op ons bestaande infrastructuurnetwerk. Hier zijn schaarse financiële middelen en personeel voor nodig werk met werk maken met de verbeter- en uitbreidingsprojecten biedt kansen.

<sup>3</sup> Mobiliteitsrechtvaardigheid houdt voor de provincie Noord-Holland in dat alle bewoners volwaardig mee kunnen doen aan de maatschappij dankzij het vervoerssysteem.

E. **Gezonde leefomgeving**<sup>4</sup>: Met de vaststelling van de Startnotitie Gezonde leefomgeving is het belang van een gezonde leefomgeving door de provincie benadrukt. Dat betekent dat een gezonde leefomgeving een hoge prioriteit krijgt in de aanpak van knelpunten.











## 1.2. UITGANGSPUNTEN INHI

We zien dat we te maken hebben met grote opgaven, ambities, trends en ontwikkelingen die iets betekenen voor de infrastructuur van de provincie (zie voor een nadere uitwerking bijlage 1. Beleidscontext). Tegelijkertijd zien we vanuit de Monitor knelpunten op de infrastructuur. De vraag is hoe we de politieke ambities kunnen koppelen aan deze knelpunten. Dat leidt tot het tweede deel van de strategie, namelijk uitgangspunten en het **afwegingskader**. De uitgangspunten zijn opgesteld in lijn met het coalitieakkoord en het Perspectief Mobiliteit. In een vroeg stadium zijn Gedeputeerde Staten en de Statencommissie Ruimte uitgenodigd hierover mee te denken. Het resultaat zijn deze drie uitgangspunten:

1. **Verbeteren verkeersveiligheid**: De provincie wil vol inzetten op een verdere daling van het aantal verkeersslachtoffers. Daarom gaan we de verkeersveiligheid op de weg en voor de fiets verbeteren. Hiermee willen we de basis op orde houden.
2. **Verminderen nadelige effecten voor de gezondheid leefomgeving**: De provincie vindt het belang van de gezonde leefomgeving groot. De nadelige effecten van het verkeer op de omgeving moeten omlaag.
3. **Bereikbaarheid Noord en Zuid**: Bereikbaarheid van woningen, werk en voorzieningen is essentieel. De provincie ziet dat er verschillen zijn in de bereikbaarheid tussen de regio's Noord-Holland-Noord (NHN) en Noord-Holland-Zuid (NHZ). In NHZ zijn er goede alternatieven voor de autobereikbaarheid met o.a. het openbaar vervoer. Als de doorstroming voor het openbaar vervoer op provinciale wegen onder druk staat, moet hier extra aandacht voor zijn. In NHN is het ov-alternatief op dit moment nog onvoldoende beschikbaar voor de bereikbaarheid<sup>5</sup>. In NHN vraagt de autobereikbaarheid om extra aandacht. De scheidingslijn tussen NHN en NHZ heeft nog wel enige nuance. Alkmaar is bijvoorbeeld een grensgebied, aangezien dit een stedelijk gebied is in NHN. Echter, Alkmaar functioneert als scharnierfunctie voor de regio waarin de auto nog dominant is. De oplossing voor doorstroming kan zijn in ov of aanpassingen aan de infrastructuur.
4. **Verminderen ontsnippering van natuur door wegen**: De provincie ziet dat provinciale wegen natuur versnipperen en daardoor een negatief effect hebben op populaties van diersoorten. Daarnaast is er een direct belang bij het voorkomen van wildaanrijdingen in het kader van de verkeersveiligheid voor mens en dier.

## 1.3. AFWEGINGSKADER INHI

De bovenstaande uitgangspunten zijn vertaald naar onderstaande afweging van de iNHi-indicatoren:

AFWEGINGSKADER						
	Noord-Holland-Noord			Noord-Holland-Zuid		
	Verkeersveiligheid weg	25%		Verkeersveiligheid weg	25%	
	Verkeersveiligheid fiets	25%		Verkeersveiligheid fiets	25%	
	Gezonde leefomgeving	25%		Gezonde leefomgeving	25%	
	Doorstroming weg	25%		Doorstroming ov	25%	
	Ontsnippering randvoorwaardelijk			Ontsnippering randvoorwaardelijk		

In de tabel wordt het stevigst aan de knoppen gedraaid van de indicatoren verkeersveiligheid weg en fiets en gezonde leefomgeving. Samen vormen zij 75% van de afweging. Daarnaast is doorstroming van belang, maar dat verschilt voor Noord-Holland-Noord en Noord-Holland-Zuid. In NHN zijn de alternatieven voor de auto nog minder. Met de inzet van onder andere het Perspectief Mobiliteit en Visie Publieke Mobiliteit wordt hieraan gewerkt. Maar voor de huidige knelpunten is er soms nog geen oplossing. In NHZ willen we het alternatief voor de auto extra stimuleren.

4 Startnotitie Gezonde Leefomgeving: vaststelling Gedeputeerde Staten in mei 2024.

5 Het Ontwikkelperspectief Openbaar Vervoer Noord-Holland-Noord (2024) en de Visie Publieke Mobiliteit Noord-Holland (2024), mede t.b.v. de aanstaande ov-concessie Noord-West-Noord-Holland van 2028, geeft invulling aan het verbeteren van het openbaar vervoeraanbod in Noord-Holland-Noord. De stellingname is: niet meer, maar beter ov. Dit is geen onderdeel van de iNHi.



Door het 'draaien aan de knoppen' van de indicatoren worden alle 130 wegtrajecten geprioriteerd in de **ambitielijst**. Het wegtraject met de grootste gecombineerde knelpunten scoort hoogst. Hier is de ambitie het grootst om aan de slag te gaan. Het wegtraject met het kleinste enkele knelpunt scoort het laagst en is navenant de ambitie het kleinst. De ambitielijst zal in het volgende hoofdstuk verder worden toegelicht.

Naar aanleiding van bovenstaande afweging zijn er nog vier belangrijke punten waarmee rekening wordt gehouden bij het bestuderen van de iNHi-knelpunten die hoog scoren:

- **Ontsnippering:** ontsnippering wordt altijd meegenomen in de infraprojecten en is daarmee als indicator niet sturend in de programmering. Ontsnippering wordt bij alle iNHi-knelpunten namelijk standaard in de projectscope meegenomen<sup>6</sup>. Als de ontsnippering ontstaat of verergerd bij werkzaamheden aan de infrastructuur volgend uit de iNHi, dan wordt dit bekostigd uit het budget voor de infrastructuur. De veroorzaker betaalt. In het geval van beheer en onderhoud en vervangingsinvesteringen worden ontsnippermaatregelen meegewogen op technische inpasbaarheid en financiële haalbaarheid uit het budget voor Natuur en Landelijk gebied.
- **Woningbouw:** woningbouwontwikkelingen hebben ook invloed op het infrastructuurnetwerk. Meer woningen betekent meer bewegingen op het netwerk. Dit kan ervoor zorgen dat sommige netwerken in de toekomst (verder) overbelast raken. Bij het analyseren van de knelpunten wordt daarom gekeken naar de **plancapaciteit** tot en met 2030.
- **Meekoppelkansen groot onderhoud en vervanging:** er wordt gekeken of de iNHi-knelpunten gekoppeld kunnen worden aan groot onderhoud en/of vervangingsinvesteringen.
- **Stikstoftrajecten:** de indicator stikstof brengt in kaart op welke trajecten mobiliteitsmaatregelen kunnen leiden tot een reductie van stikstofdepositie in nabijgelegen Natura 2000-gebieden. We houden hiermee rekening bij de analyse van de wegtrajecten rekening hiermee.

---

6 Conform besluit door Gedeputeerde Staten dd. 7 december 2021.

# INVESTERINGSPRIORITEIT

In dit hoofdstuk worden alle processtappen doorlopen van de uitkomsten van het afwegingskader. Nadat er is gedraaid aan de knoppen (zie 1.2 en 1.3) beschikken we over een geprioriteerde lijst met scores per wegtraject. Dit is de ambitielijst. Vervolgens hebben we de resultaten geduid en context gegeven. Deze verrijking is de Investeringsprioriteit, want we gaan niet zomaar met de top-10 aan de slag. Er is meer inzicht nodig.

## 2.1. AMBITIELIJST

De ambitielijst geeft inzicht in welke wegtrajecten de grootste knelpunten kennen en dus prioriteit krijgen bij het doen van investeringen. Hiermee is per wegtraject inzichtelijk hoe deze relatief scoort ten opzichte van andere wegtrajecten.

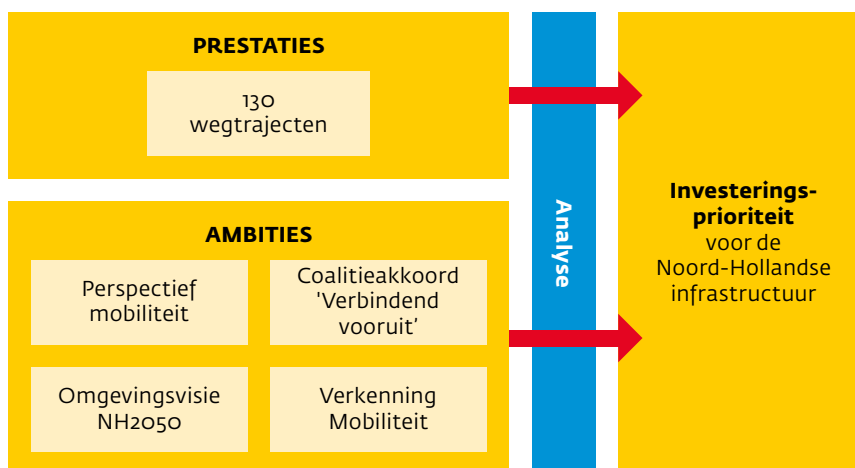
De praktijk laat zich helaas niet in zijn geheel vangen in een model. De uitkomsten zijn niet allesbepalend. Ze geven wel een goed inzicht waar op de provinciale infrastructuur de urgentie het grootst is. De ambitielijst is het startpunt om te komen tot de belangrijkste knelpunten die de provincie wil aanpakken.

De volledige ambitielijst inclusief alle scores per wegtraject is terug te vinden in bijlage 3. De wegtraject-codes hebben allemaal ook een locatie-aanduiding. Deze is beschikbaar in bijlage 2.

## 2.2. INVESTERINGSPRIORITEIT

De ambitielijst leidt niet direct tot de Investeringsprioriteit, maar is wel een belangrijk ingrediënt. Om de Investeringsprioriteit te bepalen zijn de prestaties van de provinciale infrastructuur geanalyseerd met behulp van de Monitor en de beleidsambities in gedachten. Kennis van regioadviseurs en experts is benut om de knelpunten en de data per wegtraject te interpreteren de geprioriteerde lijst is hierin leidend geweest. Expert judgement is toegepast om het knelpunt te kunnen duiden en om meer context te geven. Dit leidt tot investeringsbeslissingen en opname in het iMPI.

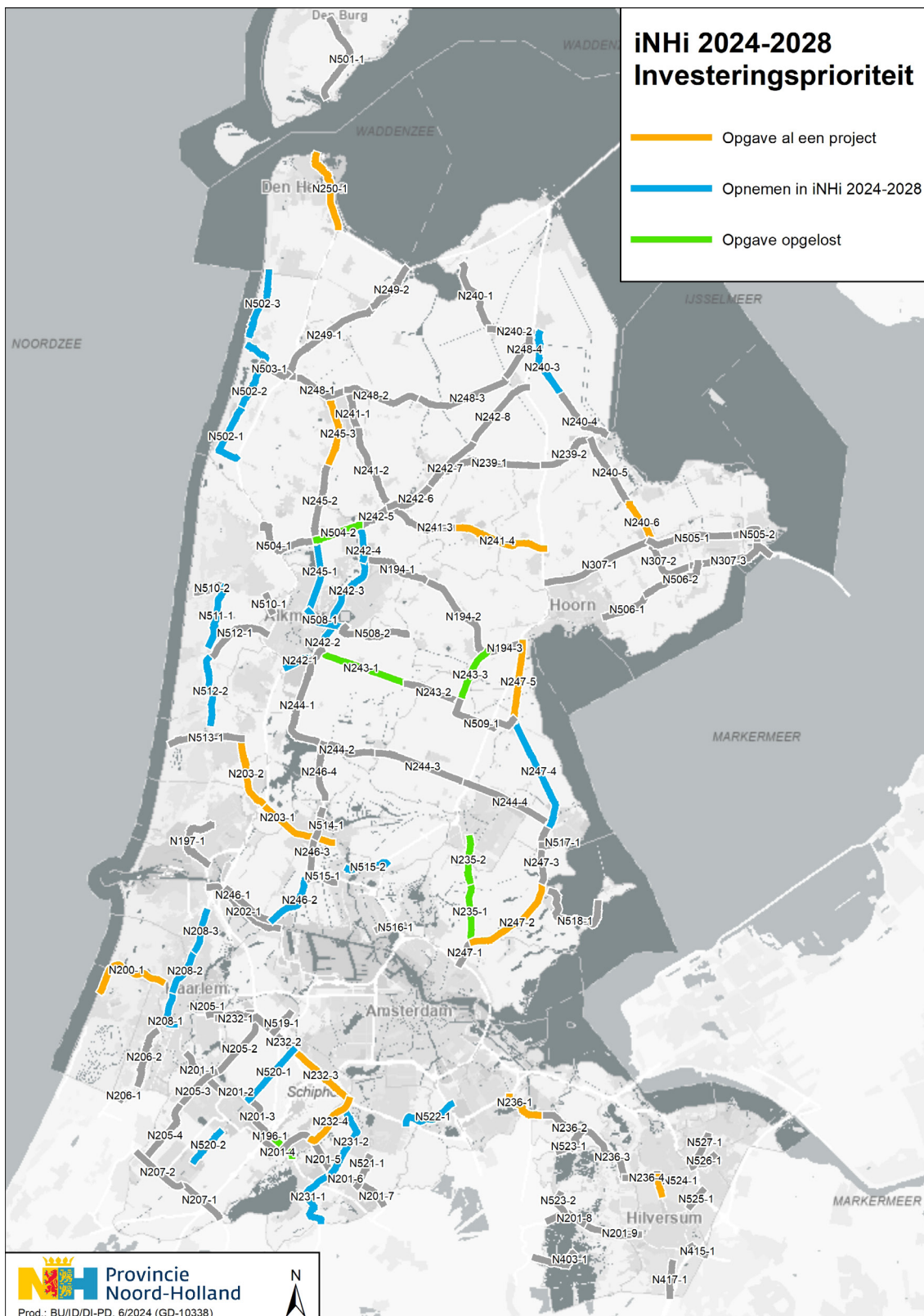
Dit is schematisch weergegeven in de volgende figuur.



Figuur 3: Bepalen van de Investeringsprioriteit vanuit prestaties en ambities.

Een uitsnede van de ambitielijst met beknopte motivatie voor de Investeringsprioriteit is weergegeven in de volgende kaart en tabel. De volledige tabel met alle 130 wegtrajecten en meer uitgebreide motivatie is terug te vinden in bijlage 4. De volgende uitsnede bevat alle trajecten die opgenomen worden in de iNHi 2024-2028 om te programmeren in het iMPI, inclusief motivatie. Daarnaast laat het de grote opgaven zien die al worden uitgewerkt tot project.

We kijken breder dan alleen naar de top 10. Er is bij de analyse gekeken naar de top-25 van de ambitielijst en de top-10 van de individuele indicatoren verkeersveiligheid weg en fiets en gezonde leefomgeving, omdat we deze het meest belangrijk vinden op ons netwerk. Uit de analyse van de ambitielijst blijkt dat de hoogst geprioriteerde wegtrajecten in veel gevallen projecten zijn waar we al bezig zijn de knelpunten op te lossen (oranje in de tabel). Daarnaast signaleren we opgaven voor een veilig, gezond en bereikbaar netwerk waar we nog niet aan de slag zijn. Dit zijn nieuwe knelpunten die opgenomen worden in de iNHi 2024-2028 (blauw in de tabel). Op overige wegtrajecten is de score dusdanig laag dat is deze niet op te nemen (wit in de tabel). Of dit zijn wegtrajecten waar we kortgeleden een project hebben opgeleverd waarmee het knelpunt (deels) is opgelost. Deze data was nog niet verwerkt (groen in de tabel).



Figuur 4. Kaart Investeringsprioriteit.

Classificatie	Wegtraject	Regio		Motivatie	Ontsnipper-opgave
1	N250-1	NHN	Opgave is al een project	De slechts scorende weg van Noord-Holland heeft de grootste opgave op gezonde leef-omgeving. Deze problematiek is geprogrammeerd in iMPI-project alg-41 en worden meegenomen in het Maritiem Cluster.	
2	N247-2	NHZ	Opgave is al een project	Dit wordt opgepakt als het project Onderdoorgang Broek in Waterland (iMPI-project N247-22), onderdeel van 'Bereikbaarheid Waterland'.	
3	N232-3	NHZ	Opgave is al een project	Gemeente Haarlemmermeer wil de Schipholweg bij Badhoevedorp overnemen tbv de ruimtelijke ontwikkelingen. Er loopt een gezamenlijke studie, iMPI-project o.a. N232-15.	
4	N242-3	NHN	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op doorstroming door o.a. een smal spoorviaduct. Reeds onderdeel van iMPI-project N242-29. De verkenning zit in de Regionale investeringsagenda Alkmaar. De scope vraagt verbreding met meer inzicht op een breder netwerkniveau. Dit wegtraject is onderdeel van de Ring Alkmaar met directe relatie tot de grote woningbouwopgave in NHN. Integrale inzet op 3V's is essentieel. Bezien in combinatie met de N242-1 (57), -2 (117), -4 (59), N245-1 (101), N508-1 (57) en de Rijksweg N9 (-).	Geen
5	N522-1	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op de inrichting van de fietspaden. Datacorrectie voor score doorstroming OV na oplevering van het project Brug Ouderkerk a/d Amstel.	Klein
6	N231-2	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	We gaan op zoek naar doorstromingsmaatregelen voor het OV met de grote woningbouwopgave in de omgeving. Dit wegtraject is onderdeel van de studie Bosrandweg - Fokkerweg (iMPI-project N232-14/-16).	Minimaal
7	N247-4	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid door relatie smalle wegprofielen en bruggen. Pragmatische maatregelen op kruispunten, incl. de bushaltes.	Middel-groot
8	N196-1	NHZ	Opgave opgelost	Opgave opgelost met afgerond project HOVASZ, data nog niet verwerkt. Datacorrectie nodig op eigendom fietspad (Haarlemmermeer).	
9	N203-1	NHZ	Opgave is al een project	De huidige problematiek wordt opgepakt in het project A8A9 en in de kortetermijnmaatregelen Krommenie om de huidige leefbaarheid te verbeteren. [iMPI-project N203-01 en -16]	
10	N243-3	NHN	Opgave opgelost	Opgave opgelost met afgerond iMPI-project N243-06, data nog niet verwerkt.	
11	N208-2	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op gezonde leefomgeving en de verkeersveiligheid doordat deze provinciale weg een binnenstedelijke weg is door Haarlem met veel kruisend fietsverkeer. Dit geldt voor de gehele route van de N208 van Haarlem Zuid tot Velsbroek.	Geen
12	N243-1	NHN	Opgave opgelost	Opgave opgelost met afgerond iMPI-project N243-06, data nog niet verwerkt.	
12	N512-2	NHN	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort relatief hoog op verkeersveiligheid door een onduidelijk wegbeeld met een hoge gemiddeld gereden snelheid en veel recreatief verkeer. Deze lokale verkeersveiligheidsknelpunten pragmatisch aanpakken en een aanpak uitwerken voor de hele route van de N511-N512. Tevens een stikstoftraject.	Groot
14	N203-2	NHZ	Opgave is al een project	Dit is reeds de trajectstudie N203c gedeelte A9 N513. (iMPI-project N203-17)	
15	N501-1	NHN	Opgave niet opnemen	Opgave niet opnemen obv expert opinion. Knelpunt ontstaat door wachrijen richting de pont. Hiervoor worden pragmatische verkeersmaatregelen ingezet.	
16	N504-2	NHN	Opgave opgelost	Opgave opgelost met iMPI-project N504-09, data nog niet verwerkt.	
17	N520-2	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid en meer ruimte voor de fiets, maar een beperkte rol in het provinciale autonetwerk.	Geen
17	N527-1	NHZ	Opgave niet opnemen	Opgave niet opnemen obv expert judgement. Is eerder al een verkenning geweest met andere wegbeheerders. Doorstroming OV verbeterd alleen met grootschalige ingreep bij snelwegaansluiting. Nu geen maatregelen voorzien.	
19	N206-2	NHZ	Opgave niet opnemen	Opgave niet opnemen obv expert judgement. Er zijn in iMPI-project N206-05 eerder vier varianten onderzocht om de verkeersveiligheid te verbeteren. De varianten zijn zeer ingrijpend en niet haalbaar. In de studie Bereikbaarheid kust wordt de fietsverbinding verder verkend.	
19	N236-1	NHZ	Opgave is al een project	Dit traject zit in het iMPI-project Kantmarkering fietspaden iMPI-code alg-45.	
19	N240-3	NHN	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid vanwege de hoge gemiddeld gereden snelheid op een smalle weg. Pragmatisch aanpakken met een aanpak voor smalle wegen.	Geen
20	N206-2		Opgave niet opnemen o.b.v. expert judgement	Scoort hoog op verkeersveiligheid. Er zijn in iMPI-project N206-05 eerder vier varianten onderzocht om de verkeersveiligheid te verbeteren. De varianten zijn zeer ingrijpend en niet haalbaar. Daarnaast loopt de studie Bereikbaarheid kust waarin de fietsverbinding verder wordt verkend.	
22	N520-1	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid met hoge intensiteiten en meer ruimte voor de fiets, maar een beperkte rol in het provinciale autonetwerk.	Geen
23	N515-2	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid fiets. Huidige kwaliteit past niet bij doorfietsroute. Dit wordt gekoppeld aan de iMPI-projecten naar het fietspad en de bushalte Zaanse Schans, iMPI-project N515-07/-09.	Minimaal
24	N231-1	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid fiets. Deze lokale knelpunten pragmatisch aanpakken.	Geen
26	N511-1	NHN	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort relatief hoog op verkeersveiligheid door vergelijkbare situatie als de N512-2 (13). Koppelen aan de voorgestelde aanpak voor de hele route N511-N512.	Klein
27	N208-1	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	Dit wegtraject is onderdeel van de gehele route N208 van Haarlem Zuid tot Velsbroek. Zie N208-2 (12).	Geen

Classificatie	Wegtraject	Regio		Motivatie	Ontsnipper-opgave
28	N241-4	NHN	Opgave is al een project	Opgave niet opnemen, provincie sluit wel aan bij een externe studie van gemeente Medemblik. De provincie zal dit wegtraject niet zelf opstarten vanwege de lage scores. De woningbouwontwikkelingen langs de A.C. de Graafweg N241-3 en -4 leiden wel tot een cumulatieve verzwaring van de intensiteiten.	
29	N201-1	NHZ	Opgave niet opnemen	Geen top-score.	
29	N235-1	NHZ	Opgave opgelost	Opgave opgelost, data nog niet verwerkt. De N235 is afgerond als project in het programma Bereikbaarheid Waterland.	
32	N521-1	NHZ	Opgave niet opnemen	Scoort hoog op doorstroming OV. Echter met de aanstaande gebiedsgerichte verkenning Bereikbaarheidsagenda Zuidlob met de VRA en de gemeentes Amstelveen, Aalsmeer, Uithoorn en Ouder-Amstel is dit nu geen project.	
35	N502-3	NHN	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid wegen. Smalle weg met veel recreatief verkeer en wens tot verbeteren fietsgebruik. Oppakken als één N502-route in het reeds geprogrammeerde iMPI-project N502-05.	Minimaal
37	N525-1	NHZ	Opgave niet opnemen	Scoort hoog op verkeersveiligheid fiets. Dit traject zit in het iMPI-project Kantmarkering fietspaden iMPI-project alg-45.	
38	N244-2	NHN	Opgave niet opnemen	Opgave niet opnemen obv expert judgement. Er zijn geen pragmatische verbeteropties voor de verkeersveiligheid fiets aanwezig.	
39	N524-1	NHZ	Opgave is al een project	Scoort hoog op verkeersveiligheid fiets. Dit is reeds het iMPI-project N524-01.	
44	N249-1	NHN	Opgave niet opnemen	Opgave niet opnemen en datacorrectie nodig: geen provinciaal areaal.	
46	N246-2	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid. Lokale verkeersveiligheidsknelpunten pragmatisch aanpakken. Smalle weg met relatief veel eraansluitingen en hoge gemiddeld gereden snelheid. Dit is tevens een stikstof-traject.	Minimaal
46	N247-5	NHN	Opgave is al een project	Scoort hoog op verkeersveiligheid bij twee bruggen met omliggende oversteken. Te combineren met de aanstaande vervangingsinvesteringen van twee bruggen volgend uit de trajectbenadering iMPI-project N247-17.	
49	N519-1	NHZ	Opgave niet opnemen	Opgave niet opnemen obv expert judgement: geen doorfietsroute-ambitie.	
51	N200-1	NHZ	Opgave is al een project	Scoort het hoogst op verkeersveiligheid. Dit is onderdeel van de trajectstudie Zeeweg (iMPI-project N200-05) en Bereikbaarheid kust.	
51	N235-2	NHZ	Opgave opgelost	Opgave opgelost, data nog niet verwerkt. De N235 is afgerond als project in het programma Bereikbaarheid Waterland.	
76	N502-1	NHN	Opnemen in iNHi 2024-2028	Onderdeel van één N502-route obv wegtraject N502-3 (36). Reeds onderdeel van project N502-05.	Groot
77	N240-6	NHN	Opgave is al een project	Ondanks dat dit wegtraject bij het WFO-terrein niet hoog scoort, start hier wel een project obv expert judgement. Kortetermijnmaatregelen (iMPI-project N240-17) worden ingezet om de huidige problematiek te verminderen en tijd te maken voor langetermijnmaatregelen voor het WFO-terrein.	
78	N245-3	NHN	Opgave is al een project	Geen top-score. Er is vanuit de regionale benadering behoefte aan een fietspad langs de N245. Dit is het iMPI-project N245-14.	
80	N232-4	NHZ	Opgave is al een project	Scoort hoog op doorstroming OV. Er lopen meerdere initiatieven uit de studie Bosrandweg-Fokkerweg. iMPI-project: N232-14/-17/-18/-19.	
89	N208-3	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	Dit wegtraject is onderdeel van de gehele route N208 van Haarlem Zuid tot Velsbroek. Zie N208-2 (12).	Geen
93	N502-2	NHN	Opnemen in iNHi 2024-2028	Onderdeel van één N502-route obv wegtraject N502-3 (36). Reeds onderdeel van iMPI-project N502-05.	Groot

Tabel: Uitsnede Investeringsprioriteit.



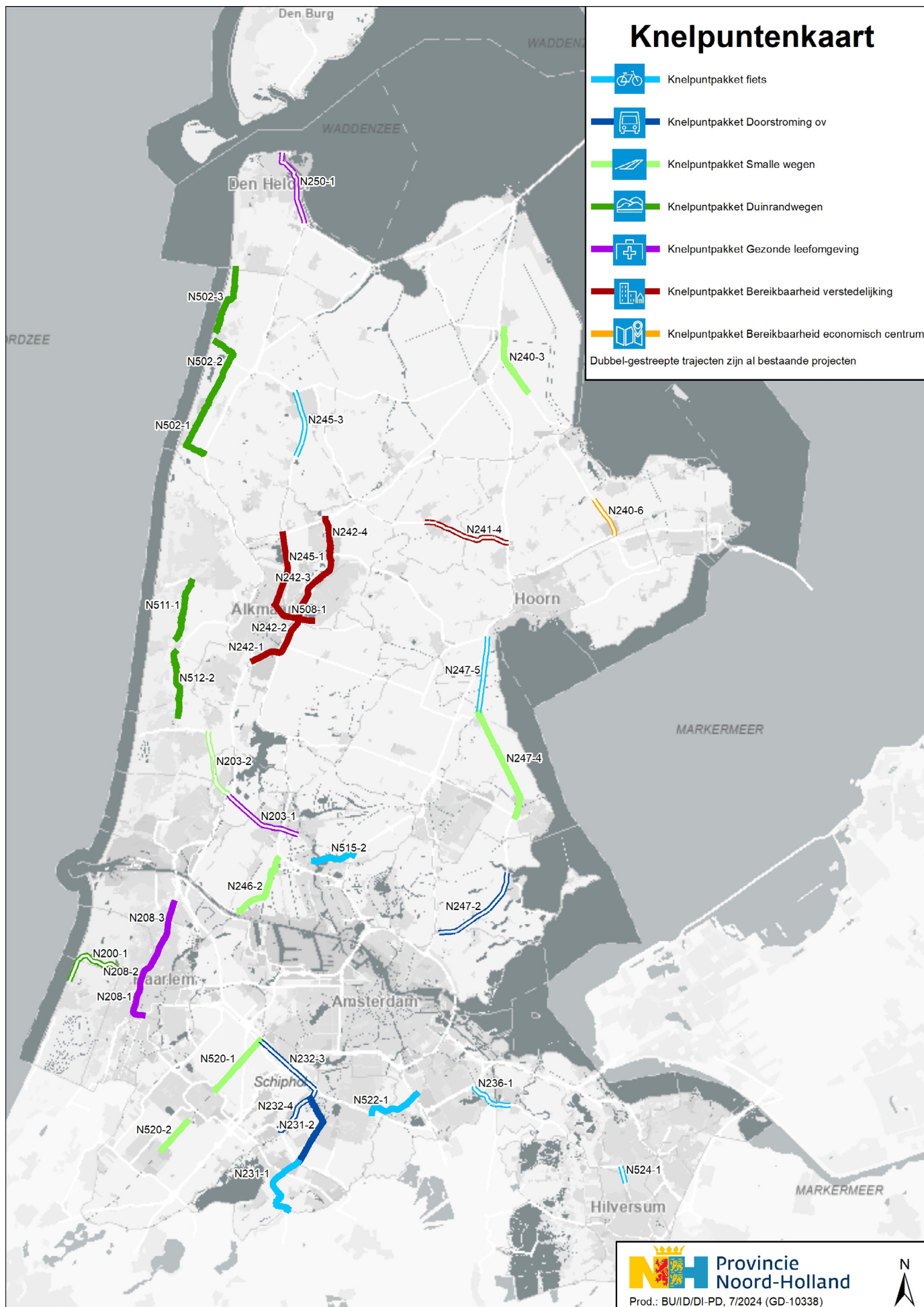
## HET RESULTAAT

Uit de ambitielijst wordt duidelijk welke trajecten hoog scoren op de indicatoren en in de Investeringsprioriteit wordt duidelijk met welke de provincie aan de slag wil. Uit de analyse blijkt dat de provincie met een goed deel van die trajecten al aan de slag is of binnenkort gaat. Dan blijven de trajecten over waar de provincie nieuwe ambitie heeft om de knelpunten op te lossen. Dit heeft geleid tot de Investeringsprioriteit van iNHi-knelpunten waarmee we als nieuw project aan de slag willen.

In totaal gaat het om 26 trajecten waar de ambitie groot is om de knelpunten op te lossen. Hier wil de provincie aan de slag. Op 13 trajecten zijn we al aan de slag. Dit zijn onder andere de grootste knelpunten. Deze worden verduidelijkt in paragraaf 3.1. Bij de sommige nieuwe trajecten zien we dat deze dezelfde soort knelpunten en opgaven bevatten. Deze zijn voor het overzicht geclusterd in knelpuntpakketten. In paragraaf 3.2 'Knelpunten met nieuwe projecten' wordt uitgelegd wat de knelpuntpakketten inhouden. De nieuwe wegtrajecten worden opgenomen in het iMPI. Hierin volgen ze het reguliere projectproces van initiatief-studie-planfase-realisatie. In de volgende tabel en knelpuntenkaart worden de wegtrajecten en knelpuntpakketten inzichtelijk gemaakt.

	Bestaande projecten:	Nieuwe projecten:
 <b>Fietstrajecten:</b>	N236-1 Driemond N245-3 Dirkshorn-Schagen N247-5 Oosthuizen-A7 N524-1 Bussum-Hilversum	N515-2 Leeghwaterweg tussen Zaanse Schans en Zuiderweg N231- 1 Legmeerdijk tussen Aalsmeer en De Kwakel N522-1 Amstelveen-Amsterdam
 <b>Smalle wegen:</b>	N203-2 Uitgeest-Castricum	N246-2 Nauerna-Westzaan N240-3 Medemblik-Wieringerwerf N520-1 en -2 Hoofdweg Haarlemmermeer N247-4 Edam-Oosthuizen
 <b>Duinrandwegen:</b>	N200-1 Zeeweg Haarlem-Zandvoort	N511-1 Egmond-Bergen N512-2 Castricum-Egmond N502-1-2-3 Petten-Julianadorp
 <b>Gezonde leefomgeving:</b>	N250-1 Den Helder N203-1 Krommenie	N208-1/-2/-3 Haarlem
 <b>Doorstroming ov:</b>	N247-2 Onderdoorgang Broek in Waterland N232-3 Schipholweg-Badhoevedorp N232-4 Schiphol Oost-Oude Meer	N231-2 Bosrandweg en Legmeerdijk bij Amstelveen
 <b>Bereikbaarheid verstedelijking:</b>	N241-1 Opmeer-Wognum	N242-1/-4, N245-1, N508-1 en Rijksweg N9
 <b>Bereikbaarheid economisch centrum:</b>	N240-6 WFO-terrein	





Figuur 5: Overzicht van locaties in Noord-Holland die onderdeel zijn van de Investeringsprioriteit.

### 3.1. KNELPUNTEN WAARMEE WE AL AAN DE SLAG ZIJN

#### Knelpunten die al een project zijn

De grootste knelpunten hebben veelal grote complexe knelpunten op basis van meerdere indicatoren. Dit zijn de belangrijke locaties voor de provincie om op te blijven investeren.

In de top-10 staan vijf van deze grootste knelpunten die reeds een project zijn:

- **N250-1 Den Helder:** Een zeer grote opgave op de gezonde leefomgeving door het gebruik van de provinciale infrastructuur is onderdeel van het Maritiem Cluster en Bereikbaarheid Den Helder;
- **N247-2 Onderdoorgang Broek in Waterland:** Een zeer grote opgave op de doorstroming van het ov en opgave op de gezonde leefomgeving is onderdeel van de lopende studie;
- **N232-2 Schipholweg Badhoevedorp:** De grootste opgave voor de doorstroming van het ov en de bijbehorende problematiek is opgenomen in de gesprekken over de overdracht van de weg naar de gemeente Haarlemmermeer en de bijbehorende herinrichting van de weg;
- **N203-1 Krommenie:** Een van de grootste opgaven op de gezonde leefomgeving door het gebruik van de provinciale infrastructuur is onderdeel van het project A8A9 en de kortetermijnmaatregelen om de huidige leefbaarheid te verbeteren;
- **N242-3 Alkmaar:** De N242 met een zeer grote opgave op de doorstroming is onderdeel van de Ring Alkmaar die een scharnierfunctie heeft voor Noord-Holland-Noord. Daarbij is de totale woningbouwopgave in de regio zeer groot. Die zal effect hebben op de mobiliteit en de scharnierfunctie van de Ring Alkmaar. Deze opgave is reeds onderdeel van verschillende studies. We zoeken ook de samenwerking met het Rijk voor de N9 als volwaardig onderdeel van de Ring.

Enkele andere wegtrajecten waar de provincie op dit al mee bezig is, lichten we eruit, omdat deze erg hoog scoren op één van de individuele indicatoren:

- **N200-1 Zeeweg Haarlem – Zandvoort:** De weg met een zeer grote opgave voor de verkeersveiligheid is reeds een project;
- **N240-6 WFO-terrein:** De weg heeft een lokaal knelpunt op de doorstroming van het wegverkeer bij het bedrijventerrein WFO. Dit wordt in participatie met de regio en bedrijven opgepakt met korte- en langetermijnmaatregelen;
- **N247-5 Oosthuizen:** Hier vindt vervangingsonderhoud plaats. De iNHi signaleert zeer grote verkeersveiligheidsopgaven. Verkeersveiligheid zit niet in de scope van het lopende project. De scope wordt daarom uitgebreid. De scope-uitbreiding is reeds in voorbereiding;
- **N236-1 Driemond:** Het fietspad heeft een zeer grote opgave op de verkeersveiligheid. Hier wordt al op pragmatische wijze de verkeersveiligheid verbeterd in het lopende kantmarkeringsproject.

### 3.2. KNELPUNTEN MET NIEUWE PROJECTEN

De nieuwe opgaven zijn veelal lokale enkelvoudige knelpunten op wegtrajecten. Deze zijn te relateren aan één enkele (zeer) hoog scorende indicator. Doordat andere indicatoren ook relatief hoog scoren, eindigen deze wegtrajecten hoog in de ambitielijst. Het betreft lokale fietsknelpunten, verkeersveiligheidsopgaven en een opgave voor het openbaar vervoer. De verkeersveiligheidsopgaven gaan over zogenaamde 'grijze wegen' waar vaak veel te hard wordt gereden met relatief veel erfaansluitingen en fietspaden, een kanaal of bomen dicht op de weg. Ook zien we in het kader van verkeersveiligheid wegen naar voren komen die in een duingebied liggen. Opgaven voor gezonde leefomgeving en de bereikbaarheid zijn een uitzondering op de gesignaleerde lokale enkelvoudige knelpunten. Deze knelpunten zijn relatief complex en oplossingen vragen om inzicht in mogelijke netwerkeffecten.



### 3.2.1. Fietstrajecten

Dit knelpuntpakket is de bundeling van de wegtrajecten met hoge scores op verkeersveiligheid fietspaden en vergelijkbare knelpunten en mogelijke maatregelen.

#### Knelpuntpakket 1: Fietstrajecten



##### Context

- We willen fietsgebruik bevorderen als gezonde, duurzame, ruimte-efficiënte vervoerswijze. Het biedt alternatief voor auto (op korte en middellange afstand) en in combinatie met ov (op lange afstand).
- Fietspaden langs provinciale wegen zijn belangrijk onderdeel van fietsnetwerk binnen provincie. Dit netwerk van doorfietsroutes en regionale routes moet aantrekkelijk en veilig zijn.
- Het fietsnetwerk moet aantrekkelijk en veilig zijn.
- Verschillende fietspaden langs provinciale wegen voldoen niet aan de eisen met oog op verkeersveiligheid, functie in netwerk en beoogd gebruik.
- Op deze fietstrajecten zijn de intensiteiten of is de potentie dusdanig hoog dat opname in de iNHi nodig is.

##### Doel

- Met pragmatische maatregelen fietsnetwerk langs provinciale wegen klaarmaken voor toekomst als drager voor provinciale fietsnetwerk.

##### Trajecten

- N515-2 Leeghwaterweg tussen Zaanse Schans en Zuiderweg (onderdeel doorfietsroute Zaanstad Purmerend).
- N231-1 Legmeerdijk tussen Aalsmeer en De Kwakel (onderdeel regionale fietsroute).
- N522-1 Amstelveen – Amsterdam (op gedeelten die nog niet zijn opgewaarderd bij vervanging brug Ouderkerk a/d Amstel).
- Andere fietstrajecten zijn onderdeel van meer integrale projecten zoals fietsroutes in de Duinrand en de N231-2 waar ook opgave voor openbaar vervoer en geluid spelen.

##### Bestaande projecten:

- N236-1 Driemond
- N247-5 Oosthuizen - A7
- N245-3 Dirksborn - Schagen
- N524-1 Bussum - Hilversum

### 3.2.2. Smalle wegen

Dit knelpuntpakket is de bundeling van wegtrajecten met hoge scores op verkeersveiligheid wegen en vergelijkbare knelpunten en mogelijke maatregelen. Deze komen voort uit het historisch ontwerp van dit type wegen, waarbij door veranderend gebruik en nieuwe inzichten het ontwerp niet meer volledig voldoet. Deze wegen zijn niet onveilig.

#### Knelpuntpakket 2: Smalle wegen



##### Context

- De provincie heeft diverse smalle wegen in beheer. Deze zijn ooit ontworpen en aangelegd met de toen geldende richtlijnen voor wegen in plattelandgebieden: de RONA VI-wegen (Richtlijnen Ontwerp Niet-Autosnelwegen). Sinds de jaren negentig gelden de richtlijnen van Duurzaam Veilig.
- Deze wegen voldoen niet aan huidige gewenste inrichting van een verkeersveilige weg (door de kleine obstakelvrije afstand, bomenrijen langs de weg en/of doordat de weg direct aan een kanaal ligt). Dit zorgt voor verkeersonveiligheid.
- Landelijk wordt, onder andere met een CROW-werkgroep, nagedacht over de kenmerken voor gebiedsontsluitingsweg 60 km/h (GOW60)<sup>7</sup>. Dit vraagt een beleidsontwikkeling binnen de provincie Noord-Holland.

##### Doel

- De inrichting van smalle wegen aanpassen om de verkeersveiligheid te bevorderen.
- In één knelpuntpakket kunnen we de samenhang in de aanpak voor de infrastructuur met de ontwikkeling inrichting GOW60 en de niet-infrastructurele maatregelen borgen.

##### Trajecten

- N247-4 Edam – Oosthuizen
- N246-2 Nauerna – Westzaan
- N240-3 Medeblik – Wieringerwerf
- N520-1 en -2 Hoofdweg Haarlemmermeer

##### Bestaande projecten:

- N203-2 Uitgeest - Castricum

7 CROW: Het kennisplatform CROW ontwikkelt en verspreidt richtlijnen, normen en kennis voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, met als doel de kwaliteit en (verkeers)veiligheid te verbeteren. CROW staat voor: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. GOW60 staat voor Gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 60 km/u. Dit is een wegcategorie uit de wegontwerpcriteria van Duurzaam Veilig. Dit type weg is een typische provinciale weg met meestal gelijkvloerse aansluitingen.

### 3.2.3. Duinrandwegen

Dit knelpuntpakket is de bundeling van wegtrajecten met hoge scores op verkeersveiligheid wegen en vergelijkbare knelpunten en mogelijke maatregelen.

#### Knelpuntpakket 3: Duinrandwegen



##### Context

- Wegen liggend langs de rand van de duinen. Veelal bochtige wegen met smalle zij- en tussenbermen en met smalle fietspaden.
- Veel recreatief verkeer (fiets en auto) op deze wegen en hoeveelheid fietsers groeit. Tegelijkertijd wordt het ook als doorgaande weg gebruikt. Daarmee is de verkeersveiligheid op de weg en voor de fiets in geding.
- Veelal "grijze wegen": vaak smalle wegen die qua gebruik en vormgeving niet altijd duidelijk zijn voor de weggebruiker. Hierdoor scoren deze wegen relatief onveilig.
- Weginrichting die rekening houdt met lagere snelheid, waar belangen fietsers voorop staan, met aandacht voor natuur en recreatie is hier passend. Duidelijke visie op de duinrandroute en de bereikbaarheid van de kust in samenhang met ruimtelijke kwaliteit, natuurwaarde en recreatieve beleving van de routes ontbreekt nog.

##### Doel

- Wegen aanpassen zodat de vormgeving past bij de functie en het gebruik van de weg en zo de veiligheid verbeteren.
- Bereikbaarheid kust behouden, ruimte geven aan recreatie, natuur en de verkeersveiligheid verbeteren.
- Weginrichting die rekening houdt met lagere snelheid, waar belangen fietsers voorop staan, met aandacht voor natuur en recreatie is hier passend. Duidelijke visie op de duinrandroute in samenhang met ruimtelijke kwaliteit, natuurwaarde en recreatieve beleving van de routes ontbreekt nog.

##### Trajecten

- N511-1 en N512-2 Van Castricum naar Bergen
- N502-1, -2 en -3 van Petten naar Julianadorp

##### Bestaande projecten:

- N200-1 Zeeweg Haarlem - Zandvoort

### 3.2.4. Doorstroming ov

Dit knelpuntpakket bevat een wegtraject dat hoog scoort op doorstroming voor het openbaar vervoer in Noord-Holland-Zuid.

#### Knelpuntpakket 4: Doorstroming ov



##### Context

- Ketenreis is een van de hoofdoopgaven uit het Perspectief Mobiliteit; ov is hier belangrijk onderdeel van.
- Congestie autoverkeer leidt tot vertraging voor de met het verkeermeerrijdende bus waar geen aparte busstroken of -banen zijn.
- Dit leidt tot onbetrouwbaarheid van de dienstregeling, minder aantrekkelijk ov en hogere kosten voor de dienstverlening.
- Aantrekkelijk ov biedt een alternatief voor de auto in het algemeen en in het bijzonder bij woningbouwontwikkelingen.

##### Doel

- Grootste knelpunten in doorstroming ov op provinciale wegen verkleinen.
- Pragmatisch de doorstroming van het ov verbeteren om de woningbouwopgave ook met het ov te faciliteren.

##### Trajecten

- N231-2 Bosrandweg en Legmeerdijk bij Amstelveen (bredere opgave, maar ov doorstroming belangrijke trigger voor prioritering).
- In andere pakketten zoals het mobiliteits- en woningbouwknelpunt Ring Alkmaar speelt doorstroming ov ook een belangrijke rol.
- Andere trajecten met slechte scores op de doorstroming ov: lopen projecten of zijn projecten al uitgevoerd.

##### Bestaande projecten:

- N232-3 Schipholweg - Badhoevedorp
- N232-4 Schiphol Oost - Oude Meer

### 3.2.5. Gezonde leefomgeving

Dit knelpuntpakket is de bundeling van de gehele N208. Deze wegtrajecten scoren hoog op het effect op de gezonde leefomgeving door het gebruik van de provinciale infrastructuur. Verkeersveiligheid is onderdeel van de projectscope.

#### Knelpuntpakket 5: Gezonde leefomgeving



##### Context

- Een gezonde leefomgeving is essentieel in en voor de provincie. Geluidhinder speelt een belangrijke rol in de knelpunten op dat gebied.
- De N208 is een weg in stedelijke context met aan beide zijden van de weg woningen en andere bestemmingen, zoals het belang van de bereikbaarheid van de kust.
- De capaciteit van de verkeerslichten op de kruispunten van de N208 zitten aan zijn taks. Hierdoor bestaat het risico dat grote groepen fietsers niet allemaal meer veilig kunnen oversteken. Dit heeft ook effect op de doorstroming.
- Voor de N208 is de verbetering van de gezonde leefomgeving, samen met verbetering van de verkeersveiligheid en fietskwaliteit bij de oversteken een gecombineerde doelstelling. Daarbij moet er rekening gehouden worden met ongewenste netwerkeffecten bij bepaalde maatregelen zoals snelheidsverlaging.

##### Doel

- Verbeteren van gezonde leefomgeving.
- Vergroten verkeersveiligheid en fietskwaliteit.
- Inzicht in de netwerkeffecten.

##### Trajecten

- N208-1, -2 en -3 van Haarlem naar Velsersbroek.

##### Bestaande projecten:

- N250-1 Den Helder
- N203-1 Krommenie

### 3.2.6. Bereikbaarheid verstedelijking

Dit knelpuntpakket bevat provinciale wegen met knelpunten met een directe relatie tot de grote woningbouwopgave in de directie omgeving en regio.

#### Knelpuntpakket 6: Bereikbaarheid verstedelijking



##### Context

- De woningbouwopgave leidt per definitie tot meer automobilititeit, ook al wordt gestuurd op de mobiliteitstransitie met de 3V's. Er zijn twee trajecten waar dit knelpunt zichtbaar is met deze expliciete relatie: Opmeer-Wognum en de ring Alkmaar.
- Een goed functionerende ring Alkmaar is nodig om de woningbouwambities van 20.000 woningen tot 2031 in de regio mogelijk te maken. De ring Alkmaar heeft een scharnierfunctie voor de regio Noord-Holland-Noord. De gehele ring Alkmaar van provinciale wegen en de Rijksweg N9 en het totale netwerk van grotere gemeentelijke wegen is met elkaar verbonden en moet als één systeem worden beschouwd.
- De provinciale weg N242 bij Heerhugowaard is het grootste knelpunt voor de doorstroming op het provinciale netwerk. De overgang naar de A9 naar de N242 is een verkeersveiligheidsknelpunt. De gezamenlijke partijen in de regio werken samen aan een multimodaal maatregelpakket Regionale Investeringsagenda Alkmaar.
- De A.C. de Graafweg N241 van Opmeer naar Wognum/A7 zal door meerdere woningbouwontwikkelingen en economische ontwikkelingen zwaarder belast worden. Het huidige knelpunt op de rotonde bij Wognum (Medemblik) zal daardoor mogelijk groter worden. De gemeente Medemblik start een verkeerskundig onderzoek waar de provincie in zal participeren.

##### Doel

- Verbeteren van gezonde leefomgeving, verkeersveiligheid en doorstroming.
- Faciliteren mobiliteitstransitie met inzet op o.a. multimodaal reizen en een hubstrategie.
- Inzicht op breder netwerkniveau.

##### Trajecten

- N242-1/-4, N245-1, N508-1 en Rijksweg N9

##### Bestaande projecten:

- N241-4 Opmeer - Wognum

### 3.2.7. Bereikbaarheid Economisch centrum

Dit knelpuntpakket bestaat uit **wegtrajecten** die voor de indicator doorstroming wegverkeer een hoge score hebben nabij of ten gevolge van een economisch centrum. Dit knelpuntpakket bevat geen nieuwe wegtrajecten.

#### Knelpuntpakket 7: Bereikbaarheid Economisch centrum



##### Context

- Economische centra zijn als het ware de pieken in het economisch landschap van de provincie. Deze pieken staan op een basis van MKB, bedrijven tot multinationals en onderwijs- en onderzoekinstellingen.
- Dit zijn werklocaties met een bepaalde mobiliteitsvraag voor werknemers en in veel gevallen ook logistiek.
- De Monitor van de iNHi 2024-2028 kan nog geen inzicht bieden in de betekenis van de verbinding tussen, van en naar de economische centra in Noord-Holland. Dit is een doorontwikkeling.
- Uit de Monitor blijkt dat de rotonde in de N240 bij Zwaagdijk / WFO-terrein zwaar wordt belast. Dit heeft regionale en economische effecten. Hier is reeds een studie naar kortetermijn- en langetermijnmaatregelen gestart.

##### Doel

- Verbeteren van de doorstroming op de rotonde N240 WFO-terrein.
- Faciliteren mobiliteitstransitie van werknemers WFO-terrein.
- Actieve samenwerking tussen bedrijven, regio en provincie.

##### Bestaande projecten:

- N240-6 WFO-terrein

### 3.3. AL OPGELOSTE EN NIET OPGENOMEN KNELPUNTEN

Er zijn verschillende wegtrajecten met opgaven die niet worden opgenomen. Dit is bepaald op basis van expert opinion van de regioadviseurs en betrokken experts. Hierbij is de afweging gemaakt of de classificatie en de bijbehorende scores reden zijn om de opgave al dan niet op te nemen in de Investeringsprioriteit. Het gaat bijvoorbeeld om wegtrajecten waar kortgeleden nog een project in **uitvoering** was. Niet in alle gevallen is de data van de nieuwe situatie geactualiseerd in de Monitor. Als de scope van het project ook de opgaven uit de Monitor bevatte, dan stellen we dat de opgave is opgelost. Er zal bij de volgende actualisatie een traceerbare datacorrectie toegepast worden.

Het gaat onder andere om wegtrajecten waar locatiespecifieke zaken spelen. Denk aan het doorstromingsknelpunt Bij de pont op de **N501-1 op Texel**. Hier worden al pragmatische verkeersmaatregelen toegepast. In het geval van de **N527-1 bij Crailo**, met een doorstromingsknelpunt voor het ov, zijn al meerdere studies uitgevoerd. Er zijn alleen grootschalige impactvolle ingrepen mogelijk. Deze zijn niet haalbaar. De situatie blijft in beeld bij de iNHi. Ditzelfde geldt voor de **N206-2 Vogelenzangseweg** waar het gaat om een verkeersveiligheidsknelpunt, waar reeds kleinere maatregelen zijn toegepast.

## AAN DE SLAG MET DE INHI 2024-2028

Na vaststelling van de investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur voor 2024-2028 start het vervolg met de aanpak van de gesignaleerde knelpunten. Daarnaast is de iNHi 2024-2028 een kader voor actualiteiten, een dataproject voor de doorontwikkeling van de indicatoren en een opzet voor de iNHi voor de volgende bestuursperiode.

### 4.1. PROGRAMMEREN EN PRIORITEREN IN IMPI EN MET DE REGIO

We hebben vastgesteld dat veel van de grootste knelpunten op de provinciale infrastructuur al geprogrammeerd staan in het iMPI. De nieuwe knelpunten komen erbij. Deze projecten worden opgenomen in het iMPI. Daarin wordt geprioriteerd met de mogelijkheid om mee te koppelen aan groot onderhoud of vervangingsinvesteringen. Ook wordt gekeken naar de verwachte grootte van het project, de beschikbare middelen en capaciteit van de interne organisatie. Daarnaast wordt er gekeken of de projecten als Klein Werk opgepakt kunnen worden. Deze Kleine Werken zijn pragmatisch van aard, zodat ze snel uitgevoerd kunnen worden. Dit leidt tot programmering in het iMPI. De geprogrammeerde knelpunten doorlopen hierna het reguliere projectproces van initiatief-studie-planfase-realisatie. Daarnaast wordt er tijdens de initiatieffase van het project ook gekeken of het knelpunt opgelost kan worden met niet-infrastructurele maatregelen. Denk hierbij aan Smart Mobility, gedragsbeïnvloeding of andere maatregelen. Voor de knelpuntpakketten Smalle wegen en Duinrandwegen worden eerst algemene beleidsverkenningen gestart. Het doel is om een visie te bepalen op dit type wegen en eventuele maatregelen hierop te baseren. Er wordt periodiek gemonitord wat de status is van deze knelpunten.

Alles wat hierboven staat beschreven is de inzet voor de gesprekken met en in de regio. Het resultaat landt in de Regionale Agenda Mobiliteit (RAM) per regio en, wanneer nodig, in specifiekere samenwerkingsverbanden zoals Regionale investeringsagenda's (RIA) en Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB).

### 4.2. INVESTEREN KOST GELD

In het coalitieakkoord is extra investeringsruimte beschikbaar gesteld voor verbetering en uitbreiding van de provinciale infrastructuur. Naar verwachting is er genoeg ruimte om de nieuw gevonden knelpunten uit te voeren.

Infrastructurele knelpunten kunnen ook (deels) opgelost worden met **niet-infrastructurele maatregelen**. Denk hierbij onder andere aan Smart Mobility-oplossingen om het verkeer anders te sturen, gedragsbeïnvloedingscampagnes om de verkeersveiligheid op fietspaden te verbeteren of een werkgevers- en onderwijsaanpak om werknemers en scholieren minder in de spits te laten reizen. Deze niet-infrastructurele maatregelen kosten ook geld. Als deze direct gerelateerd zijn aan het oplossen van knelpunten op specifieke wegtrajecten knelpunten op wegtrajecten geldt het principe dat deze de infrastructuur knelpunten voorkomen of de noodzaak en grootte ervan verminderen. Daarom worden de kosten voor deze niet-infrastructurele maatregelen ook bekostigd uit het budget voor investeringen in de infrastructuur.

Ontsnippering wordt altijd meegenomen in de projecten en is daarmee als indicator niet sturend in de programmering. Als de ontsnippering ontstaat of verergerd bij werkzaamheden aan de infrastructuur volgend uit de iNHi, dan wordt dit bekostigd uit het budget voor de infrastructuur. De veroorzaker betaalt. In het geval van beheer en onderhoud en vervangingsinvesteringen worden ontsnippermaatregelen meegewogen op technische inpasbaarheid en financiële haalbaarheid uit het budget voor Natuur en Landelijk gebied.

### 4.3. INSPELEN OP DE ACTUALITEIT: DE iNHl ALS KADER

De iNHl 2024-2028 identificeert nieuwe projecten op basis van de knelpunten waar de ambitie het hoogst is. Daarnaast willen we met de iNHl ook kunnen inspelen op de dagelijkse actualiteit. Er kan vanuit een gemeente, inspreker, motie van Provinciale Staten, media-aandacht of ambtelijk voorstel een wegtraject met een opgave ingebracht worden om op te investeren. Dit geldt ook voor een parallelle beleidsontwikkeling die later met een eigen geprioriteerde lijst van opgaven komt. Deze actualiteit moet op zijn belang gewaardeerd kunnen worden. De ambitielijst van de iNHl is hiervoor het rationele kader. Waarna er een politiek besluit kan worden genomen om de actualiteit al dan niet te prioriteren en programmeren.

#### De iNHl als kader

Het kan gaan om ad hoc-gebeurtenissen, zoals geïllustreerd in onderstaande tabel. De tabel illustreert voor beide voorbeelden hoe de iNHl kan helpen om inzicht te krijgen in de impact van veranderende prioriteiten.

Denkbare ontwikkeling	Werking iNHl
Een aantal verkeersongelukken leidt tot maatschappelijke betrokkenheid om grootschalig te investeren in verkeersveiligheid op een traject dat buiten de uitvoeringsopdracht van iNHl valt.	De Monitor en de ambitielijst bieden actueel inzicht in knelpunten in de verkeersveiligheid. Dat kan helpen om te toetsen of investeren op die locatie de meest effectieve oplossing biedt of dat elders effectiever geïnvesteerd kan worden. Ook helpt het de afweging om het nieuwe knelpunt grootschalig of pragmatisch op te lossen.
Het Rijk besluit om extra budget beschikbaar te stellen voor provincies om te investeren in ecologische verbindingen langs provinciale infrastructuur.	De Monitor en de ambitielijst bieden het inzicht in welke trajecten logische combinaties mogelijk zijn tussen Rijks- en provinciale ambities.

### 4.4. DOORONTWIKKELING 2028

Aan de hand van deze rapportage zijn verschillende trends, ontwikkelingen en de noodzaak voor nadere informatie gesignaleerd die om doorontwikkeling vragen. Deze zijn ter voorbereiding op de nieuwe iNHl voor de volgende bestuursperiode.

- **Multimodale netwerkbeschouwing:** deze netwerkbeschouwing is nodig om inzicht te krijgen in de toekomstige knelpunten op de provinciale infrastructuur. Denk hierbij o.a. aan de ruimtelijke en economische effecten van de grote woningbouwopgave en de inzet van de mobiliteitstransitie met o.a. een instrument als het STOMP-principe<sup>8</sup>. De effecten weten we nog niet. Het is de aanbeveling om hierop door te ontwikkelen.
- **(Economisch) Belang van de weg:** het economische belang van de weg in het netwerk willen we meer inzichtelijk krijgen. Welke wegen hebben een groter belang in het netwerk voor o.a. de logistiek? Dit hangt samen met een visie op de functie van wegen in het provinciale infrastructuurnetwerk en de noodzaak om wegen te behouden voor calamiteitsroutes of juist over te dragen aan gemeenten wanneer wegen een groter binnenstedelijk karakter krijgen door woningbouwontwikkelingen. Deze doorontwikkeling heeft een directe relatie tot de multimodale netwerkbeschouwing.
- **Beleidsontwikkeling Vaarwegen:** we willen met een volgende iNHl graag vaarwegen toevoegen als nieuw trajecttype, naast weg, ov en fiets. Vaarwegen worden dan ook meegenomen in de investeringsprioriteit. Het voornemen is om het netwerk van vaarwegen goed uitgewerkt te kunnen borgen in de iNHl 2028-2032.
- **Openbaar en interactief beschikbaar stellen Monitor:** alle data is digitaal beschikbaar en willen we openbaar toegankelijk maken. Dit vraagt om een vertaling van de data naar begrijpelijke informatie.

<sup>8</sup> Het STOMP-principe staat voor Stappen, Trappen (fietsen), Openbaar vervoer, MaaS (deelmobiliteit zoals deelfietsen en -auto's) en Privé auto. Dit is een ontwerpprincipe zodat bij ruimtelijke ontwikkelingen de mobiliteitsoplossingen eerst gezocht worden voor voetgangers, dan voor fietsers enz.. Dit stimuleert de mobiliteitstransitie.

- **Continue actualisatie Monitor en doorontwikkeling indicatoren:** voor alle indicatoren wordt de data continue gemonitord of actualisatie nodig is. Voor alle indicatoren zijn gewenste doorontwikkelingen opgenomen (zie hiervoor Deel 2. Monitor). Deze worden waar mogelijk opgepakt. Wanneer door beleidsontwikkelingen, veranderde wetgeving, kennisverrijking of nieuwe inzichten methoden aangepast moeten worden, worden de effecten verwerkt.
- **Doorontwikkeling iNHl en NIKG:** de iNHl en NIKG zijn twee strategieën voor dezelfde provinciale infrastructuur. Het is onze ambitie om deze tot één strategie te ontwikkelen voor 2028-2032.

# DEEL 2 – MONITOR

In de Monitor wordt elk wegtraject gescoord op verschillende indicatoren. Per indicator is er een netwerkkaart beschikbaar, waarop verschillende kleuren worden getoond die aangeven of een traject beter of slechter scoort ten opzichte van andere trajecten. Het gaat om een relatieve score, waarbij alle trajecten onderling vergeleken worden.





# MONITOR







## 5.1. DOEL MONITOR INHI

Doel van de Monitor is actueel inzicht geven in het presteren van de Noord-Hollandse infrastructuur. De Monitor wordt geactualiseerd als er nieuwe gegevens zijn. Doorstroming van wegverkeer wordt bijvoorbeeld jaarlijks geactualiseerd, terwijl het onderzoek naar ontsnippering van natuur op aanvraag kan worden herhaald als er zich bijvoorbeeld nieuwe diersoorten vestigen in Noord-Holland.

De volgende afbeelding geeft een overzicht van de indicatoren die zijn uitgewerkt in de Monitor. Het gaat om zes indicatoren. Deze indicatoren zijn direct te relateren aan beleidsdoelen. Het uitgangspunt is dat de provinciale infrastructuur bijdraagt aan integrale opgaven, ook buiten het mobiliteitsveld. Daarom kijken we voor wegverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer naar doorstroming en verkeersveiligheid, maar ook naar de impact van op de leefomgeving. Zo geeft de Monitor inzicht op de impact van het gebruik van de infrastructuur op de gezonde leefomgeving (luchtverontreiniging en geluidsbelasting) en op kansen voor ontsnippering van natuur.

Per indicator geven we inzicht in de methode en tonen we de resultaten in een **netwerkaart**. De netwerkaart laat in verschillende kleuren zien hoe alle 130 wegtrajecten presteren ten opzichte van elkaar. In bijlage 6 vindt u per indicator dezelfde ordening in de **netwerklijsten**. Het gaat steeds om een **relatieve score**, waarbij alle trajecten onderling vergeleken worden. Het gaat dus niet om een absolute score op bijvoorbeeld verkeersveiligheid die stelt dat de weg of het fietspad pertinent onveilig is. We mogen er vanuit gaan dat het netwerk van provinciale wegen en fietspaden voldoende op orde is. De indicatoren laten zien waar het beter kan.

### INDICATOREN

	Verkeersveiligheid wegen		Doorstroming wegverkeer
	Verkeersveiligheid fietspaden		Doorstroming OV
	Gezonde leefomgeving		Ontsnippering van natuur

### BEÏNVLOEDINGS-INDICATOREN

	Verstedelijking
	Stikstof

We kijken daarnaast naar twee beïnvloedingsindicatoren. Dat zijn indicatoren die iets zeggen over (toekomstige) ontwikkelingen die invloed hebben op hoe infrastructuur wordt gebruikt:

1. Verstedelijking: de plannen voor woningbouw zijn bekend, wat onvermijdelijke extra mobiliteitsvragen met zich meebrengen. Verstedelijking heeft invloed op de drukte op de weg, fietspaden en in het openbaar vervoer. Extra verkeer heeft ook effect op verkeersveiligheid, geluidsbelasting en luchtverontreiniging.
2. Stikstof: hierbij wordt er gekeken naar de stikstofdepositie in natuurgebieden als gevolg van het gebruik van provinciale wegen.

## 5.2. DATASTRATEGIE

De voorliggende Monitor is een actualisatie van de Monitor die in februari 2023 is vastgesteld in GS. Deze Monitor is op zijn beurt de hoognodige actualisatie en uitbreiding van de indicatoren die benut werden voor de iNHi uit 2014. Deze actualisatie was inhoudelijk noodzakelijk, omdat het toenmalige afwegingsmodel onvoldoende meer aansloot bij de provinciale visie over mobiliteit.

Met de opzet van de Monitor is allereerst de basis op orde gebracht als het gaat om data en informatie. Elk van de indicatoren is relevant voor het prioriteren van toekomstige investeringen in de provinciale infrastructuur. En elke indicator kent een eigen onderliggende methodiek en data. De benutte data en de manier van analyseren beschrijven we beknopt in dit hoofdstuk.

Per indicator wordt er niet alleen inzicht gegeven in de onderbouwing, maar wordt er ook een netwerkkaart getoond. De netwerkkaart laat zien hoe verschillende trajecten presteren ten opzichte van elkaar. In de bijlage staat ook per indicator dezelfde ordening van alle 130 wegtrajecten in de netwerklijsten.

### **Geen feilloos, allesbepalend en allesomvattend systeem**

We stellen geenszins dat de Monitor een feilloos, allesbepalend en allesomvattend systeem is. We zijn ons bewust van de aanwezigheid van mogelijke onvolkomenheden in de data en de methodiek. De wereld is simpelweg niet een-op-een te vatten in een model. Wel kunnen we met vertrouwen de uitkomsten gebruiken voor het bepalen van prioriteiten op het gekozen schaalniveau van de iNHi. Meten is nooit geheel waardevrij. De data en analysemethodes zijn altijd een vertaling waar keuzes aan ten grondslag liggen. Deze keuzes zijn gemaakt door de experts van de provincie en waar mogelijk afgestemd met externe partijen, zoals kennisinstellingen.

De Monitor is nooit af: op basis van nieuwe inzichten uit onderzoek of van experts wordt de Monitor, de data en analyses doorontwikkeld. In dit deel van de iNHi geven we een weergave van de stand van zaken en de methodieken die zijn benut per indicator op het moment van inzetten van de strategie met het **afwegingskader**. Latere actualisaties hebben per indicator een eigen ritme: voor ontsnippering zal alleen geactualiseerd worden bij nieuwe diersoorten, bij doorstroming zal dagelijks geactualiseerd kunnen worden. De resultaten van deze actualisaties zijn dan per direct beschikbaar voor de stand van zaken van een wegtraject. Pas bij de totstandkoming van een nieuwe iNHi (2028-2032) worden de nieuwe resultaten effect hebben op de Investeringsprioriteit.

De provincie Noord-Holland beheert een viewer met kaartmateriaal, data(bronnen) en achterliggende methodieken en analyses. Die maken we bewust toegankelijk. Zodat iedereen de gebruikte data, analyses en achterliggende keuzes met resultaten kan inzien. Deze vertaling is in ontwikkeling. Als deze gereed is, wordt de viewer openbaar gemaakt.

## **5.3. VERKEERSVEILIGHEID: VERKEERSVEILIGHEID WEGEN**

De afgelopen tien jaar zien we dat het aantal ongevallen op de Noord-Hollandse wegen toeneemt, na decennia van een sterke toename in verkeersveiligheid. Omdat elk slachtoffer er één te veel is, geven Rijk, provincies, gemeenten en maatschappelijke partijen een impuls aan de verkeersveiligheid. Dat doen wij gezamenlijk vanuit het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030). Hierbij hebben we recent met onze partners in de regio het [Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030](#) vastgesteld. Het gezamenlijke doel is nul verkeersslachtoffers in 2050. Met als tussendoel het ombuigen van de stijgende trend naar een dalende trend aan verkeersslachtoffers in 2030. De Noord-Hollandse verkeersveiligheidsaanpak is uitgewerkt in de [Opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030](#) en [Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland 2020-2024](#). Als wegbeheerder kan de provincie Noord-Holland het risico op verkeersongevallen met maatregelen op het eigen provinciale netwerk verkleinen en daarmee bijdragen aan het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers in Noord-Holland.

**Doel.** Door het veiligheidsrisico te bepalen per traject kunnen we prioriteren waar de opgave voor verkeersveiligheid het grootst is.

**Methode.** We hanteren hierbij de risico gestuurde benadering uit het SPV2030, waarbij we kijken naar gegevens uit drie **deelindicatoren** met eigen **deelscores**, waaronder het geregistreerde aantal verkeersslachtoffers. Daarnaast kijken we naar twee cruciale risicofactoren: een veilige inrichting van de infrastructuur en de gereden snelheid t.o.v. het snelheidsregime. Deze deelscores vormen samen een **eindscore**, waarbij de deelscore Veilige infrastructuur dubbel meetelt. Veilige infrastructuur is immers een randvoorwaarde voor de verkeersveiligheid, en de provincie heeft hier als wegbeheerder een centrale verantwoordelijkheid.

### **Veilige infrastructuur**

De deelscore infrastructuur is gebaseerd op het onderzoek dat de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) in opdracht van de provincie heeft verricht naar de verkeersveiligheid van de provinciale wegen (2021). Resultaat daarvan is detailinformatie over de mate waarin wegvakken en kruisingen veilig zijn ingericht volgens de landelijke definities van het Kennisnetwerk SPV.

### **Gereden snelheid**

De deelscore snelheid geeft een relatieve score gebaseerd op de gereden snelheid in het meest recente volledige jaar (2023). Hoe hoger de snelheid, hoe groter de kans op verkeersongevallen en hoe ernstiger de afloop van die ongevallen. Bij het berekenen van de deze indicator is gebruikgemaakt van de landelijk veelgebruikte indicator V85. Dat is de gemiddeld gereden snelheid dat op een traject onder normale weersomstandigheden door 85 procent van de automobilisten niet

wordt overschreden. De V85-regel weerspiegelt de snelheid die een ruime meerderheid van automobilisten op die weg als redelijk en veilig ervaart. Ligt de V85 boven de geldende maximumsnelheid, dan stijgt het ongevalsrisico. Voor deze deelindicator is gebruikgemaakt van gegevens uit navigatiesystemen. Op trajecten waar de V85 aanzienlijk hoger ligt dan de geldende maximumsnelheid, heeft deze een hoge deelscore snelheid.

**Verkeersslachtoffers**

De deelscore Verkeersslachtoffers geeft een relatieve score gebaseerd op het aantal door de politie geregistreerde verkeersslachtoffers per wegkilometer in de laatste zeven jaar (2017-2022) In de regel worden drukke trajecten hoger scoren op deze indicator. Daarom is verkeersdrukke ook niet als aparte factor meegerekend. Met verkeersslachtoffers bedoelen we zowel verkeersdoden als verkeersgewonden. Het werkelijke aantal verkeersslachtoffers ligt hoger dan uit deze cijfers blijkt, omdat de politie niet alle verkeersslachtoffers registreert.

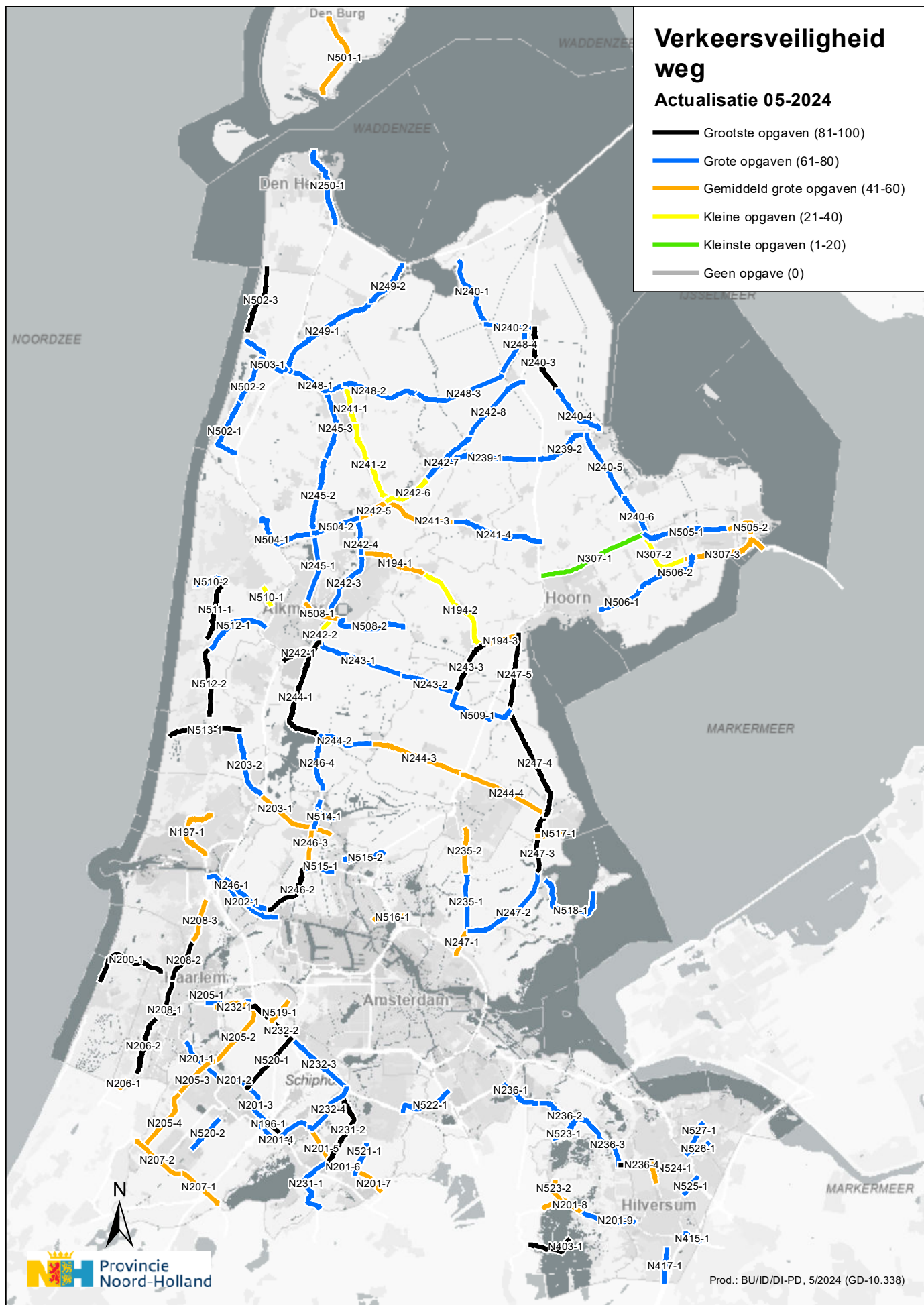
**Resultaat.** De resulterende scores per traject zijn op de netwerkkaart weergegeven. In onderstaande tabel staan de tien trajecten met de grootste opgaven op de indicator Verkeersveiligheid wegen. Op deze trajecten is de verkeersveiligheidsopgave van de weginfrastructuur het hoogst. Ook geeft de tabel informatie waarom de trajecten hoog scoren. Belangrijk om op te merken is dat het gaat om een relatieve score (0-100): we kijken hoe trajecten scoren ten opzichte van elkaar.

Traject	Regio	Eindscore (0-100)	Deelscore: Infrastructuur	Deelscore: Snelheid	Deelscore: Slachtoffers per kilometer	Deelscore: Slachtoffers per voertuig	
1. N512-2	Regio Alkmaar	100	98	65	39	25	
2. N200-1	Zuid-Kennemerland en IJmond	100	74	50	100	1	
3. N240-3	Kop van Noord-Holland	93	96	68	22	1	
4. N242-1	Regio Alkmaar	91	53	100	70	2	
5. N502-3	Kop van Noord-Holland	90	85	100	5	1	
6. N246-2	Zaanstreek-Waterland	90	95	50	34	5	
7. N247-4	Zaanstreek-Waterland	88	98	58	15	25	
8. N520-1	Amstelland-Meerlanden	87	94	50	29	9	
9. N247-5	Zaanstreek-Waterland	87	100	47	20	7	
10.	N196-1	Amstelland-Meerlanden	86	61	83	61	0
	N243-3	Westfriesland	86	98	58	10	18
	N208-2	Zuid-Kennemerland	86	71	58	66	90

Top-10 Verkeersveiligheid wegen.

**Doorontwikkeling.** In deze analyse zijn alleen de hoofdrijbanen beschouwd. In een volgende versie van deze indicator worden de parallelwegen ook betrokken bij de analyse. Daarnaast wordt er op landelijk niveau continu gewerkt aan het verbeteren van de gegevens over verkeersongevallen. Op die manier krijgen we een nauwkeuriger beeld van het aantal verkeersslachtoffers op de provinciale trajecten.





Figuur 6. Opgaven verkeersveiligheid weg.

## 5.4. VERKEERSVEILIGHEID: VERKEERSVEILIGHEID FIETSPADEN

Fietsen is een steeds belangrijkere vorm van mobiliteit vanuit het oogpunt van klimaat, gezondheid en doorstroming. Ondanks alle inspanningen voor verkeersveiligheid op onze provinciale infrastructuur blijft de verkeersveiligheid voor fietsers achter bij die van andere verkeersdeelnemers. Fietsers zijn namelijk steeds vaker slachtoffer in het verkeer. Bovendien zijn de gevolgen van een ongeval voor fietsers vanwege hun kwetsbaarheid in het verkeer vaak ernstiger dan bijvoorbeeld voor een automobilist. Doelstelling van de provincie is dat de fietsinfrastructuur veilig kan worden gebruikt door verkeersdeelnemers van alle leeftijden, fysieke vaardigheden en type fietsen.

Daarnaast streeft de provincie Noord-Holland ernaar dat mensen vaker de fiets nemen, ook voor regionale afstanden. De aanpak hiervoor is vastgesteld in de Actieagenda actieve mobiliteit, waarbij het realiseren van doorfietsroutes prioriteit krijgt. Doorfietsroutes verbinden belangrijke regionale bestemmingen met elkaar. Een doorfietsroute biedt voldoende ruimte aan alle typen fietsen en is zo ontworpen dat je ongestoord kunt doorfietsen. Doorfietsroutes zijn fietspaden, maar ook parallelwegen waar gefietst mag worden. Deze kunnen zowel op gemeentelijke als provinciale grond liggen. Hier hebben we alleen de fietsinfrastructuur beschouwd die beheerd wordt door de provincie.

**Doel.** Door het veiligheidsrisico te bepalen per fietstraject kunnen we prioriteren op welke provinciale fietsvoorzieningen de opgave voor verkeersveiligheid het grootst is. Daarnaast beschrijft deze indicator de mate waarin de doorfietsroutes voldoen aan de juiste kenmerken volgens de Actieagenda actieve mobiliteit.

**Methode.** Bij het ontwikkelen van de iNHi hebben wij vastgesteld dat de fietspaden moeilijk aan de auto trajecten te koppelen zijn. Langs autotrajecten liggen vaak verschillende typen fietspaden (twee richtingen, éénrichting, parallelweg) die allemaal aan andere eisen moeten voldoen. Het uitmiddelen van de beoordeling van deze fietstrajecten tot één eindscore, zodat deze kan worden meegewogen in de iNHi brengt het risico met zich mee dat knelpunten verwateren in een gemiddelde. Daarnaast is de inschatting dat verbeteringen op de fietspaden ook als zelfstandige projecten kunnen worden uitgevoerd, zonder dat aan het autotraject gewerkt hoeft te worden. Een vrijliggend fietspad op de juiste breedte brengen hoeft immers niet altijd van invloed te zijn op de auto infrastructuur. Om deze twee redenen hebben wij ervoor gekozen om provinciale fietspaden in een aparte analyse in kaart te brengen, en de fietsknelpunten als een zelfstandige opgave te beschouwen. En dat voor zowel de beleidsdoelstellingen op verkeersveiligheid als op doorfietsroutes.

### Verkeersveiligheid fiets

Verkeersveiligheid van de provinciale fietspadinfra wordt op basis van de risicogestuurde benadering vanuit het SPV 2030 gescoord. Er wordt daarbij gekeken naar wegkenmerken (breedte fietspad, de obstakelvrije zone, markering, verlichting en obstakels op het fietspad), uitwegen die op het fietspad uitkomen en het aantal kruisingen op het fietspad. Ook wordt de drukte op het fietspad meegewogen. Ongevallen zijn niet meegewogen; ongevallen op de fietspaden zijn er relatief veel (vooral de fiets-onder geregistreerde fietsongevallen en de eenzijdige ongevallen) en vaak ontbreekt er locatiedata. Deze kenmerken hebben wij in kaart gebracht voor alle typen infrastructuur waarop gefietst kan en mag worden. Voor het overgrote deel gaat het om fietspaden, daarnaast om enkele parallelwegen en fietsstroken langs hoofdrijbanen. Alle 130 wegtrajecten zijn opgedeeld naar 293 fietstrajecten, afhankelijk van het type fietsvoorziening. Deze zijn beoordeeld op vijf criteria met een weging afhankelijk van het belang van het criterium voor verkeersveiligheid, zoals weergegeven in onderstaande tabel. Deze fietstrajecten zijn daarna weer omgerekend naar de 130 wegtrajecten.

Alle provinciale kruispunten zijn door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) beoordeeld op verkeersveiligheid. Van alle trajecten met fietsvoorzieningen zijn de **trajectgemiddelde** kruispuntsscores van de SWOV overgenomen. Alle trajecten waar niet kan worden gefietst hebben de score 0 gekregen. Hier ligt immers geen verkeersveiligheidsopgave voor de fiets. Uiteraard zijn trajecten waar veel gefietst wordt belangrijker om aan te pakken dan rustige trajecten. Per traject is daarom een inschatting gemaakt van de huidige fietsdrukke, waar beschikbaar is dat gedaan op basis van verkeerstellingen. Trajecten waar veel gefietst wordt, hebben daarom een zwaarder gewicht gekregen.

### Doorfietsroutes

Voor doorfietsroutes wordt dezelfde methode gebruikt, maar gelden andere minimumeisen en streefwaarden. Met name voor de breedte worden de doorfietsroutes tegen hogere waarden aangelegd. Een fietspad van drie meter breed wordt met een hogere gewenste breedte vergeleken als het een doorfietsroute is en krijgt een hogere risicoscore dan wanneer een fietspad geen doorfietsroute zou zijn.

De uitkomsten van de analyse voor verkeersveiligheid op fietspaden hebben wij geanalyseerd. Hieruit zijn enkele projecten voortgevloeid die als specifieke fietsprojecten worden geprioriteerd in de programmering. Op enkele trajecten blijkt het ontwikkelperspectief gering. Daar is wel gekeken of de verkeersveiligheid verbeterd kan worden door kantmarkering aan te brengen op het fietspad. Er loopt momenteel een apart project, om op ruim 200 kilometer provinciale fietspaden kantmarkering toe te voegen.

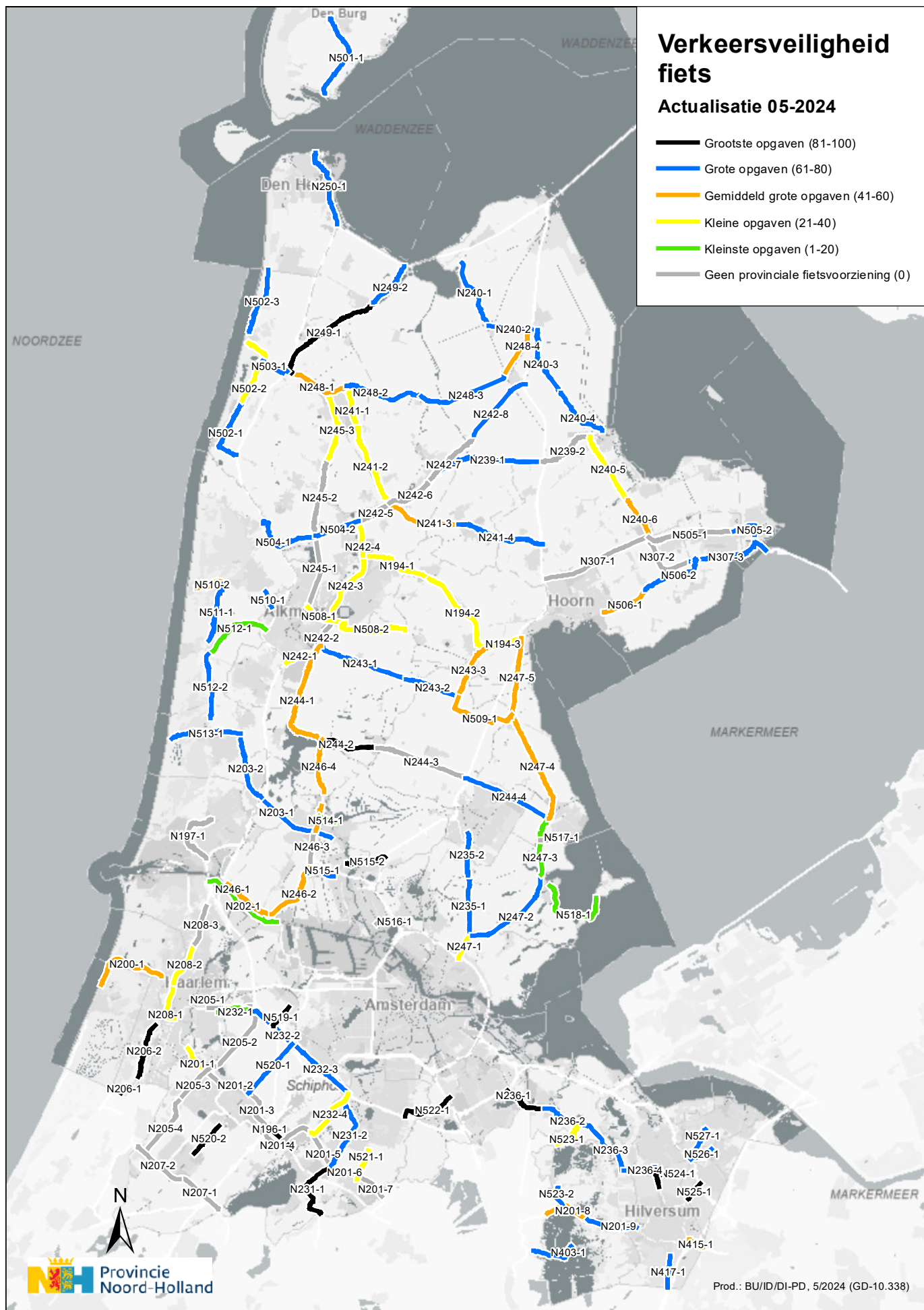
**Resultaat.** Onderstaande tabel laat de tien trajecten zien met de grootste opgaven op de indicator Fiets.

Traject		Regio	Eindscore (0-100)	Deelscore: Percentage streefwaarde breedte fietspad	Deelscore: Trajectlengte fietspad	Type fietsroute
1.	N196-1	Amstelland-Meerlanden	100	0,56	2,79	Doorfietsroute
2.	N244-2	Regio Alkmaar	90	1	1,78	Regionale route
3.	N524-1	Gooi- en Vechtstreek	90	0,43	2,78	Doorfietsroute
4.	N515-2	Zaanstreek-Waterland	89	0,56	6,34	Doorfietsroute
5.	N519-1	Amstelland-Meerlanden	87	0,53	1,85	Regionale fietsroute
6.	N522-1	Amstelland-Meerlanden	85	0,54	8,9	Doorfietsroute
7.	N206-2	Zuid-Kennemerland en IJmond	84	0,67	6,74	Regionale fietsroute
	N231-1	Amstelland-Meerlanden	84	0,65	5,94	Regionale fietsroute
	N249-1	Kop van Noord-Holland	84	1	3,29	Regionale fietsroute
10.	N520-2	Amstelland-Meerlanden	82	0,6	6	Doorfietsroute
	N206-1	Zuid-Kennemerland en IJmond	82	1	0,9	Regionale fietsroute

Top-10 Fiets.

**Doorontwikkeling.** De minimum- en streefwaardes gebruikt in deze indicator worden waarschijnlijk nog aangescherpt middels de herziening van de ERBI. Ook zijn steeds meer van de gebruikte databronnen landelijk beschikbaar via het NDW, zoals breedte en intensiteit. Dit betekent dat we een aantal berekeningen in een volgende versie gelijk op het NDW-netwerk kunnen uitvoeren, in plaats van een eigen data-analyse uit te voeren op OSM/Fietsersbond fietspadkaarten.





Figuur 7. Opgaven verkeersveiligheid fiets.

## 5.5. LEEFBAARHEID: GEZONDE LEEFOMGEVING

Gebruik van de infrastructuur leidt tot luchtverontreiniging en geluidsbelasting. Blootstelling aan geluid kan leiden tot slaapverstoring en cognitieve effecten, zoals vermindering van leerprestaties bij kinderen en concentratieverlies. Luchtverontreiniging is verantwoordelijk voor 3,5 procent van de gezondheidslast in Nederland. Na roken (9,4%) behoort luchtverontreiniging, met name fijnstof, en geluid vanwege wegverkeer tot de belangrijkste risicofactoren voor de gezondheid. Daarentegen weegt de geluidsbelasting tegenover het gebruik van de provinciale wegen meer dan 90% bij aan de gezondheidslast in de omgeving.

Het is belangrijk te beseffen dat de elektrificatie van het verkeer niet leidt tot minder gezondheidslast. Deze voertuigen zijn namelijk zwaarder en hebben bredere banden, waardoor het bandengeluid zwaarder wordt. Op provinciale wegen is per definitie het bandengeluid harder dan het motorgeluid, omdat het omslagpunt tussen de 50-60km/u ligt. Het verminderen van het verkeer (30% minder = min 1dB), snelheidsverlaging (80 naar 60km/u = min 1dB) en stil asfalt en stillere banden (bij 100% inzet = min 3dB) zijn maatregelen waaraan gedacht kan worden.

**Doel.** Doel van de indicator Gezonde leefomgeving is om de gezondheidslast van het gebruik van provinciale infrastructuur in de omgeving inzichtelijk te maken, om zo de trajecten met de grootste opgave in beeld te krijgen.

**Methode.** De indicator vertaalt het gezondheidseffect van luchtverontreiniging en geluidsbelasting van het wegverkeer naar één getal (eindscore) met behulp van **Milieu GezondheidsRisico**. De MGR-maat is ontwikkeld door het **RIVM**. Voor deze indicator is gebruik gemaakt van databestanden met modelberekeningen. We kijken naar de gezondheidsimpact op het niveau van woonadressen en volgen daarbij de advieswaarden van de **Wereldgezondheidsorganisatie (WHO)**. De WHO-advieswaarden zijn ingegeven vanuit een gezondheidskundig oogpunt; overschrijding van deze waarden duiden we in deze analyse daarom als 'ongezond'. Ook bij waarden onder deze grenzen is echter sprake van gezondheidslast, maar wel in een mate die vanuit gezondheidskundig oogpunt aanvaardbaar is. De gezondheidslast is alleen berekend voor woonadressen die in gebieden liggen waar de last boven de WHO-advieswaarden ligt. Alleen de gezondheidslast boven de advieswaarden die veroorzaakt wordt door wegverkeer over provinciale wegen is toegekend aan het meest nabijgelegen provinciale wegtraject.

Voor lucht is het effect van fijnstof ( $PM_{10}$ ) en stikstof ( $NO_2$ ) berekend met de **AERIUS Lucht Rekentool** van het RIVM voor het rekenjaar 2018.<sup>9</sup> Voor geluid analyseren we de 24-uurs geluidsbelasting ( $L_{den}$ ) en de geluidsbelasting 's nachts ( $L_{night}$ ) op basis van de **EU-geluidsbelastingskaarten**. Elke vijf jaar worden deze data geactualiseerd. Let wel, we kijken naar geluidsbelasting, niet naar subjectief ervaren geluidsoverlast. In dit geval zijn het de geluidberekeningen over 2021, maar daarbij is uitgegaan van de verkeersintensiteiten uit het jaar 2019. Vanwege de effecten van de COVID-19-maatregelen waren de verkeersintensiteiten over 2020 en 2021 niet voldoende representatief om te gebruiken.

**Resultaat.** De trajecten zijn geprioriteerd op basis van het opgestelde ongezonde gezondheidseffect (MGR-maat) van wegverkeer over de wegtrajecten op de woonomgeving. Als een traject een hoge eindscore heeft, betekent dit dat het gebruik van de weg voor relatief veel gezondheidslast boven de WHO-advieswaarden in de omgeving zorgt. Een traject met veel verkeer in een dichtbevolkt gebied scoort daarmee slechter dan een traject met dezelfde verkeersdruk in een dunbevolkt gebied.

Het overgrote deel van de gezondheidslast afkomstig van het wegverkeer over de trajecten wordt veroorzaakt door geluidsbelasting. Dat is ook zichtbaar in de onderstaande tabel. De meeste provinciale trajecten liggen namelijk niet in een gebied waar de WHO-advieswaarden voor fijnstof ( $PM_{10}$ ) en stikstofdioxide ( $NO_2$ ) worden overschreden.

<sup>9</sup> Het is gebleken dat de AERIUS Lucht Rekentool niet meer gebruikt kan worden voor onze analyse. Het rekenmodel is door het RIVM dusdanig aangepast dat berekeningen voor de gehele provincie niet meer mogelijk zijn. Dit betekent dat we geen herberekening en actualisatie kunnen doen wat betreft fijnstof ( $PM_{10}$ ) en stikstof ( $NO_2$ ). Er zal in het kader van de MGR een nieuwe methode ontwikkeld worden.



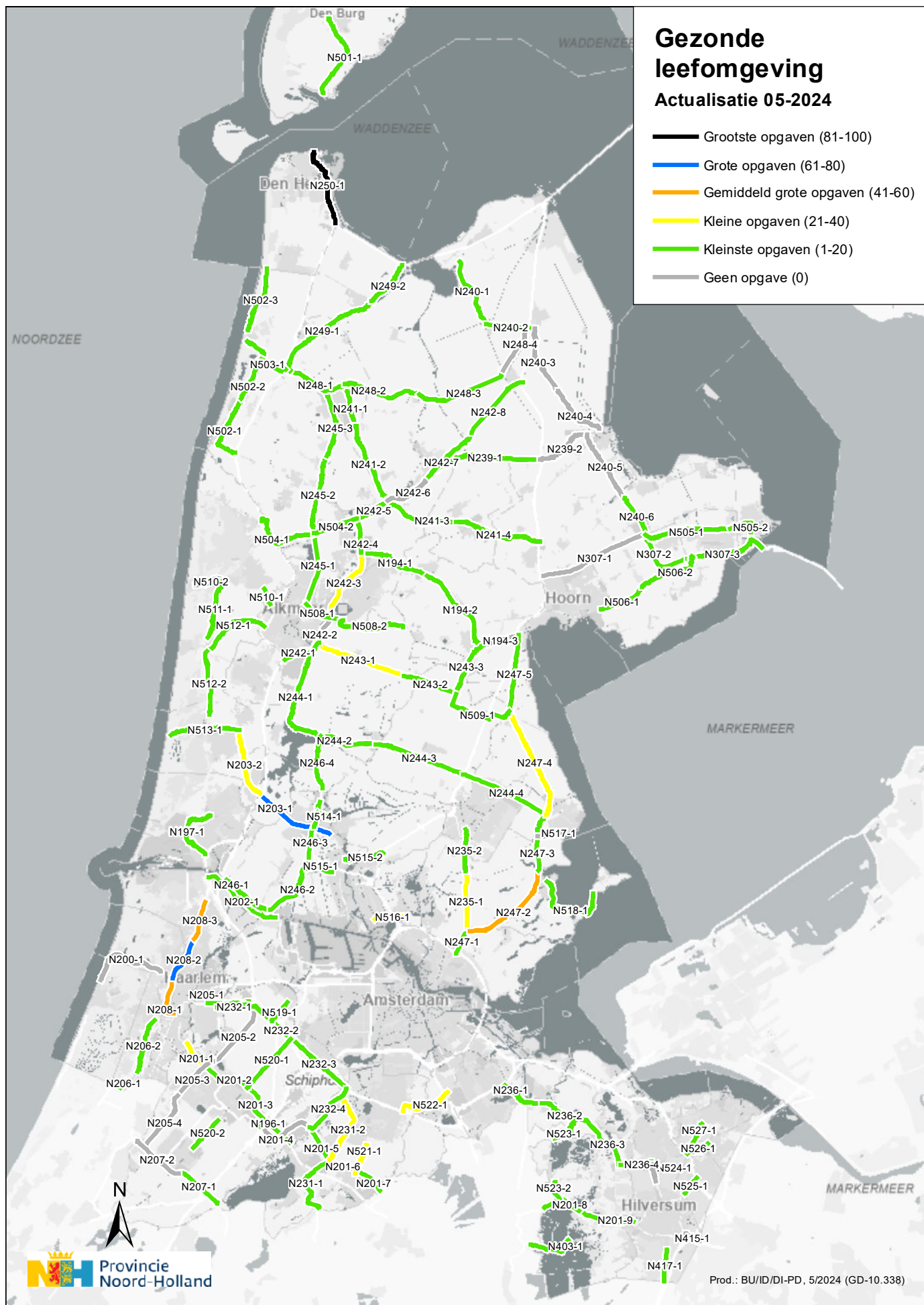
Traject	Regio	Eindscore (0-100)	Deelscore: Geluid	Deelscore: Lucht	
1.	N250-1	Kop van Noord-Holland	100	100	0
2.	N203-1	Zaanstreek-Waterland	63	60	87
3.	N208-2	Zuid-Kennemerland en IJmond	61	61	3
4.	N208-1	Zuid-Kennemerland en IJmond	55	55	3
5.	N208-3	Zuid-Kennemerland en IJmond	54	54	0
6.	N247-2	Zaanstreek-Waterland	42	42	0
7.	N516-1	Zaanstreek-Waterland	36	36	10
8.	N203-2	Regio Alkmaar	34	34	0
9.	N235-1	Zaanstreek-Waterland	29	29	0
10.	N242-3	Regio Alkmaar	28	28	0

Top-10 Gezonde Leefomgeving.

**Doorontwikkeling.** Eind 2022 zijn nieuwe EU-Geluidsbelastingskaarten voor Noord-Holland opgeleverd. Dit is de basis voor het op te stellen Actieplan geluid 2024-2028. In 2024 verkennen we verschillende geluidmaatregelenscenario's, waarvan een gezonde leefomgeving scenario waarbij zal worden nagegaan wat de gevolgen zijn van het streven naar de advieswaarde voor geluid wegverkeer van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Er moet nog besluitvorming plaatsvinden voor het vaststellen van de eindvariant voor het Actieplan geluid 2024-2028. Dit is niet gereed voor opleveren van de iNHl 2024-2028. Zosnel er nieuwe data en methodes beschikbaar zijn, wordt dit verwerkt worden in de Monitor.

Voor de deelscore lucht wordt een nieuwe methode ontwikkeld, passend bij de MGR-mehodiek. We gaan hiervoor in gesprek met het RIVM.





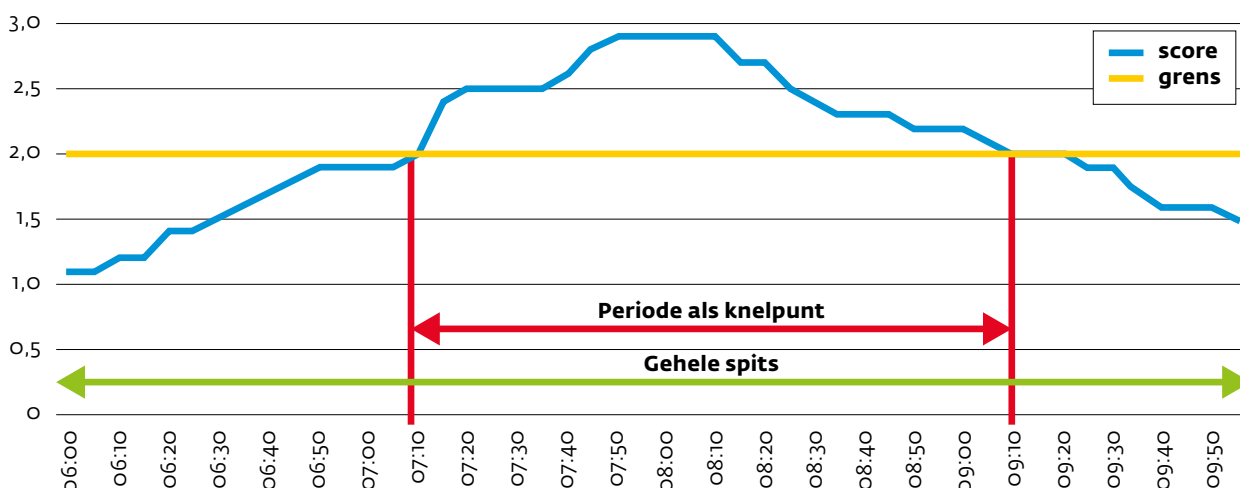
Figuur 8. Opgaven gezonde leefomgeving.

## 5.6. BEREIKBAARHEID: DOORSTROMING WEGVERKEER

Filevorming vermindert de bereikbaarheid van Noord-Holland per auto. Als wegbeheerder is de provincie Noord-Holland verantwoordelijk voor het functioneren van het netwerk van provinciale wegen. In het Perspectief Mobiliteit wordt gesteld dat de provincie geen netwerken meer wil en kan bouwen op piekcapaciteit. Daarmee accepteert de provincie dus dat soms vertraging optreedt – binnen de grenzen van verkeersveiligheid. De focus voor doorstroming van wegverkeer ligt op die plekken waar geen goede alternatieven zijn voor het gebruik van de auto.

**Doel.** Doel van de indicator Doorstroming wegverkeer is om de gemiddelde vertraging van wegverkeer tijdens de gehele dag inzichtelijk te maken, zodat we wegtrajecten kunnen prioriteren op het onderwerp doorstroming. De data worden uitgedrukt in de mate van de lengte van de periode waarbinnen vertraging plaatsvindt. Dus een file verdeeld over een lange periode wordt hoger gescoord dan een file die kort en hevig piekt.

**Methode.** Binnen de provincie worden reistijden en snelheden gemeten. Voor de iNHi is van belang wat de capaciteit van wegvakken en trajecten is. We kijken naar de verhouding tussen de huidige gemiddelde reistijd tijdens de ochtend- en avondspits (met een duur van vier uur) en de situatie waarin verkeer ongehinderd kan doorrijden ('free flow'), dit noemen we reistijdverhouding. Een waarde onder de 2 vinden we acceptabel. In de onderstaande figuur is weergegeven wat hiermee wordt bedoeld. Voor een wegvak is in de periode tussen 06:00-07:10 uur en in de periode tussen 09:10-10:00 uur nog ruimte om de spits af te laten vlakken, terwijl tussen 07:10-09:10 er geen capaciteit op het wegvak meer is. Oftewel, als automobilisten om 08:00 in de file staan, hebben ze de mogelijkheid om eerder of later te vertrekken. Dan staan ze niet of minder in de file. Des te langer de reistijdverhouding 2 of hoger is tijdens de spits, des te slechter het wegtraject scoort in de iNHi.



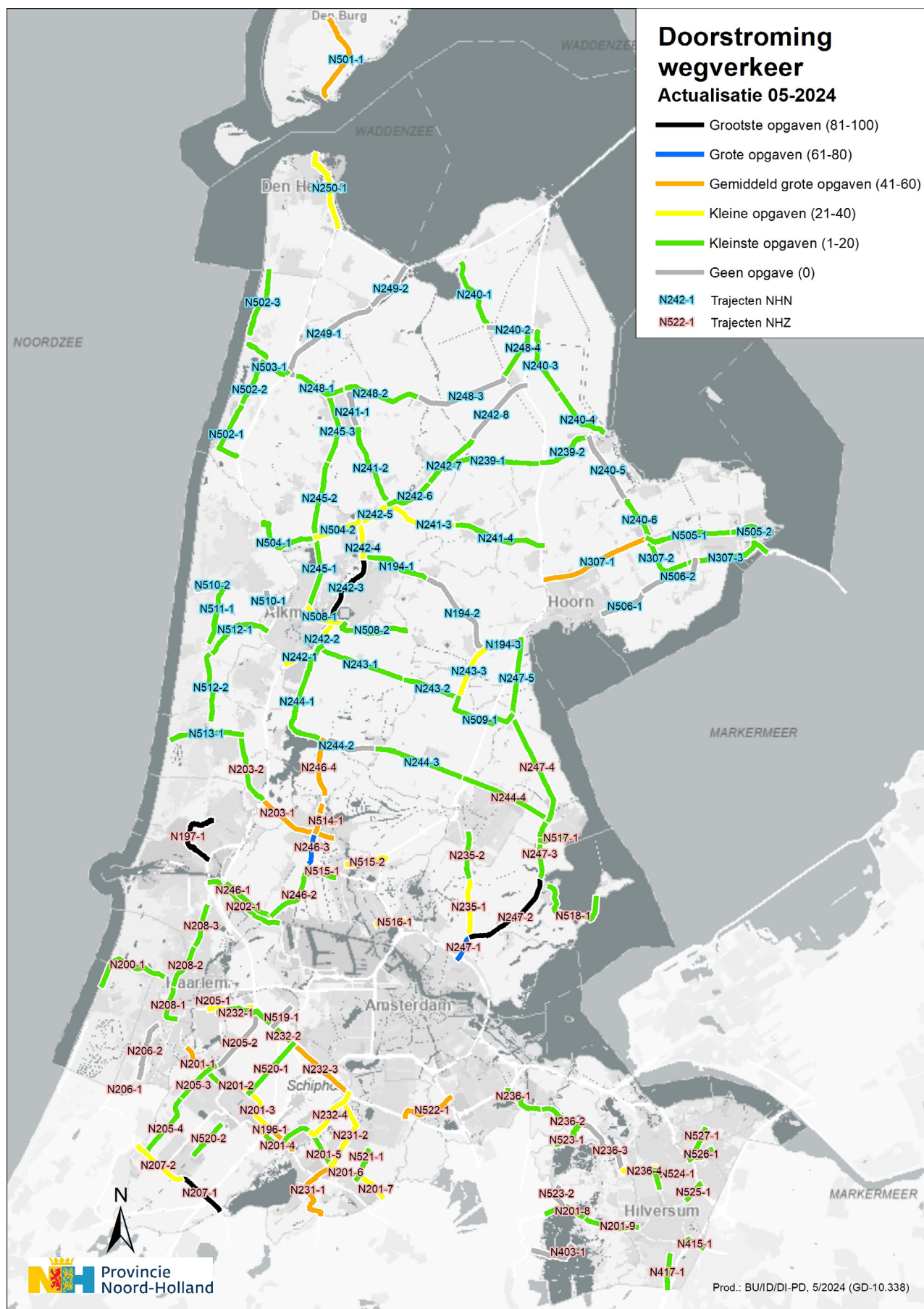
Figuur 9: Uitleg reistijdverhouding.

**Resultaat.** Onderstaande tabel geeft de tien trajecten met de grootste opgaven op de indicator Doorstroming wegverkeer. Buiten de top-10 hebben alle trajecten een vertragingfactor die lager ligt dan 1,5. Een vertragingfactor van 1,5 betekent dat je met de auto in de spits gemiddeld 1,5 keer zo lang onderweg bent.

Traject	Regio	Eindscore (0-100)	Deelscore: Grootste vertragingfactor
1. N242-3	Regio Alkmaar	100	0,470
2. N247-2	Zaanstreek-Waterland	89	0,420
3. N207-1	Amstelland-Meerlanden	85	0,400
4. N197-1	Zuid-Kennemerland en IJmond	81	0,380
5. N247-1	Zaanstreek-Waterland	66	0,310
6. N246-3	Zaanstreek-Waterland	62	0,290
7. N522-1	Amstelland-Meerlanden	57	0,270
8. N196-1	Amstelland-Meerlanden	55	0,260
9. N231-1	Amstelland-Meerlanden	55	0,230
10. N307-1	Westfriesland	49	0,230
N514-1	Zaanstreek-Waterland	49	0,230
N203-1	Zaanstreek-Waterland	49	0,203

Top-10 Doorstroming wegverkeer.

**Doorontwikkeling.** We blijven de ontwikkelingen in de datavergaring en -analyse voor doorstroming volgen en passen waar nodig de methode hierop aan. Het doel is om in de iNHi voor de volgende bestuursperiode van 2027-2031 concreet inzicht te hebben in de toekomstige doorstromingsknelpunten.



Figuur 10. Opgaven doorstroming wegverkeer.

## 5.7. BEREIKBAARHEID: DOORSTROMING OPENBAAR VERVOER

Openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in duurzame bereikbaarheid binnen de provincie. De provincie is verantwoordelijk voor bus-ov, met uitzondering van het gebied van de Vervoerregio Amsterdam. Om te zorgen dat het ov een aantrekkelijk alternatief is voor de auto, is inzicht in de doorstroming op bus routes belangrijk. Zo kunnen we sturen op zo min mogelijk oponthoud voor busreizigers.

**Doel.** Voor de iNHi 2024-2028 is ervoor gekozen om de vertraging die bussen ondervinden op provinciale wegen in beeld te brengen. Als er voor het reguliere wegverkeer een doorstromingsknelpunt is én er staat een bus tussen, dan willen we dat weten. Waar bussen een eigen doelgroepenstrook hebben of over solitaire hoogwaardig openbaarvervoer banen (HOV-banen) rijden is de doorstroming optimaal. Deze wegvakken en de HOV-banen zijn daarom niet meegenomen in de analyse.

**Methode.** Bus routes maken gebruik van in totaal 82 van de 130 wegtrajecten. Voor deze trajecten wordt het gemiddelde aantal lijnbussen tijdens het drukste uur van de ochtend- en avondspits meegenomen.

Ook is nagegaan of er aparte bus infrastructuur aanwezig is, zoals een vrij liggende busbaan of een aparte opstelstrook bij verkeerslichten. Indien businfrastructuur ontbreekt is de vertraging gelijk aan die van het overige wegverkeer, want de bus staat in dezelfde file. In die gevallen is de individuele verliestijd van al het wegverkeer vermenigvuldigd met het gemiddelde aantal lijnbussen tijdens het drukste uur. De individuele verliestijd is de extra tijd die het kost om een traject tijdens de spits af te leggen ten opzichte van de situatie zonder oponthoud (“free flow”).

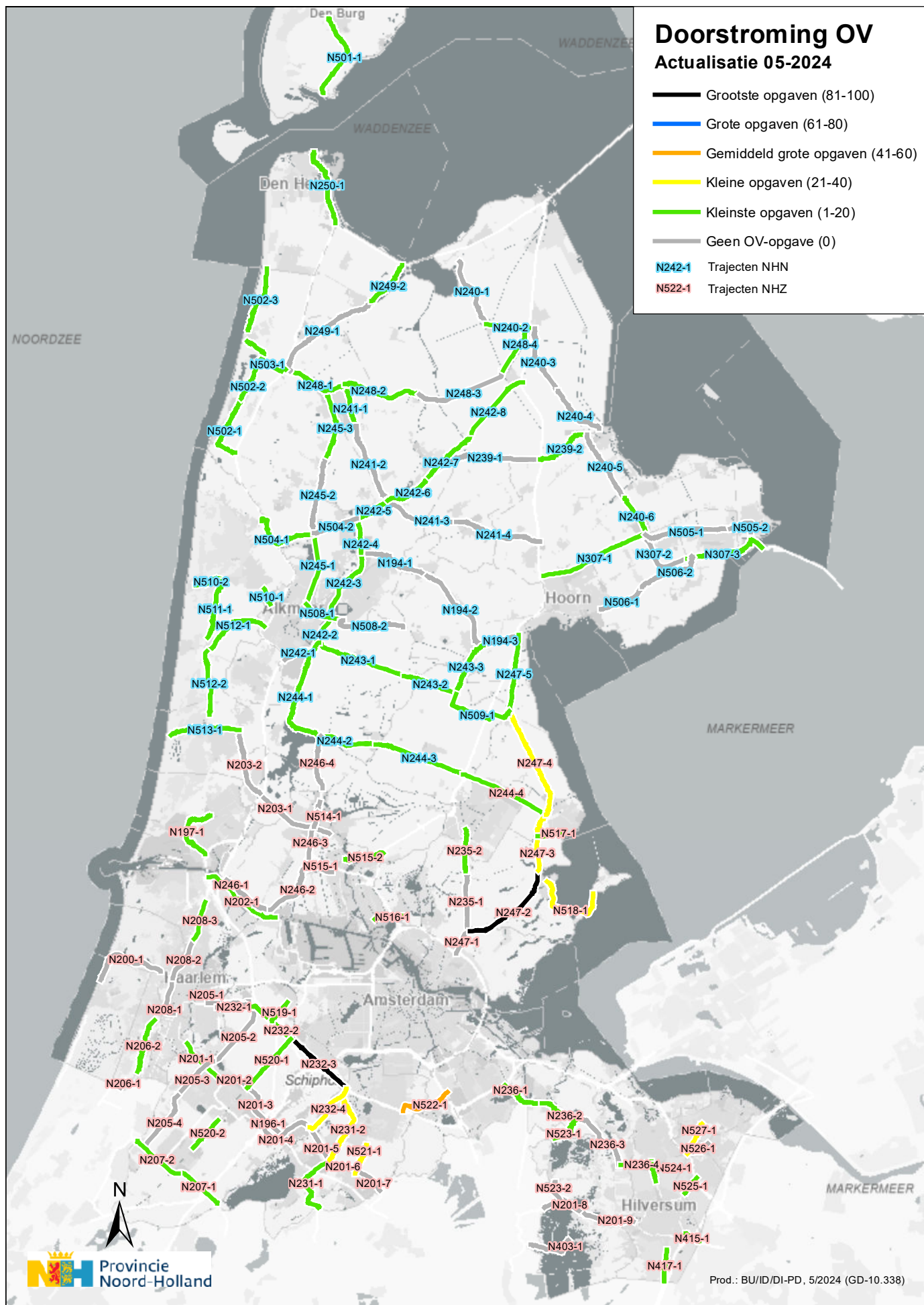
Voor de 82 trajecten waar wel sprake is van gescheiden businfrastructuur is de individuele verliestijd afzonderlijk bepaald, en daarna is de verliestijd vermenigvuldigd met het aantal lijnbussen dat deze vertraging ondervindt. Een traject waar veel lijnbussen oponthoud ondervinden eindigt zodoende hoger in de prioritering dan een traject waar minder lijnbussen oponthoud ondervinden. Anders dan bij de indicator Doorstroming wegverkeer zijn alle trajecten hier gelijk behandeld.

Traject	Regio	Eindscore (0-100)	Deelscore: Vertraging bus in minuten
1.	N232-3 Amstelland-Meerlanden	100	70,8
2.	N247-2 Zaanstreek-Waterland	82	58,4
3.	N522-1 Amstelland-Meerlanden	51	36,1
4.	N247-4 Zaanstreek-Waterland	36	25,3
5.	N521-1 Amstelland-Meerlanden	30	21,3
6.	N231-2 Amstelland-Meerlanden	29	20,5
7.	N527-1 Gooi en Vechtstreek	27	19,1
8.	N232-4 Amstelland-Meerlanden	23	16,1
9.	N247-3 Zaanstreek-Waterland	22	15,7
	N518-1 Zaanstreek-Waterland	22	15,6

Top-10 Doorstroming Openbaar Vervoer.

**Doorontwikkeling.** De in ontwikkeling zijnde Visie Publieke Mobiliteit introduceert andere vormen van openbaar vervoer dan de ‘standaard’ bus. Er wordt, na vaststelling van de Visie Publieke Mobiliteit, onderzoek gedaan of en hoe dit vraagt om doorontwikkeling van deze indicator.





Figuur 11. Opgaven doorstroming ov.

## 5.8. ONTSNIPPERING VAN DE NATUUR

De provincie werkt aan goede verbindingen tussen natuurgebieden in Noord-Holland. De provinciale wegen versnipperen op verschillende locaties natuur, en dat heeft een negatief effect op populaties van diersoorten. Met faunavoorzieningen zoals natuurbruggen en faunatunneltjes kan de barrièrewerking van provinciale wegen voor wilde diersoorten worden weggenomen, en verminderen we de kans op wildaanrijdingen. Daarmee verbeterd de verkeersveiligheid op de provinciale wegen en fietspaden voor mens én dier.

De ontwikkeling van deze indicator is voor Gedeputeerde Staten reden geweest om 7 december 2021 te besluiten dat ontsnippering standaard wordt meegenomen in infrastructurele projecten.

**Doel.** Deze indicator maakt inzichtelijk op welke trajecten nieuwe faunavoorzieningen het meeste gaan bijdragen aan herstel of versterking van populaties wilde diersoorten in Noord-Holland en het verminderen van het aantal wildaanrijdingen.

**Methode.** Aan de basis van deze indicator ligt het onderzoek dat de Wageningen Universiteit in opdracht van de provincie heeft uitgevoerd. Het onderzoek spitst zich toe op twintig geselecteerde soorten, die model staan voor een soortengroep. Wegen vormen voor deze soorten barrières in hun leefgebied, en beïnvloeden hun overlevingskans. De soorten verschillen echter van elkaar in de afstanden die ze kunnen afleggen en de omvang van hun territorium.



Figuur 4: Twintig onderzochte soorten.

Voor elk van de twintig soorten is onderzocht welke gebieden in de provincie geschikt zijn voor de soort om te overleven, en welke fysieke barrières voor deze soort in het landschap aanwezig zijn. Met deze informatie kan het **informatiesysteem LARCH** van de Wageningen Universiteit simuleren of de ecologische netwerken van de soort van voldoende kwaliteit zijn. Met LARCH zijn voor elk van de twintig soorten twee scenario's met elkaar vergeleken: de kwaliteit van ecologische netwerken mét en zonder provinciale wegen. Op die manier wordt duidelijk bij welke wegtrajecten de kwaliteit van de ecologische netwerken na ontsnippering (sterk) verbetert. Die verbetering noemen we **'faunawinst'**. Ook is bekeken of de faunawinst op korte of op lange termijn kan worden bereikt. Als de soort nog niet in de omgeving voorkomt zal de faunawinst pas op lange termijn worden gerealiseerd, namelijk pas wanneer de soort in de omgeving wordt geïntroduceerd.

Daarnaast heeft de Wageningen Universiteit in kaart gebracht op welke trajecten de twintig geselecteerde soorten met regelmaat worden aangereden. Dat noemen we 'faunahotspots'. Deze inventarisatie is verricht door ecologen met kennis van de gebieden, aangevuld met gegevens uit de Databank Faunaslachtoffers. Ook bevat het onderzoek per traject aanbevelingen voor de te realiseren faunavoorzieningen om te zorgen voor optimale ontsnippering. In de analyse is rekening gehouden met reeds bestaande faunapassages.

Met behulp van de gegevens uit het onderzoek van de Wageningen Universiteit zijn trajectscores berekend, waarbij een aantal beslisregels is gedefinieerd. Zo tellen alle soorten even zwaar mee, en weegt faunawinst op korte termijn zwaarder mee dan faunawinst op langere termijn. Verder geldt: hoe groter de potentiële faunawinst, hoe zwaarder deze meetelt. Tot slot weegt faunawinst zwaarder dan een faunahotspot: we wegen het aantal soorten waarvoor faunawinst te behalen valt zwaarder dan het aantal soorten waarvoor een traject nu een faunahotspot is.

**Resultaat.** In de onderstaande tabel staan de tien trajecten met de grootste opgaven op de indicator Ontsnippering van natuur. Uit de achterliggende analyse volgt dat voor de N201-8 op korte termijn grote faunawinst te behalen valt voor een relatief groot aantal soorten. De N403-1 presteert op de indicator echter slecht vanwege het relatief hoge aantal wildaanrijdingen (faunahotspot). In het onderzoeksrapport **Ontsnipperingsbeeld Noord-Holland** van de Wageningen Universiteit wordt voor alle trajecten onder meer beschreven om welke soorten het precies gaat. Het rapport is te vinden op de website van de provincie Noord-Holland.

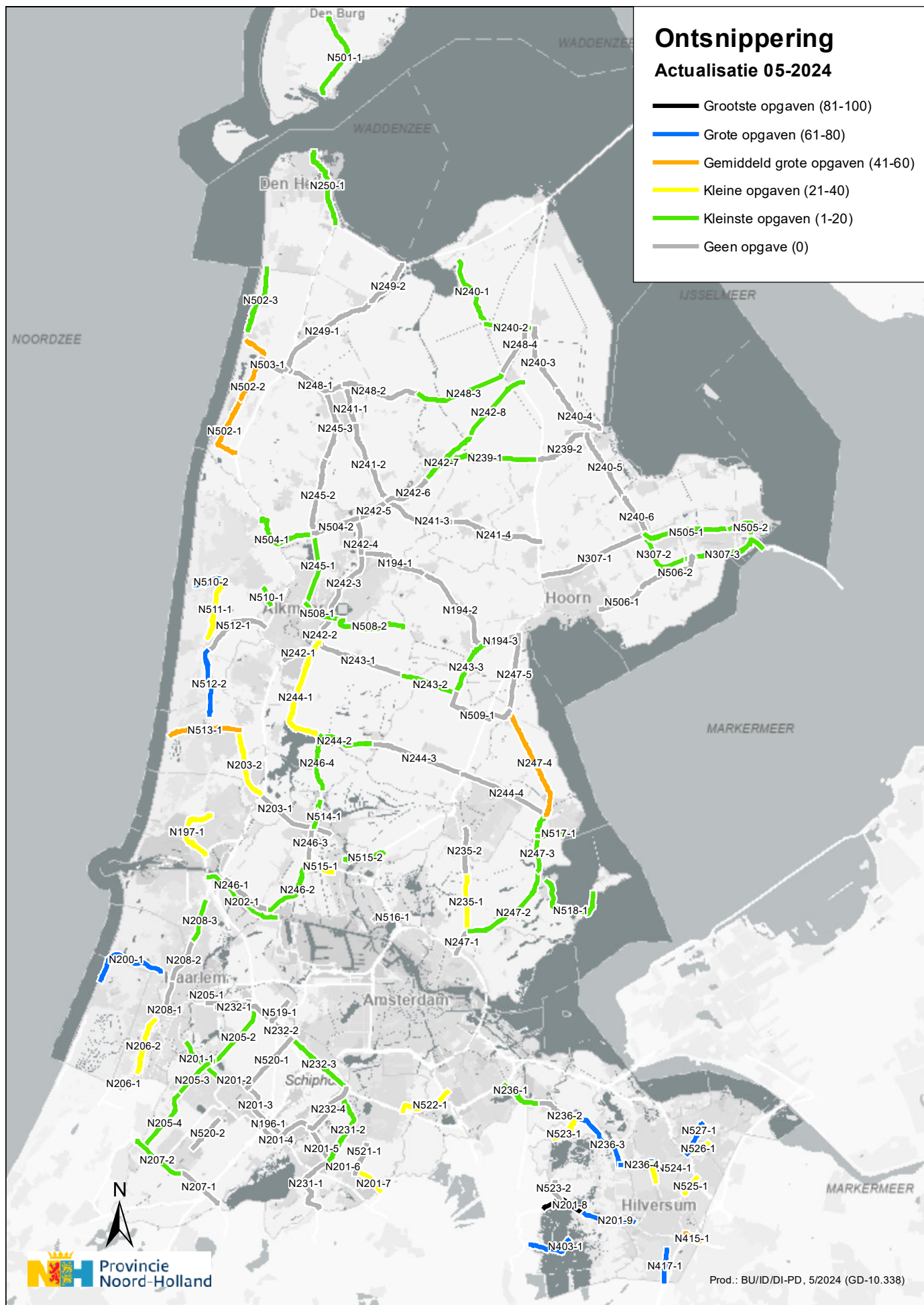
Traject	Regio	Eindscore (0-100)	Faunawinst korte termijn			Faunawinst lange termijn			Faunahotspot	
			Matig	Groot	Zeer groot	Matig	Groot	Zeer groot		
1.	N201-8	Gooi en Vechtstreek	100	1	4	0	0	0	0	6
2.	N403-1	Gooi en Vechtstreek	80	0	2	1	0	0	0	6
3.	N236-4	Gooi- en Vechtstreek	78	3	0	1	1	0	1	9
4.	N527-1	Gooi- en Vechtstreek	76	2	0	1	0	0	1	11
5.	N510-2	Regio Alkmaar	76	0	1	1	0	0	1	6
6.	N200-1	Zuid-Kennemerland en IJmond	72	1	0	1	0	0	1	7
7.	N201-9	Gooi en Vechtstreek	64	1	1	0	0	0	1	6
	N512-2	Regio Alkmaar	64	3	0	1	3	1	0	5
	N417-1	Gooi en Vechtstreek	64	1	0	2	0	0	0	7
	N236-3	Gooi en Vechtstreek	64	4	0	1	0	0	0	10

Top-10 Ontsnippering.

**Doorontwikkeling.** Voor deze indicator zijn geen inhoudelijke verbeteringen nodig. Indien van meerwaarde kan nieuwe ecologische kennis over diersoorten in de toekomst mogelijk worden toegevoegd aan de analyse. Daarnaast kan de barrièrewerking van andere typen infrastructuur—bijvoorbeeld aan vaarwegen, spoorwegen of gemeentelijke wegen—worden meegenomen.







Figuur 12. Opgaven ontsnippering.

## 5.9. BEÏNVLOEDINGSINDICATOR: VERSTEDELIJING

**Doel.** Verstedelijking heeft invloed op regionale mobiliteit voor alle modaliteiten: op doorstroming, veiligheid en een gezonde leefomgeving. Het doel van deze indicator is om de plancapaciteit inzichtelijk te maken en te relateren aan de provinciale infrastructuur.

Het Perspectief Mobiliteit stelt dat bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen eerst gekeken wordt naar de ‘trits van de 3 V’s’, zoals benoemd in het coalitieakkoord 2023-2027. Het gaat om de vermindering, verandering en verbetering van de mobiliteit, voordat de mobiliteit gefaciliteerd wordt middels meer infrastructuur. Dit is de Trias Mobilica. Daarbij levert de grote woningbouwopgave per definitie een groei van de mobiliteit met invloed op het presenteren van de infrastructuur. Daarbij geeft de provincie Noord-Holland zichzelf de opdracht om de onvermijdelijke groei van de automobiliteit te dempen, zonder de versnelling van de woningbouw te vertragen.

**Methode.** De plancapaciteit tot en met 2030 is scherp in beeld, in combinatie met waar de belangrijkste ov-knooppunten liggen. De precieze impact van verstedelijking op toekomstige mobiliteit is niet exact te voorspellen en te kwantificeren op project- en locatieniveau. Dit kan wel op hoofdlijnen en gebiedsniveau, omdat er wel duidelijk is waar en wanneer verstedelijking tot realisatie komt.

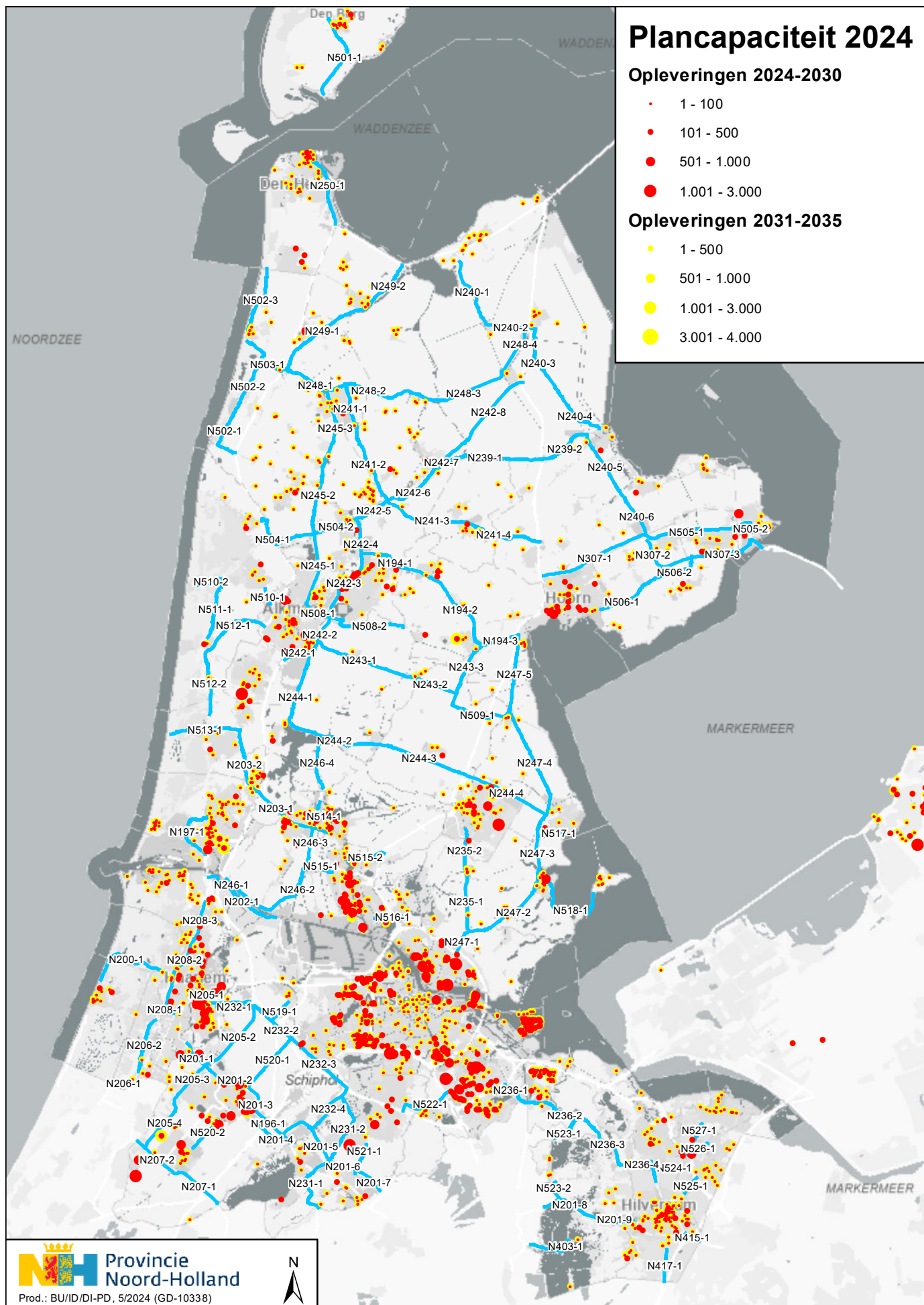
De woningbouwopgaven zijn gecategoriseerd: alle voorziene nieuwbouwwoningen (plancapaciteit t/m 2030) in een grote straal rond de weg met een mogelijke relatie tot de provinciale weg zijn meegenomen. Hierbij is rekening gehouden met de aanwezigheid van ov-knooppunten.

<b>0-500 woningen</b>	Klasse 0
<b>500-1000 woningen</b>	Klasse 1
<b>1000-3000 woningen</b>	Klasse 2
<b>Meer dan 3000 woningen</b>	Klasse 3

Verdeling klassen.

**Resultaat.** Het resultaat van deze beïnvloedingsindicator is dat de plancapaciteit in combinatie met ov-knooppunten (trein en bus) langs de 130 wegtrajecten van de iNHl zijn gelegd. Door middel van ambtelijk handwerk is er gekeken naar welke projecten het grootste effect hebben op de provinciale wegen.





Figuur 13. Plancapaciteit provincie Noord-Holland.

### 5.10. BEÏNVLOEDINGSINDICATOR: STIKSTOF

**Doel.** Gebruik van de infrastructuur leidt tot stikstofemissie en depositie, ook in nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In veel van deze gebieden komt te veel stikstof neer, wat een negatieve impact heeft op de natuur. Met maatregelen kan de emissie en depositie van stikstof worden teruggebracht. Deze indicator brengt in kaart op welke trajecten mobiliteitsmaatregelen kunnen leiden tot een reductie van stikstofdepositie in nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

**Methode.** Wat betreft de snelheidsverlaging zijn er twee externe onderzoeken uitgevoerd. Het eerste onderzoek, uitgevoerd door ingenieursbureau Antea Group in 2020, heeft in kaart gebracht op welke provinciale wegen een snelheidsverlaging tot significante reductie van stikstofdepositie leidt en op welke van deze trajecten een herinrichting op verkeersveilige manier kan plaatsvinden. De vijf trajecten die hieruit naar voren kwamen zijn middels een tweede onderzoek, uitgevoerd door ingenieursbureau Royal HaskoningDHV in 2023, onderzocht op mogelijke omrijdeffecten als gevolg van de snelheidsverlaging. Ook is in dit onderzoek gekeken naar mogelijke wegontwerpen die passen bij de verlaagde snelheden.

Naast de externe onderzoeken naar snelheidsverlaging is intern een bredere verkenning uitgevoerd naar andersoortige maatregelen die mogelijk kunnen bijdragen aan een reductie van stikstofemissie dan wel depositie. Hierin is onder andere gekeken naar de stappen die andere provincies op dit gebied hebben gezet, naar maatregelen die vooralsnog primair op CO<sub>2</sub>-reductie zijn gericht en naar niet eerder verkende maatregelen.

**Resultaat.** Uit het tweede onderzoek naar het effect van snelheidsverlaging komt per onderzocht traject een aparte conclusie naar voren. Op twee van de vijf trajecten heeft snelheidsverlaging volgens het onderzoek geen impact op stikstofdepositie in nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Dat op deze trajecten in het eerste onderzoek wel een effect is berekend heeft te maken met een correctie op de manier van rekenen. Op twee andere trajecten leidt snelheidsverlaging wel tot een verlaging van de stikstofdepositie in de nabijheid van het desbetreffende traject, maar zorgen omrijdeffecten voor een toename van stikstofdepositie elders. Hiermee zou een nieuwe opgave ontstaan om die toenames te voorkomen, hetgeen de maatregel extra complex zou maken. Op de volgende trajecten zijn géén maatregelen mogelijk:

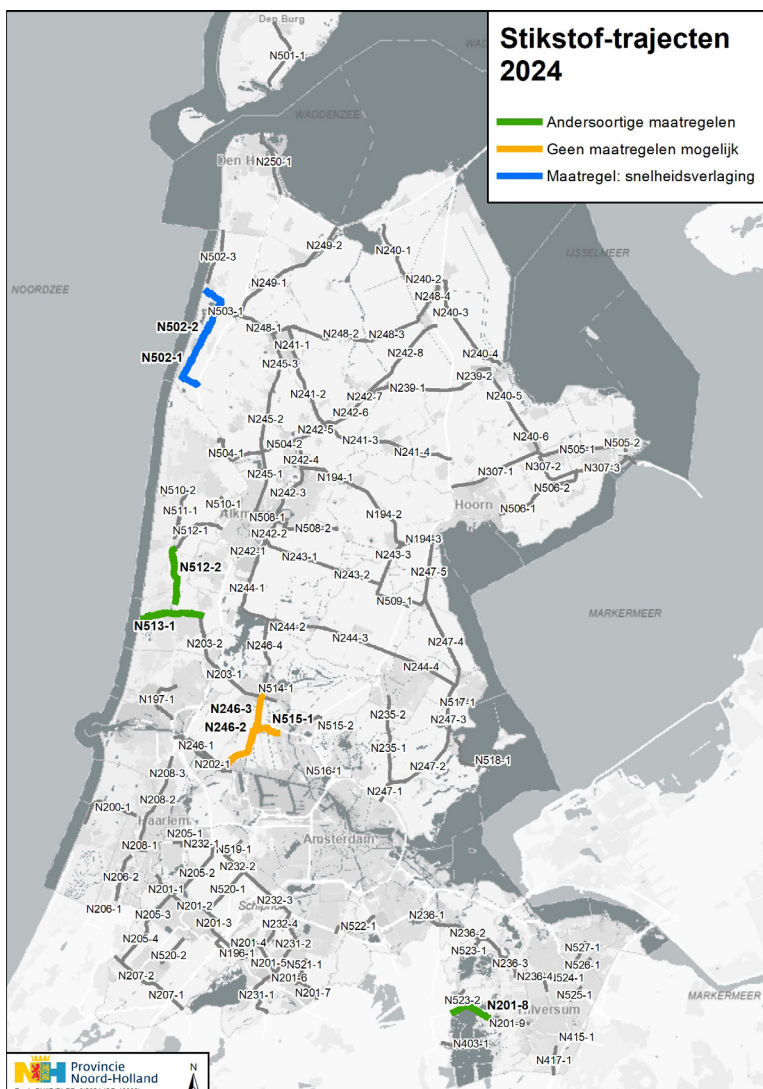
- N515-1 Westzaan
- N246-2 (vanaf aansluiting N515-1 naar noorden) en N246-3

Op slechts één aangesloten traject leidt snelheidsverlaging tot enkel een afname van stikstofdepositie. De maximaal berekende afname bedraagt hier -2,78 mol/ha/j:

- N502-1 en N502-2 tussen Petten en Callantsoog

De verkenning naar andersoortige maatregelen die intern is uitgevoerd heeft geleid tot twee aanvullende maatregelen die de depositie van stikstof vanuit de mobiliteitssector kunnen terugdringen: milieu- en zero-emissiezones en stikstofschermen. Milieu- en zero-emissiezones waren vervuilende voertuigen gebaseerd op emissieklasse of motortype. Stikstofschermen stuwen luchtstromen, incl. stikstof, op waardoor stikstof afkomstig uit voertuigen minder geconcentreerd neerdaalt. Op onderstaande wegen zijn deze maatregelen doorgerekend en hebben zij in meer of mindere mate effect.

- N201-8 Oostelijke Vechtplassen
- N512-2 Egmond aan den Hoef - Bakkum
- N513-1 Castricum aan Zee



Figuur 14. Opgaven stikstof.

# BIJLAGEN

1. Beleidscontext
2. Wegtrajecten met locatie-aanduidingen
3. Ambitielijst
4. Ambitielijst incl. motivatie investeringsprioriteit
5. Basisgegevens indicatoren
6. Netwerklijsten Monitor
7. Verklarende woordenlijst

# BIJLAGE 1

## BELEIDSCONTEXT

In de deze bijlage geven we de beleidscontext weer waar de iNHi op is gebaseerd. Dit is vanzelfsprekend het coalitieakkoord Verbinden vooruit van het huidige college en het langjarig Perspectief Mobiliteit. Ook is rekening gehouden met vele trends en ontwikkelingen. De analyse over deze informatie heeft tot resultaat dat onderwerpen zijn toegevoegd aan de iNHi en/of de NIKG.

### De basis

Vanuit het coalitieakkoord zijn er meer middelen gekomen voor mobiliteit, maar tegelijkertijd zien we ook prijsopdrijvende trends. Desalniettemin zijn de financiële middelen voor mobiliteit gestegen, terwijl de middelen op het gebied van uitvoeringskracht meer prioriteit verdienen. Het beschikbare budget zal besteed moeten worden, maar de personele invulling hiervan wordt voor de aankomende vier jaar nog een grote uitdaging. Uitvoeringskracht is een onderdeel van onze middelen en daarom net zo belangrijk.

### Coalitieakkoord 2023-2027: Verbindend vooruit

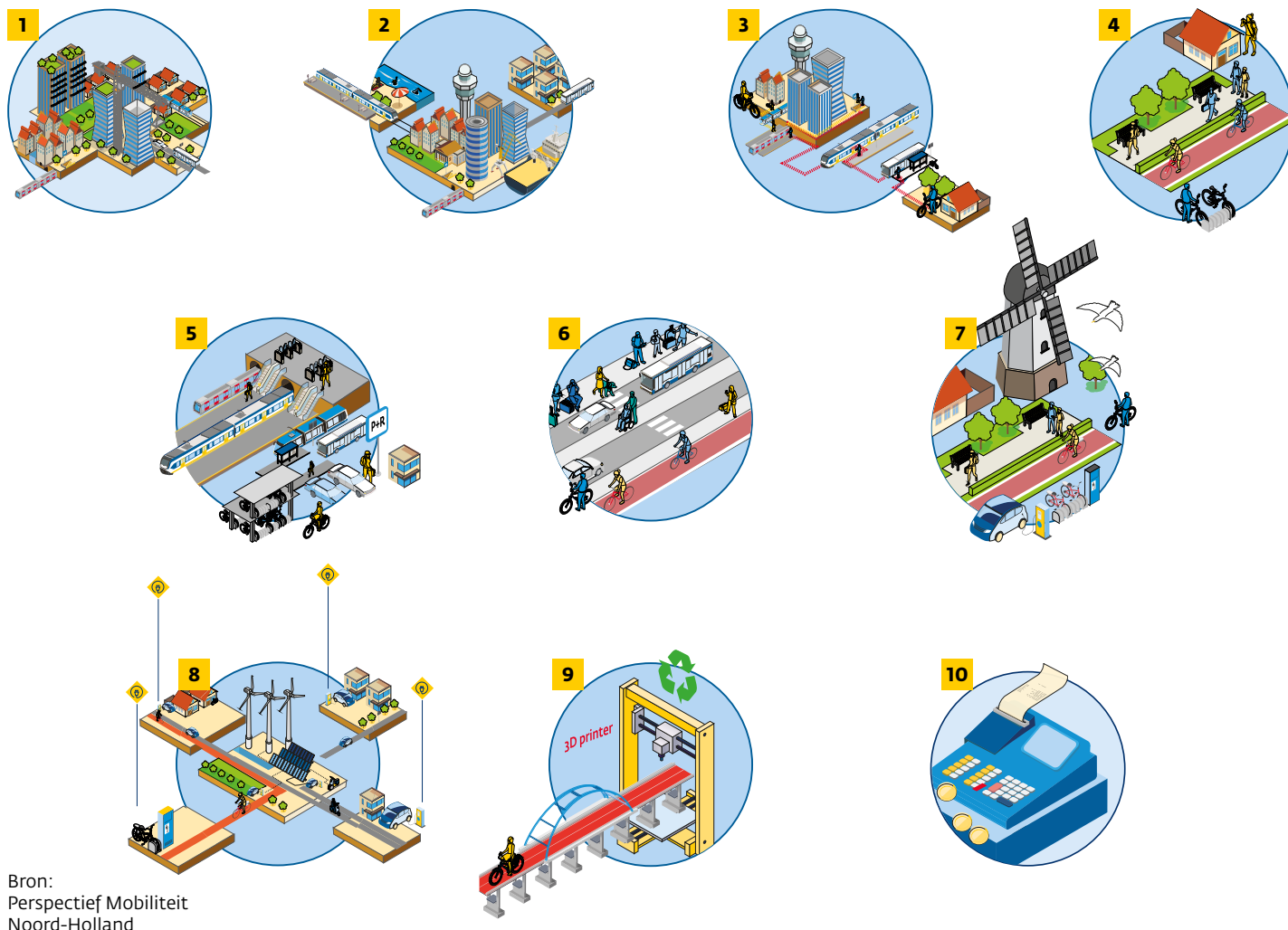
In het nieuwe coalitieakkoord staat hoe het nieuwe college met de opgaven om wil gaan op grote maatschappelijke thema's: de bouw van 191.000 woningen tot 2030, uitbreiding van het energienet, versterking van de natuur, verbetering van de luchtkwaliteit, stimuleren van de circulaire economie, tegengaan van de klimaatcrisis (inclusief reductie CO<sub>2</sub>) en oog houden voor een toekomstbestendige landbouw. Daarnaast spelen het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en economie hierin ook een grote rol. In het coalitieakkoord wordt er onder andere een directe relatie gelegd tussen de grote woningbouwopgave en de doorstroming. Een concreet beleidsdoel in het coalitieakkoord is op het gebied van verkeersveiligheid, namelijk dat de missie o verkeersslachtoffers blijft. Ook wordt er op verschillende manier aandacht gegeven aan de regio, waarbij stad én platteland goed bereikbaar moeten zijn.

In het coalitieakkoord wordt meer financiële armslag gegeven voor infrastructuur om de staat van het areaal op orde te brengen en te houden. Daarnaast wordt ruimte gegeven aan het toekomstgericht maken van de infrastructuur. De ambitieuze doelstelling voor woningbouw heeft consequenties voor mobiliteit, aangezien meer woningen leiden tot een groei van de mobiliteitsstromen. Een belangrijke passage uit het coalitieakkoord is: 'Noord-Holland bereikbaar houden en om nieuwe woningbouwlocaties te ontsluiten. Hierdoor investeren we in verschillende modaliteiten die passen bij het gebied, zowel landelijk als stedelijk.' Ook wordt in het coalitieakkoord veel aandacht besteed aan het slimmer organiseren en investeren in infrastructuur op het gebied van ov en doorfietsroutes. Het college wil in 2030 energieneutraal zijn voor de eigen operatie en wil energie opwekken langs/met infrastructuur. Ten slotte omarmt het coalitieakkoord de klimaatdoelstellingen waardoor er 55% reductie CO<sub>2</sub> moet worden gerealiseerd in 2030. Dit geldt voor alle sectoren dus ook mobiliteit. De doelen die hierboven zijn beschreven zijn ook meegenomen in de strategie. De dikgedrukte woorden komen daarin direct voor.

### Perspectief Mobiliteit

In het Perspectief Mobiliteit<sup>10</sup> staan de principes uitgewerkt voor duurzame verstedelijking en bereikbaarheid. Dit heeft raakvlakken met de opgaven van klimaat- en energietransitie, leefbaarheid, economie en vitaal landelijk gebied. De bereikbaarheid komt steeds verder onder druk te staan door de groei van het aantal inwoners en de toename van de werkgelegenheid. Daarnaast vraagt de mobiliteit steeds meer energie en ruimte. Binnen de mobiliteit zijn grootschalige veranderingen nodig om bij te dragen aan het terugdringen van de negatieve effecten van klimaatverandering. Dit leidt tot de tien hoofdogaven voor de mobiliteit, overzichtelijk gevisualiseerd als uitsnede uit het Perspectief Mobiliteit. De iNHi geeft actief invulling aan deze hoofdogaven. Waar dit niet het geval is, is dit expliciet een doorontwikkeling richting de nieuwe iNHi voor de bestuursperiode van 2027-2031 of onderdeel van een andere beleidsontwikkeling.

<sup>10</sup> Het Perspectief Mobiliteit is vastgesteld in Provinciale Staten dd. 13 september 2021.



Bron:  
Perspectief Mobiliteit  
Noord-Holland

**1 Bereikbare woningen**

Het bereikbaar maken van de urgente woningbouwopgave in de MRA en Noord-Holland-Noord zodanig dat een aantrekkelijk, vraaggericht woningaanbod wordt gerealiseerd op bereikbare en leefbare locaties met behoud van de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van kleine kernen.

**2 Bereikbare economische toplocaties/ bereikbare bedrijven**

De huidige en toekomstige economische toplocaties in Noord-Holland bereikbaar krijgen en houden op een manier die past bij de huidige en toekomstige functies en gebruikers van deze locaties (werknemers en logistiek), met beperking van negatieve effecten van hinder en vertraging.

**3 Goede dagelijkse deur- tot-deur reis**

Het zorgen voor een goed functionerend, multimodaal Daily Urban System van de MRA met aandacht voor reistijd, betrouwbaarheid en beleving, met een goede aansluiting van Noord-Holland-Noord op de MRA, mede om een

mogelijke overloop van de woningbouwopgave naar Noord-Holland-Noord te faciliteren.

**4 Lopen en fietsen**

Het inzetten op vormen van actieve mobiliteit (lopen en fietsen) om gezond gedrag te stimuleren.

**5 De ketenreis**

Het mogelijk en aantrekkelijk maken van ketenreizen binnen een multimodaal mobiliteitsnetwerk om enerzijds stedelijke gebieden goed bereikbaar te houden en anderzijds het bereik van hoogwaardige OV-lijnen te vergroten.

**6 Veilig en toegankelijk reizen**

Het zorgen voor een aantrekkelijk, veilig en voor iedereen toegankelijk mobiliteitsnetwerk, zowel door de inrichting van de infrastructuurnetwerken als ook door het beïnvloeden van het gedrag van verkeersdeelnemers.

**7 Voorkomen negatieve effecten van mobiliteit**

Het voorkomen en verhelpen van negatieve effecten van (de groei van) mobiliteit op leefbaarheid, gezondheid, landschap, biodiversiteit en klimaat.

**8 Het realiseren van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen**

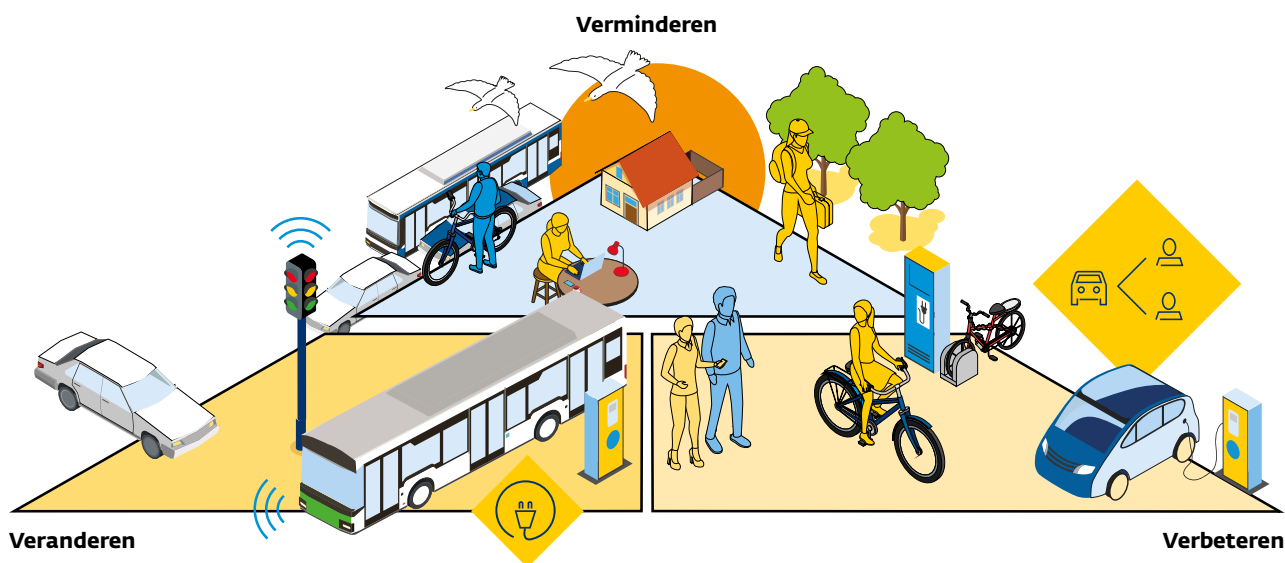
Het coördineren van een energie-infrastructuur en het realiseren van laadinfrastructuur die de verduurzaming van vervoermiddelen mogelijk maakt. Gebruiksvriendelijk en toegankelijk.

**9 Duurzame aanleg en beheer van infrastructuur**

Door werk met werk te maken, circulaire inkoop en gebruik van duurzame en gebiedseigen grondstoffen kunnen we energie- en klimaatneutraal bouwen en onderhouden.

**10 Kostenbesparing en efficiëntie op structurele lasten en dekking voor nieuwe ambities.**

De kern van het Perspectief Mobiliteit is om de mobiliteitstransitie te realiseren door mobiliteit te verminderen, veranderen en verbeteren (3V's).



Figuur 5: 3V's uit het Perspectief Mobiliteit Noord-Holland.

De nadruk van het Perspectief Mobiliteit ligt op een betere benutting van de bestaande infrastructuur en op actieve mobiliteit, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Dit betekent een zwaardere belasting van de bestaande infrastructuur en nieuwe investeringen die vooral gericht zijn op fietspaden, openbaar vervoer en mobiliteitshubs. De nadruk ligt dus minder op de doorstroming voor het autoverkeer. Daarnaast is het van belang om bij te dragen aan de ontsnippering van de natuur, behoud van biodiversiteit en een gezonde leefomgeving. Binnen deze principes van het Perspectief Mobiliteit wordt er voor de projecten die volgen uit de iNH*i* rekening gehouden met het komen tot oplossingen.

### Huidige effecten op de mobiliteit voor de provincie

Aan het einde van de vorige bestuursperiode is ambtelijk een doorkijk gegeven op de toekomst van de mobiliteit en de effecten voor de uitvoering hiervan. Dit zijn ambtelijke overwegingen over de opgaven die voor de komende bestuursperiode van groot belang zijn. Hierin worden de effecten benoemd van de globale en landelijke ontwikkelingen. In het geval van de iNH*i* en NIKG gaat het om een viertal zaken. 1) De prijsstijgingen van materiaal, materieel en mensen heeft effect op de financiële zekerheid en planbaarheid. 2) Het tekort aan uitvoeringskracht in de eigen organisatie en in de markt heeft effect op de snelheid waarmee geprogrammeerde ontwikkelingen tot resultaat komen. 3) Er is een gebrek aan ruimte om te kunnen en mogen bouwen. Denk hierbij aan de letterlijke ruimte, stikstofruimte en klimaateffecten. 4) Daarnaast moet rekening gehouden worden met de gevolgen van klimaatverandering op het functioneren van de infrastructuur.

### Nota infrastructurele kapitaalgoederen (NIKG)

De NIKG en de iNH*i* vormen samen de kaders voor de programmering van de vervangings-, verbeter- en investeringsprojecten op de provinciale infrastructuur. De iNH*i* en NIKG volgen hetzelfde bestuurlijke proces om input te leveren voor het iMPI. De keuzes die volgen vanuit de iNH*i* en NIKG moeten congruent zijn. Wanneer vanuit de iNH*i* expliciet wordt ingezet op de verbetering van de verkeersveiligheid en verbreding van de fietspaden in lijn met de doorfietsrouteaanpak. Dan kan het niet zijn dat de NIKG vanuit bezuinigings-idealen of bij tekort aan mensen en middelen de kwaliteit van de fietspaden naar beneden bijstelt.

Het NIKG borgt het onderhoud en beheer van de bestaande infrastructuur, dit is wettelijk verplicht. De invulling van deze verplichting wordt in het NIKG beschreven. Daarnaast legt de NIKG de kaders vast voor het beheer en onderhoud van de kapitaalgoederen.

### Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI)

De uitvoering van de projecten die voortkomen uit o.a. de NIKG en de iNH*i* organiseert de provincie via het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI). Het iMPI geeft inzicht in de geprogrammeerde onderhouds- en vervangingsprojecten en projecten ter verbetering of uitbreiding van de provinciale infrastructuur. Het iMPI wordt tweemaal per jaar geactualiseerd.



Uit de iNHl kunnen ook niet-infrastructurele investeringen of inzet volgen. Daarmee kan de uitvoering ook landen in andere provinciale programma's zoals Programma Smart Mobility en Actieagenda actieve mobiliteit of nieuw op te zetten programma's en subsidieregelingen. De financiering van deze niet-infrastructurele maatregelen vraagt om aandacht.

### Maatschappelijke trends en ontwikkelingen

Bepaalde maatschappelijke trends en ontwikkelingen hebben effect op de provinciale infrastructuur, op zowel de korte als de lange termijn. Belangrijke trends en ontwikkelingen specifiek voor de iNHl bespreken we hieronder. Deze zijn van belang om in ogenschouw te nemen bij het uitwerken van maatregelen en voor doorontwikkelingen. Vergelijkbare en zelfde trends en ontwikkelingen zijn opgenomen in de NIKG als ze effect hebben op het beheer- en onderhoudsregime voor de provinciale infrastructuur.

- **Woningbouw:** leidt tot extra verplaatsingen, waardoor de druk op de infrastructuur groeit.
  - *Effect voor de iNHl: De woningbouw moet niet vertraagd worden door te laat ingezette langdurige infrastructuurprojecten.*
- **Stikstof:** de bouwruimte die door stikstofregelingen gegeven wordt, heeft effect op de veranderingen in de infrastructuur. Het komen tot projecten kan hierdoor vertraging oplopen. Daarnaast is het mogelijk om met snelheidsverlaging de stikstofdepositie door het gebruik van de weg te verminderen en tegelijk de verkeersveiligheid te verbeteren.
  - *Effect voor de iNHl: het heeft effect op de mogelijke (on)haalbaarheid van geïnitieerde maatregelen. Het geeft ook de mogelijkheid tot koppelkansen.*
- **Investeringsruimte:** stijgende prijzen hebben een effect op de vraag of er voldoende investeringsruimte is om de gewenste ambities waar te maken. In het coalitieakkoord 'Verbindend Vooruit' is meer ruimte gegeven voor het op orde brengen van de staat van het netwerk. Dit heeft een positief effect voor de NIKG. Daarnaast is er ruimte voor extra investeringen in knelpunten op de infrastructuur.
  - *Effect voor de iNHl: er is investeringsruimte om knelpunten op de infrastructuur op te pakken.*
- **Verandering van klimaat en biodiversiteit:** vraagt om een prioritering in de iNHl voor klimaatvriendelijke modaliteiten zoals fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit.
  - *Effect voor de iNHl: inzet op mobiliteitstransitie is gevraagd. De iNHl gaat niet over het ontwerpen van duurzame infrastructuur of de duurzame uitvoering van projecten. Dit is onderdeel van de NIKG.*
- **Vaarwegen:** Wanneer vaarwegen eenzelfde verbinding maken tussen gebieden als een provinciale weg, kan dit een oplossend vermogen hebben voor het logistiek verkeer. Dit geldt ook voor bijvoorbeeld bouwverkeer. De provincie wil inzetten op vervoer over water. Hier loopt een beleidsverkenning.
  - *Effect voor de iNHl: inzetten op vervoer over water ten opzichte van de weg is een prioritering die de iNHl kan maken. Echter moet er nader onderzoek gedaan worden naar de geschikte vaarwegen. Dit is een doorontwikkeling voor de iNHl in nauwe samenwerking met de beleidsverkenning.*
- **Belang van economische centra en logistieke lijnen:** deze lijnen zijn binnen de provincie van economisch belang. De lijnen zijn onderverdeeld in internationale, nationale en regionale centra. Deze lijnen moeten qua bereikbaarheid op orde zijn.
  - *Effect iNHl: op dit moment is er nog onvoldoende kwalitatief inzicht in de effecten van deze lijnen op het netwerk. In de doorontwikkeling van de iNHl wordt dit punt meegenomen.*
- **Brede welvaart en mobiliteitsrechtvaardigheid:** mobiliteit is een voorwaarde om volwaardig mee te kunnen doen aan de maatschappij. Met een brede welvaart en mobiliteitsrechtvaardigheid willen we dit voor elke inwoner van Noord-Holland garanderen, of dit met de auto, fiets of bus is en of dit vanuit het landelijk of stedelijk gebied is. Dit vereist mogelijk geen investeringen in harde infrastructuur, maar bijvoorbeeld in de informatievoorzieningen naar doelgroepen of in het vergroten van de mogelijkheden door extra prijsprikkels.
  - *Effect voor de iNHl: in de afweging van knelpunten kan extra aandacht geschonken worden aan breed beschikbare mobiliteitsvormen, zoals de fiets en ov.*
- **Ontwikkelingen voertuigen:** de toename van elektrisch vervoer kan invloed hebben op het areaal. Elektrische voertuigen en voertuigen voortgedreven op waterstof zijn schoner dan fossiel aangedreven voertuigen. Echter zijn ze ook zwaarder. Hierdoor zal de weg sneller degraderen. Zwaardere voertuigen maken ook meer bandengeluid. Bandengeluid is al vanaf ongeveer 60 km/u harder dan het geluid van een verbrandingsmotor.
  - *Effect voor de iNHl: de geluidsbelasting op de omgeving zal eerder hoger worden dan lager. Hier houdt de iNHl rekening mee in de indicator Gezonde Leefomgeving.*
- **Toenemend ruimtegebruik:** in het Ruimtelijk Voorstel staat dat de provincie ongeveer 25% ruimte tekort gaat komen om alle functies in de toekomst te kunnen uitvoeren. Dat vraagt om keuzes die effect hebben op de infrastructuur, waarbij er gekeken moet worden naar strategie en slimme keuzes maken.
  - *Effect voor de iNHl: het ruimtegebruik van de provinciale infrastructuur is hier onderdeel van. Er kan gekeken worden naar gedeeld ruimtegebruik, zoals wateropslag onder wegen. Dit is nog geen onderdeel van de NIKG en iNHl. Wel weten we dat er eigenlijk geen tot nauwelijks meer fysieke en milieuruimte beschikbaar is voor nieuwe infrastructuur.*

- **Visie Publieke Mobiliteit (deur-tot-deur reis):** de ambitie van de provincie Noord-Holland is om met de Visie Publieke Mobiliteit aantrekkelijke deur-tot-deur reisopties te bieden voor vervoerstromen van en naar bestemmingen waar niet altijd voldoende ruimte is voor de auto of waar de auto niet gewenst is of voor reizigers die niet van een eigen vervoermiddel (zoals auto of fiets) gebruik kunnen of willen maken.
  - *Effect voor de iNHi: de huidige iNHi heeft nog geen inzicht in de gevolgen van een nieuwe OV-concessie en de directe invulling van het STOMP-principe die volgt uit de Visie Publieke Mobiliteit. Deze twee punten leiden mogelijk tot nieuwe infrastructuur of aanpassingen.*
- **Energie-infrastructuur:** het netwerk aan boven- en ondergrondse energie-infrastructuur heeft zijn eigen knelpunten, waaronder netwerkcongestie. Dit netwerk maakt geen deel uit van de iNHi, maar hebben wel effect in het onderhoud en nieuwbouw van deze structuur langs, onder of over de provinciale weg, fietspad of vaarweg.
  - *Effect voor de iNHi: dit heeft een effect op de programmering van de projecten. Mogelijk kan meegekoppeld worden wanneer onderhoud moet worden uitgevoerd op de provinciale infrastructuur. Het leggen van de relaties gebeurt nadat een iMPI-project is gestart.*
- **Smart Mobility:** Smart Mobility wordt ingezet om techniek, gedragsverandering wet- en regelgeving in te bedden om o.a. multimodale en duurzame bereikbaarheid te faciliteren. Duurzame mobiliteitsplannen hebben effect op de bereikbaarheid van de regio's, het gebruik van de infrastructuur en multimodaal reizen.
  - *Effect voor de iNHi: de iNHi volgt deze ontwikkelingen en zet waar mogelijk de Smart Mobility maatregelen en concepten in. Smart Mobility zal een groot effect hebben op de mobiliteitsmix, behoefte en inrichting van de infrastructuur en netwerk.*
- **Betalen naar gebruik:** landelijk is er al tientallen jaren discussie over de invoering van rekeningrijden. Naar verwachting zal een vorm van betalen naar gebruik in de nabije toekomst worden ingevoerd. Dit zal een effect hebben op het gebruik van de infrastructuur. Verkeersstromen zullen veranderen.
  - *Effect voor de iNHi: op dit moment zijn de effecten van betalen naar gebruik niet van toepassing voor de iNHi. De iNHi kijkt naar huidige knelpunten op de huidige infrastructuur. Het kan wel betekenen dat er in de toekomst provinciale wegen anders worden gebruikt en sneller of juist minder snel degraderen. Dit is een effect in de NIKG.*
- **Verkeersmanagement as a Service (VMaaS):** monitoring van de provinciale wegen. Hierdoor kan verkeer actief worden beïnvloed. Ook kan er een onderscheid worden gemaakt tussen doelgroepen.
  - *Effect op de iNHi: kan bijdragen aan het optimaliseren van knelpunten. Bij eenvoudige knelpunten kan het moment van groot onderhoud worden uitgesteld, bij complexe knelpunten kan de hinder worden verminderd.*

# BIJLAGE 2

## WEGTRAJECTEN MET LOCATIE-AANDUIDINGEN

De onderverdeling van de wegtrajecten in NHN en NHZ volgt niet volledig de indeling van de bestuurlijke regio's. Hieronder zijn de nuances toegelicht. De gewijzigde wegtrajecten zijn aangeduid met een\* bij de regio.

- N203-2 (van de A9 Uitgeest tot Castricum) in de regio Alkmaar heeft goede alternatieven geldend voor de regio NHZ. Daarom wordt deze omgezet naar NHZ.
- N243-2 en N243-2 (van Schermerhorn naar Avenhorn) in de regio Zaanstreek-Waterland liggen in het verlengde van de N243-1 in de regio Alkmaar en hebben een gelijkwaardige inrichting in het systeem. Daarmee worden deze omgezet naar de regio NHN.
- N244-1 (van de N242 Omval tot N246 West-Grafdijk) in de regio Alkmaar heeft geen acceptabel alternatief voor de autobereikbaarheid.
- N244-4 (van de A7 Purmerend Noord tot de N247 Edam/Volendam) in de regio Zaanstreek-Waterland maakt onderdeel uit van de ruit om Waterland: A7, N244, N247, A10, A8. Dit functioneert goed in NHZ en wijzigt niet.
- N246-4 (van de N203 Wormerveer naar de N244 West-Grafdijk) in de regio Zaanstreek-Waterland heeft geen acceptabel alternatief voor de autobereikbaarheid zonder OV en met een smal fietspad. Daarmee plaatsen we het in de regio NHN.
- N247-4 (van Edam/Volendam naar Oosthuizen) in de regio Zaanstreek-Waterland heeft een R-net-buslijn en doorfietsroute. Daarmee past het goed in de regio NHZ en wijzigt niet.
- N509-1 (van Oosthuizen naar Schermerhorn) in de regio Zaanstreek-Waterland heeft geen volwaardig alternatief om opgenomen te worden in de lijn die geldt voor NHZ. Daarom is de regio gewijzigd in NHN.

Wegtraject-code	locatie-aanduiding	Bestuurlijke regio	NHN/NHZ
N194-1	Heerhugowaard - Obdam	2. Regio Alkmaar	NHN
N194-2	Obdam - Avenhorn	3. Westfriesland	NHN
N194-3	Avenhorn - Scharwoude	3. Westfriesland	NHN
N196-1	Hoofddorp - Aalsmeer	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N197-1	Heemskerk - Beverwijk	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	NHZ
N200-1	Zandvoort - Overveen	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	NHZ
N201-1	Heemskerk - Cruquius	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N201-2	Cruquius - Hoofddorp Noord / Hoofdweg N520	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N201-3	Hoofddorp Noord / Hoofdweg N520 - Rozenburg	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N201-4	Rozenburg - Oude Meer N232	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N201-5	Oude Meer N232 - N231	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N201-6	Amstelveen N231 - N521 Uithoorn	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N201-7	N521 Uithoorn - Amstel	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N201-8	Vreeland - Kortenhoef	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N201-9	Kortenhoef - Hilversum	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N202-1	Velsen Zuid langs Noordzeekanaal	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	NHZ
N203-1	Wormerveer / Krommenie - A9	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N203-2	A9 Uitgeest - N513 Castricum	2. Regio Alkmaar	NHN*
N205-1	Haarlem - Vijfhuizen	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N205-2	Vijfhuizen - Cruquius	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N205-3	Cruquius - Zwaanshoek	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N205-4	Zwaanshoek - N207	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N206-1	Zuid-Holland - Vogelenzang	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	NHZ
N206-2	Vogelenzangse weg - Aerdenhout	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	NHZ

Wegtraject-code	locatie-aanduiding	Bestuurlijke regio	NHN/NHZ
N207-1	Leimuiderbrug - Nieuw-Vennep	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N207-2	Nieuw-Vennep - Lisserbroek	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N208-1	Wagenweg Haarlem - N200	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	NHZ
N208-2	N200 - Haarlem Delftwijk	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	NHZ
N208-3	Haarlem Delftwijk - Velsbroek	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	NHZ
N231-1	Vrouwenakker - N201 Aalsmeer	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N231-2	N201 - Amstelveen Bosrandbrug	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N232-1	Schipholweg: Haarlem - Vijfhuizen	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N232-2	Schipholweg: Vijfhuizen - N520 Hoofdweg	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N232-3	Schipholweg: Badhoevedorp - Schiphol Oost	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N232-4	Schipholdijk: Schiphol Oost - Oude Meer N201	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N235-1	Het Schouw - IJpendam	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N235-2	IJpendam - Purmerend	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N236-1	Amsterdam Nellestein - Driemond	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N236-2	Driemond - Fort Uitermeer N523	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N236-3	Fort Uitermeer N523 - 's Graveland	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N236-4	's Graveland - Bussum	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N239-1	Nieuwe Niedorp - Lambertschaag A7	3. Westfriesland	NHN
N239-2	Lambertschaag A7 - N240 Medemblik	3. Westfriesland	NHN
N240-1	Westerland N99 - Slootdorp	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N240-2	Slootdorp - Wieringerwerf A7	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N240-3	Wieringerwerf A7 - Tussenweg Middenmeer	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N240-4	Tussenweg Middenmeer - Medemblik	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N240-5	Medemblik - Wervershoof	3. Westfriesland	NHN
N240-6	Wervershoof - WFO-terrein N505 / N307	3. Westfriesland	NHN
N241-1	Schagen N248 - Schagen	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N241-2	Schagen - N242 Verlaat	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N241-3	A.C de Graafweg: N242 Verlaat - Opmeer Langereis	3. Westfriesland	NHN
N241-4	A.C. de Graafweg: Opmeer Langereis - Wognum A7	3. Westfriesland	NHN
N242-1	A9 Alkmaar Overdie - Alkmaar Oudorp	2. Regio Alkmaar	NHN
N242-2	Alkmaar Oudorp - Stad van de Zon	2. Regio Alkmaar	NHN
N242-3	Alkmaar Stad van de Zon - N194 Heerhugowaard	2. Regio Alkmaar	NHN
N242-4	N194 Heerhugowaard - N504 Oudkarspel	2. Regio Alkmaar	NHN
N242-5	N504 Oudkarspel - N241 Verlaat	2. Regio Alkmaar	NHN
N242-6	N241 Verlaat - N239 Nieuwe Niedorp	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N242-7	N239 Nieuwe Niedorp - Middenmeer Groetweg	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N242-8	Middenmeer Groetweg - Middenmeer A7	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N243-1	N242 Omval - Schermerhorn	2. Regio Alkmaar	NHN
N243-2	Schermerhorn - N509	5. Zaanstreek-Waterland	NHN*
N243-3	N509 - Avenhorn	5. Zaanstreek-Waterland	NHN*
N244-1	N242 Omval - N246 West-Grafdijk	2. Regio Alkmaar	NHN
N244-2	N246 West-Grafdijk - De Rijp	2. Regio Alkmaar	NHN
N244-3	De Rijp - A7 Purmerend Noord	5. Zaanstreek-Waterland	NHN
N244-4	A7 Purmerend Noord - N247 Edam / Volendam	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N245-1	Alkmaar De Mare N508 - N504 Noord-Scharwoude	2. Regio Alkmaar	NHN
N245-2	N504 Noord-Scharwoude - Dirkshorn	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N245-3	Dirkshorn - N248 Schagen	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N246-1	Velsen Noord langs Noordzeekanaal - Nauerna	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N246-2	Nauerna - N515 Westzaan	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N246-3	N515 Westzaan - N203 Wormerveer	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N246-4	N203 Wormerveer - N244 West-Grafdijk	5. Zaanstreek-Waterland	NHN*
N247-1	Amsterdam Buikslotermeer A10 - Het Schouw	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N247-2	Het Schouw - Monnickendam	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N247-3	Monnickendam - N244 Edam / Volendam	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ

Wegtraject-code	locatie-aanduiding	Bestuurlijke regio	NHN/NHZ
N247-4	N244 Edam / Volendam - Oosthuizen	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N247-5	Oosthuizen - Scharwoude A7	3. Westfriesland	NHN
N248-1	N9 Schagerbrug - N241 Schagen	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N248-2	N241 Schagen - Kolhorn	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N248-3	Kolhorn - Middenmeer	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N248-4	Middenmeer - A7 Wieringerwerf	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N249-1	N9 De Stolpen - Anna Paulowna	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N249-2	Anna Paulowna - N99 Breezand	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N250-1	Den Helder N99 De Kooij - Teso Veerhaven	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N307-1	Hoorn A7 - WFO-terrein N240 / N505	3. Westfriesland	NHN
N307-2	WFO-terrein N240 / N505 - Hoogkarspel N506	3. Westfriesland	NHN
N307-3	Hoogkarspel N506 - Enkhuizen Houtribdijk	3. Westfriesland	NHN
N403-1	Loosdrecht - Loenen	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N415-1	Hilversum richting Baarn	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N417-1	Hilversum richting Utrecht	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N501-1	Texel	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N502-1	N9 Burgervlotbrug - Sint Maartenszee	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N502-2	Sint Maartenszee - Callantsoog	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N502-3	Callantsoog - Julianadorp	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N503-1	N502 - N9 Schagerbrug	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N504-1	N9 Schoorl - N245 Noord-Scharwoude	2. Regio Alkmaar	NHN
N504-2	N245 Noord-Scharwoude - N242 Oudkarspel	2. Regio Alkmaar	NHN
N505-1	WFO-terrein N307 / N240 - Bovenkarspel	3. Westfriesland	NHN
N505-2	Bovenkarspel - Enkhuizen Houtribdijk N307	3. Westfriesland	NHN
N506-1	Hoorn Kersenboogerd - Hem	3. Westfriesland	NHN
N506-2	Hem - Hoogkarspel N307	3. Westfriesland	NHN
N508-1	Alkmaar De Mare N245 - Stad van de Zon N242	2. Regio Alkmaar	NHN
N508-2	Alkmaar Stad van de Zon N242 - Ursem	2. Regio Alkmaar	NHN
N509-1	Oosthuizen N247 - Ronde N243 Schermerhorn	5. Zaanstreek-Waterland	NHN*
N510-1	N9 Alkmaar - Bergen	2. Regio Alkmaar	NHN
N510-2	N511 Westdorp - Bergen aan Zee	2. Regio Alkmaar	NHN
N511-1	Egmond aan den Hoef - N510 Westdorp	2. Regio Alkmaar	NHN
N512-1	N9 Alkmaar De Hoef - Egmond aan den Hoef	2. Regio Alkmaar	NHN
N512-2	Egmond aan den Hoef - Bakkum	2. Regio Alkmaar	NHN
N513-1	N203 Castricum - Casticum aan Zee	2. Regio Alkmaar	NHN
N514-1	Ned Benedictweg Wormerveer	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N515-1	N246 Westzaan - Guisweg A8	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N515-2	De Zaan - A7 Zaandijk	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N516-1	Zaandam Zuid - Oostzaan	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N517-1	N247 - Volendam	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N518-1	Monnickendam - Marken	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N519-1	N232 Boersingheliede - Zwanenburg	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N520-1	Hoofdweg: N232 Schipholweg - Hoofddorp Noord N201	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N520-2	Hoofdweg: Hoofddorp Toolenburg - Nieuw-Vennep	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N521-1	N201 Uithoorn - Amstelveen Legmeer	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N522-1	A9 Ouderkerk a/d Amstel - A2 Ouderkerk a/d Amstel	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N523-1	Uitermeer N236 - Nederhorst den Berg	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N523-2	Overmeer - N201	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N524-1	N236 Bussum - Hilversum	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N525-1	Hilversum - Laren	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N526-1	Crailo - Blaricummer Heide	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N527-1	Crailo - Huizen	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ

\* gewijzigde regio's t.b.v. een effectieve onderverdeling in NHN en NHZ en de daarbij behorende inzet op Doorstroming Wegverkeer en Doorstroming ov.

# BIJLAGE 3 AMBITIELIJST

### Legenda ambitielijst:

In de ambitielijst is inzichtelijk wat het resultaat is van het afwegingskader. De wegtrajecten zijn geclassificeerd, van 1 t/m 130. Per wegtraject is zichtbaar wat de classificatie per indicator is van 1 t/m 130. De bestuurlijke regio's zijn aangeduid met hun afkortingen:

NHN Noord-Holland-Noord

Waaronder de regio's:

KOP Regio Kop van Noord-Holland

WF Regio West-Friesland

ALK Regio Alkmaar

NHZ Noord-Holland-Zuid

Waaronder de regio's:

ZW Regio Zaanstreek Waterland

ZKIJ Regio Zuid-Kennemerland IJmond

AML Regio Amstelland-Meerlanden

G&V Regio Gooi- en Vechtstreek

De woningbouwopgaven zijn gecategoriseerd: alle voorziene nieuwbouwwoningen (plancapaciteit t/m 2030) in een grote straal rond de weg met een mogelijke relatie tot de provinciale weg zijn meegenomen. Hierbij is rekening gehouden met de aanwezigheid van OV-knooppunten.

Verdeling klassen:

<b>0-500 woningen</b>	Klasse 0
<b>500-1000 woningen</b>	Klasse 1
<b>1000-3000 woningen</b>	Klasse 2
<b>Meer dan 3000 woningen</b>	Klasse 3

Classificatie	Wegtraject-code	Regio	NHN/NHZ	Verkeers-veiligheid wegen	Verkeers-veiligheid fietspaden	Gezonde leefomgeving	Doorstroming wegverkeer	Doorstroming OV	Ontsnippering	Verstedelijking	Stikstof
1	N250-1	KOP	NHN	73	30	1	18	62	59	2	
2	N247-2	ZW	NHZ	40	53	6	2	2	34	1	
3	N232-3	AML	NHZ	58	45	23	14	1	34	1	
4	N242-3	ZW	NHN*	33	91	10	1	20	68	3	
5	N522-1	AML	NHZ	68	6	12	7	3	23	0	
6	N231-2	AML	NHZ	20	18	11	20	6	29	3	
7	N247-4	ZW	NHZ	7	73	12	48	4	12	1	
8	N196-1	AML	NHZ	10	1	45	8	78	68	1	
8	N246-4	ZW	NHN*	38	65	17	14	78	38	1	
10	N203-1	ZW	NHZ	94	36	2	9	78	68	2	
11	N243-3	ZW	NHN*	10	65	24	24	34	40	0	
12	N208-2	ZKIJ	NHZ	10	80	3	93	78	68	2	
13	N243-1	ALK	NHN	55	14	16	48	11	68	0	
13	N512-2	ALK	NHN	1	48	20	93	62	7	0	x
15	N203-2	ALK	NHZ*	33	36	8	61	78	16	0	

Classificatie	Wegtraject-code	Regio	NHN/NHZ	Verkeers-veiligheid wegen	Verkeers-veiligheid fietspaden	Gezonde leefomgeving	Doorstroming wegverkeer	Doorstroming OV	Ontsnippering	Verstede-lijking	Stikstof
16	N501-1	KOP	NHN	91	53	32	13	28	50	1	
17	N504-2	ALK	NHN	58	30	31	24	78	68	0	
18	N520-2	AML	NHZ	28	10	26	79	46	68	3	
18	N527-1	GV	NHZ	38	45	29	93	7	4	1	
20	N206-2	ZKIJ	NHZ	20	7	41	110	55	19	0	
20	N236-1	GV	NHZ	65	12	20	39	23	50	0	
20	N240-3	KOP	NHN	3	30	111	48	78	68	0	
23	N520-1	AML	NHZ	8	36	41	48	20	68	0	
24	N515-2	ZW	NHZ	40	4	85	33	27	59	0	
25	N231-1	AML	NHZ	65	7	47	9	18	68	1	
26	N513-1	ALK	NHN	18	21	85	48	62	11	1	x
27	N511-1	ALK	NHN	13	30	85	48	46	24	0	
28	N208-1	ZKIJ	NHZ	15	91	4	79	78	68	1	
29	N241-4	WF	NHN	26	48	26	48	78	68	1	
30	N201-1	AML	NHZ	23	79	12	14	11	29	2	
30	N235-1	ZW	NHZ	87	21	9	24	78	27	0	
30	N236-4	GV	NHZ	20	14	85	21	55	3	0	
33	N521-1	AML	NHZ	29	85	15	36	5	68	3	
34	N232-2	AML	NHZ	15	23	47	79	46	68	0	
35	N243-2	ZW	NHN*	29	48	47	41	19	40	0	
36	N403-1	GV	NHZ	14	23	56	110	78	2	0	
36	N502-3	KOP	NHN	5	53	85	66	55	40	0	
38	N525-1	GV	NHZ	51	12	56	44	39	25	0	
39	N244-2	ALK	NHN	79	2	56	110	55	40	3	
40	N239-1	WF	NHN	29	36	47	79	78	48	0	
40	N248-3	KOP	NHN	36	23	34	110	78	48	0	
40	N524-1	GV	NHZ	94	2	111	61	39	16	0	
43	N244-4	ZW	NHZ	112	14	19	79	30	68	0	
43	N504-1	ALK	NHN	40	30	56	61	55	29	0	
45	N249-1	KOP	NHN	68	7	69	110	78	68	0	
45	N506-2	WF	NHN	55	19	34	110	78	68	0	
47	N241-3	WF	NHN	91	70	56	21	78	68	0	
47	N246-2	ZW	NHZ	5	65	56	79	78	40	0	
47	N247-5	WF	NHN	8	70	47	79	16	68	0	
50	N519-1	AML	NHZ	101	5	69	110	62	68	0	
51	N200-1	ZKIJ	NHZ	1	74	111	93	78	6	0	
51	N235-2	ZW	NHZ	112	23	20	41	28	68	2	
51	N240-4	KOP	NHN	47	36	111	66	78	68	0	
54	N242-1	ALK	NHN	4	88	85	33	78	68	3	
54	N248-2	KOP	NHN	37	48	85	79	62	68	0	
56	N206-1	ZKIJ	NHZ	101	10	69	110	78	68	0	
56	N236-3	GV	NHZ	73	20	69	110	78	7	0	
56	N240-1	KOP	NHN	79	23	56	79	78	40	0	
59	N236-2	GV	NHZ	40	48	47	66	62	68	0	
59	N248-4	KOP	NHN	29	60	111	93	46	68	0	
61	N515-1	ZW	NHZ	79	45	26	44	78	19	0	
62	N509-1	ZW	NHN*	40	65	34	79	39	68	0	
63	N242-8	KOP	NHN	79	23	56	110	39	50	0	

Classificatie	Wegtraject-code	Regio	NHN/NHZ	Verkeers-veiligheid wegen	Verkeers-veiligheid fietspaden	Gezonde leefomgeving	Doorstroming wegverkeer	Doorstroming OV	Ontsnippering	Verstede-lijking	Stikstof
63	N248-1	KOP	NHN	47	61	69	66	46	68	0	
63	N417-1	GV	NHZ	68	30	85	93	62	7	0	
63	N506-1	WF	NHN	23	70	56	110	78	68	0	
67	N526-1	GV	NHZ	73	36	56	48	78	22	0	
68	N201-9	GV	NHZ	58	42	85	44	78	7	1	
68	N244-1	ALK	NHN	18	74	41	93	46	27	0	
68	N307-3	WF	NHN	94	23	69	93	62	59	2	
68	N503-1	KOP	NHN	79	53	69	61	62	68	0	
68	N508-1	ALK	NHN	94	85	47	17	39	59	1	
68	N523-2	GV	NHZ	105	14	85	110	78	68	0	
74	N242-4	ALK	NHN	51	91	34	24	34	68	1	
74	N505-2	WF	NHN	94	42	69	66	78	59	2	
76	N502-1	KOP	NHN	58	53	69	93	39	14	0	x
77	N240-6	WF	NHN	40	76	85	39	30	68	0	
78	N240-2	KOP	NHN	87	53	34	110	30	50	0	
78	N245-3	KOP	NHN	68	77	17	66	34	68	2	
80	N232-4	AML	NHZ	65	80	56	31	8	68	0	
80	N247-3	ZW	NHZ	15	97	56	36	9	34	0	
82	N249-2	KOP	NHN	73	53	85	110	62	68	0	
83	N415-1	GV	NHZ	58	62	111	93	62	12	0	
84	N202-1	ZKIJ	NHZ	23	97	47	48	13	34	0	
85	N518-1	ZW	NHZ	26	102	47	66	9	40	0	
86	N246-1	ZW	NHZ	79	65	69	93	78	68	0	
87	N510-2	ALK	NHN	79	62	111	110	62	4	0	
88	N201-8	GV	NHZ	103	62	85	93	78	1	0	x
89	N208-3	ZKIJ	NHZ	107	103	5	48	46	38	2	
90	N240-5	WF	NHN	47	77	111	110	78	68	0	
91	N523-1	GV	NHZ	40	85	85	93	62	16	0	
92	N516-1	ZW	NHZ	115	103	7	33	13	68	3	
93	N502-2	KOP	NHN	58	96	85	48	62	14	0	x
93	N510-1	ALK	NHN	123	42	85	110	55	50	0	
95	N508-2	ALK	NHN	79	88	85	66	78	59	1	
95	N512-1	ALK	NHN	55	97	45	66	30	68	0	
97	N201-2	AML	NHZ	51	103	41	79	17	50	2	
98	N514-1	ZW	NHZ	51	101	69	9	78	68	2	
99	N245-1	ALK	NHN	47	103	34	48	13	50	0	
100	N194-3	WF	NHN	111	80	111	110	78	68	0	
101	N242-5	ALK	NHN	105	103	85	28	39	68	0	
102	N239-2	WF	NHN	33	103	111	66	25	68	0	
103	N247-1	ZW	NHZ	112	88	85	5	78	68	0	
104	N232-1	AML	NHZ	94	97	85	66	78	68	0	
105	N245-2	KOP	NHN	78	103	85	44	78	68	0	
106	N194-1	ALK	NHN	121	84	85	93	78	68	2	
107	N194-2	WF	NHN	122	83	69	110	78	68	1	
107	N241-2	KOP	NHN	123	91	32	79	78	68	0	
109	N242-7	KOP	NHN	87	103	85	61	46	50	0	
110	N197-1	ZKIJ	NHZ	107	103	34	4	25	19	2	
111	N201-3	AML	NHZ	58	103	85	28	78	68	3	



Classificatie	Wegtraject-code	Regio	NHN/NHZ	Verkeers-veiligheid wegen	Verkeers-veiligheid fietspaden	Gezonde leefomgeving	Doorstroming wegverkeer	Doorstroming OV	Ontsnippering	Verstede-lijking	Stikstof
112	N205-1	AML	NHZ	68	103	69	31	78	68	3	
113	N201-4	AML	NHZ	73	103	111	66	78	68	1	
113	N505-1	WF	NHN	87	103	85	93	78	59	0	
115	N242-2	ALK	NHN	126	103	111	21	23	68	2	
116	N207-1	AML	NHZ	100	103	69	3	46	68	2	
116	N241-1	KOP	NHN	127	91	29	110	62	68	0	
118	N244-3	ZW	NHN	107	103	69	66	34	68	0	
118	N307-1	WF	NHN	129	103	111	9	62	68	0	
120	N205-4	AML	NHZ	91	103	111	41	78	29	3	
120	N207-2	AML	NHZ	103	103	111	18	34	59	3	
122	N517-1	ZW	NHZ	117	103	111	36	20	29	0	
123	N246-3	ZW	NHZ	120	103	25	6	78	68	0	
124	N205-3	AML	NHZ	110	103	111	93	78	40	2	
125	N201-5	AML	NHZ	119	103	56	79	78	68	0	
125	N205-2	AML	NHZ	115	103	111	110	78	50	0	
127	N201-7	AML	NHZ	117	103	85	30	78	25	0	
128	N242-6	KOP	NHN	125	103	111	79	55	68	0	
129	N307-2	WF	NHN	128	103	69	93	78	59	0	
130	N201-6	AML	NHZ	130	103	111	48	78	68	0	

\* gewijzigde regio's t.b.v. een effectieve onderverdeling in NHN en NHZ en de daarbij behorende inzet op Doorstroming Wegverkeer en Doorstroming ov.

# BIJLAGE 4

## AMBITIELIJST INCL. MOTIVATIE

### INVESTERINGSPRIORITEIT

Classificatie	Wegtraject		Motivatie	Ontsnipper-opgave	iMPI-maategelcode
1	N250-1	Opgave al een project	De slechts scorende weg van Noord-Holland heeft de grootste opgave op gezonde leefomgeving met een directe relatie met de hoeveelheden verkeer richting Texel en het Maritiem cluster. Deze problematiek is reeds geprogrammeerd in iMPI-project alg-41: Bereikbaarheid Den Helder. Maatregelen worden meegenomen in het Maritiem Cluster.		alg-41
2	N247-2	Opgave al een project	Dit wordt opgepakt als het project Onderdoorgang Broek in Waterland (iMPI N247-22), onderdeel van het programma Bereikbaarheid Waterland		N247-22
3	N232-3	Opgave al een project	Gemeente Haarlemmermeer wil een deel van de Schipholweg overnemen tbv de ruimtelijke ontwikkelingen in Badhoevedorp. De gemeente is bezig met een studie incl. de doorfietsroute. (iMPI o.a. N232-15)		o.a. N232-15
4	N242-3	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op doorstroming op de weg door o.a. een smal spoorviaduct. Verkenning naar verbreding N242 tussen Zuidtangent en Westtangent naar 2x2 is onderdeel van de Regionale investeringsagenda Alkmaar (RIA Alkmaar). De scope vraagt verbreding met meer inzicht op een breder netwerkniveau.  Dit wegtraject is onderdeel van de Ring Alkmaar. Hieronder vallen de N242-1/-4, N245-1, N508-1 en de Rijksweg N9. Daarbij is het reeds onderdeel van het project N242-29 om maatregelen mee te koppelen.	Geen	N242-29
5	N522-1	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op de inrichting van de fietspaden. De score voor doorstroming OV moet gecorrigeerd worden na oplevering van het project Brug Ouderkerk aan de Amstel.	Klein	
6	N231-2	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op doorstroming OV en gezonde leefomgeving met een grote woningbouwopgave in de omgeving.  Dit wegtraject is reeds onderdeel van het studie Bosrandweg - Fokkerweg (iMPI N232-14/-16). We gaan op zoek naar doorstromingsmaatregelen voor het OV met de grote woningbouwopgave.	Minimaal	N232-14/-16
7	N247-4	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid door relatie smalle wegprofielen en bruggen. Pragmatisch aanpakken met maatregelen op kruispunten, incl. de bushaltes.	Middel-groot	
8	N196-1	Opgave opgelost, data nog niet verwerkt en datacorrectie nodig	De verkeersveiligheidsrisico's zijn opgelost met het reeds uitgevoerde project HOVASZ. Het langs de parallelle Kruisweg liggende fietspad is reeds een project in samenwerking met VRA en Haarlemmermeer. Datacorrectie: fietspad is eigendom van Haarlemmermeer		
8	N246-4	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
10	N203-1	Opgave al een project	De huidige problematiek wordt opgepakt in het project A8A9 (iMPI N203-01) en in de kortetermijnmaatregelen Krommenie om de huidige leefbaarheid te verbeteren (iMPI N203-16).		N203-01/-16
11	N243-3	Opgave opgelost, data nog niet verwerkt	De knelpunten zijn opgelost in het reeds afgeronde project N243-06. Nieuwe data nog niet verwerkt		N243-06
12	N208-2	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op gezonde leefomgeving en de verkeersveiligheid doordat deze provinciale weg een binnenstedelijke weg is door Haarlem met veel kruisend fietsverkeer.  Dit vraagt om een verbetering van de gezonde leefomgeving en een verbetering van de oversteekbaarheid ove de gehele route van de N208 van Haarlem Zuid tot Velsbroek.	Geen	

Classificatie	Wegtraject		Motivatie	Ontsnipper-opgave	iMPI-maatregelcode
13	N243-1	Opgave opgelost, data nog niet verwerkt	De knelpunten zijn opgelost in het reeds afgeronde project N243-06. Nieuwe data nog niet verwerkt		N243-06
13	N512-2	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort relatief hoog op verkeersveiligheid door een onduidelijk wegbeeld met een hoge gemiddeld gereden snelheid en veel recreatief verkeer. Deze lokale verkeersveiligheidsknelpunten pragmatisch aanpakken en een aanpak uitwerken voor de hele route van de N511-N512 op basis van de recreatieve functie.	Groot	
15	N203-2	Opgave al een project	Dit is reeds de trajectstudie N203c gedeelte A9 N513 (iMPI N203-17)		N203-17
16	N501-1	Opgave niet opnemen en datacorrectie nodig	Niet opgenomen. Correctie op resultaat Doorstroming Wegen o.b.v. expert opinion. Knelpunt ontstaat door wachtrijen richting de pont. Hiervoor zijn pragmatische verkeersmaatregelen voor handen.		
17	N504-2	Opgave opgelost, data nog niet verwerkt	Dit wegtraject is opgepakt in iMPI-project N504-09. Nieuwe data nog niet volledig doorgevoerd.		N504-09
18	N520-2	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid met hoge intensiteiten en meer ruimte voor de fiets, maar een beperkte rol in het provinciale autonetwerk.	Geen	
18	N527-1	Opgave niet opnemen o.b.v. expert judgement	Ondanks relatief hoge score op doorstroming OV wordt dit wegtraject niet opgepakt. Is eerder al een verkenning geweest met andere wegbeheerders. Kan alleen worden verbeterd met grootschalige ingreep bij snelwegaansluiting. Nu geen maatregelen voorzien.		
20	N206-2	Opgave niet opnemen o.b.v. expert judgement	Scoort hoog op verkeersveiligheid. Er zijn in iMPI-project N206-05 eerder vier varianten onderzocht om de verkeersveiligheid te verbeteren. De varianten zijn zeer ingrijpend en niet haalbaar. Daarnaast loopt de studie Bereikbaarheid kust waarin de fietsverbinding verder wordt verkend.		vm N206-05
20	N236-1	Opgave al een project	Scoort hoog op verkeersveiligheid fiets. Deze lokale knelpunten zijn alleen pragmatisch aan te pakken door ruimtegebrek. Dit traject zit in het iMPI-project Kantmarkering fietspaden alg-45.		alg-45
20	N240-3	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid vanwege de hoge gemiddeld gereden snelheid op een smalle weg. Pragmatisch aanpakken met een aanpak voor smalle wegen.	Geen	
23	N520-1	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid met hoge intensiteiten en meer ruimte voor de fiets, maar een beperkte rol in het provinciale autonetwerk.	Geen	
24	N515-2	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid fiets. Huidige kwaliteit past niet bij doorfietsroute. Deze lokale knelpunten pragmatisch aanpakken voor de doorfietsroute. Dit wordt gekoppeld aan de iMPI-projecten naar het fietspad en de bushalte Zaanse Schans (N515-07/-09).	Minimaal	N515-07/-09
25	N231-1	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid fiets. Deze lokale knelpunten pragmatisch aanpakken.	Geen	
26	N513-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
27	N511-1	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort relatief hoog op verkeersveiligheid door een onduidelijk wegbeeld met een hoge gemiddeld gereden snelheid en veel recreatief verkeer. Deze lokale verkeersveiligheidsknelpunten pragmatisch aanpakken en een aanpak uitwerken voor de hele route van de N511-N512 op basis van de recreatieve functie.	Klein	
28	N208-1	Opnemen in iNHi 2024-2028	Dit wegtraject is onderdeel van de gehele route N208 van Haarlem Zuid tot Velsbroek. Deze route vraagt om een verbetering van de gezonde leefomgeving en een verbetering van de oversteekbaarheid.	Geen	
29	N241-4	Opgave niet opnemen, provincie sluit wel aan bij een externe studie.	De provincie zou dit wegtraject niet oppakken vanwege de lage scores. De woningbouwontwikkelingen langs de A.C. de Graafweg N241-3 en -4 leiden wel tot een cumulatieve verzwaring van de intensiteiten. De gemeente Medemblik start een integrale studie met de provincie, RWS en gemeente Opmeer.		
30	N201-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
30	N235-1	Opgave opgelost, data nog niet verwerkt	De N235 is afgerond als project in het programma Bereikbaarheid Waterland.		
30	N236-4	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		

Classificatie	Wegtraject		Motivatie	Ontsnipper-opgave	iMPI-maatregelcode
33	N521-1	Opgave niet opnemen	Scoort hoog op doorstroming OV. Echter met de grote woningbouwopgave in Amstelveen en aanstaande gebiedsgerichte verkenning Bereikbaarheidsagenda Zuidlob met de VRA en de gemeentes Amstelveen, Aalsmeer, Uithoorn en Ouder-Amstel is dit nu geen project.		
34	N232-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
35	N243-2	Opgave niet opnemen, data nog niet verwerkt	De knelpunten zijn opgelost in het reeds afgeronde project N243-06. Nieuwe data nog niet verwerkt		N243-06
36	N403-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
36	N502-3	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid wegen. Smalle weg met veel recreatief verkeer en wens tot verbeteren fietsgebruik. Oppakken als één N502-route in het reeds geprogrammeerde project N502-05: Verbeteren verkeersveiligheid en verminderen stikstofuitstoot N502.	Minimaal	N502-05
38	N525-1	Opgave niet opnemen	Scoort hoog op verkeersveiligheid fiets. Dit traject zit in het iMPI-project Kantmarkering fietspaden alg-45.		alg-45
39	N244-2	Opgave niet opnemen o.b.v. expert judgement	Ondanks hoge score verkeersveiligheid fiets wordt dit wegtraject niet opgepakt. Obv expert judgement zijn er geen pragmatische verbeteropties aanwezig.		
40	N239-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
40	N248-3	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
40	N524-1	Opgave al een project	Scoort hoog op verkeersveiligheid fiets. Dit is reeds het iMPI-project N524-01.		N524-01
43	N244-4	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
43	N504-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
45	N249-1	Opgave niet opnemen en datacorrectie nodig	De hoge score voor verkeersveiligheid fiets heeft een datacorrectie nodig. Het langsliggend fietspad is geen provinciaal areaal.		
45	N506-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
47	N241-3	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
47	N246-2	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid. Lokale verkeersveiligheidsknelpunten pragmatisch aanpakken. Smalle weg met relatief veel erfaansluitingen en hoge gemiddeld gereden snelheid.	Minimaal	
47	N247-5	Opgave al een project	Scoort hoog op verkeersveiligheid bij twee bruggen met omliggende oversteken. Lokale knelpunten pragmatisch aanpakken. Te combineren met de aanstaande vervangingsinvesteringen van twee bruggen volgend uit de trajectbenadering N247-17.		N247-17
50	N519-1	Opgave niet opnemen o.b.v. expert judgement	Scoort hoog op verkeersveiligheid fiets. Echter zijn de intensiteiten laag en is er geen doorfietsroute-ambitie.		
51	N200-1	Opgave al een project	Scoort het hoogst op verkeersveiligheid. Dit is onderdeel van de trajectstudie Zeeweg (iMPI-project N200-05) en Bereikbaarheid kust.		N200-05
51	N235-2	Opgave opgelost, data nog niet verwerkt	De N235 is afgerond als project in het programma Bereikbaarheid Waterland.		
51	N240-4	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
54	N242-1	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid vanwege de hoge gemiddeld gereden snelheid van en naar de Rijksweg A9. Dit is reeds het iMPI-project N242-16 Poortconstructie overgang A9-N242.  Dit wegtraject is onderdeel van de Ring Alkmaar. Hieronder vallen de N242-1/-4, N245-1, N508-1 en de Rijkseg N9.	Geen	N242-16
54	N248-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
56	N206-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
56	N236-3	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
56	N240-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
59	N236-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		

Classificatie	Wegtraject		Motivatie	Ontsnipper-opgave	iMPI-maatregelcode
59	N248-4	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
61	N515-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
62	N509-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
63	N242-8	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
63	N248-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
63	N417-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
63	N506-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
67	N526-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
68	N201-9	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
68	N244-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
68	N307-3	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
68	N503-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
68	N508-1	Opnemen in iNHi 2024-2028	Dit wegtraject is onderdeel van de Ring Alkmaar. Hieronder vallen de N242-1/-4, N245-1, N508-1 en de Rijkseg Ng. Daarbij is het reeds onderdeel van het project N508-05 om maatregelen mee te koppelen.	Minimaal	N508-05
68	N523-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
74	N242-4	Opnemen in iNHi 2024-2028	Dit wegtraject is onderdeel van de Ring Alkmaar. Hieronder vallen de N242-1/-4, N245-1, N508-1 en de Rijkseg Ng. Daarbij is het reeds onderdeel van het project N242-29 om maatregelen mee te koppelen.	Geen	N242-29
74	N505-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
76	N502-1	Opnemen in iNHi 2024-2028	Onderdeel van één N502-route obvwegtraject N502-3. Reeds onderdeel van project N502-05.	Groot	N502-05
77	N240-6	Opgave al een project	Ondanks dat dit wegtraject niet hoog scoort, start hier wel een project obv expert judgement. Kortetermijnmaatregelen (iMPI N240-17) worden ingezet om de problematiek te verminderen en tijd te maken voor langetermijnmaatregelen.		N240-17
78	N240-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
78	N245-3	Opgave al een project	Geen top-score. Er is vanuit de regionale benadering behoefte aan een fietspad langs de N245. Dit is het iMPI-project N245-14.		N245-14
80	N232-4	Opgave al een project	Scoort hoog op doorstroming OV. Er lopen meerdere initiatieven uit de studie Bosrandweg-Fokkerweg (iMPI N232-14/-17/-18/-19)		N232-14/-17/-18/-19
80	N247-3	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
82	N249-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
83	N415-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
84	N202-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
85	N518-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
86	N246-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
87	N510-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
88	N201-8	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
89	N208-3	Opnemen in iNHi 2024-2028	Dit wegtraject is onderdeel van de gehele route N208 van Haarlem Zuid tot Velsbroek. Deze route vraagt om een verbetering van de gezonde leefomgeving en een verbetering van de oversteekbaarheid.	Geen	
90	N240-5	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
91	N523-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
92	N516-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
93	N502-2	Opnemen in iNHi 2024-2028	Onderdeel van één N502-route obvwegtraject N502-3. Reeds onderdeel van project N502-05.	Groot	N502-05

Classificatie	Wegtraject		Motivatie	Ontsnipper-opgave	iMPI-maatregelcode
93	N510-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
95	N508-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
95	N512-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
97	N201-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
98	N514-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
99	N245-1	Opnemen in iNHi 2024-2028	Dit wegtraject is onderdeel van de Ring Alkmaar. Hieronder vallen de N242-1/-4, N245-1, N508-1 en de Rijksweg N9.	Minimaal	
100	N194-3	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
101	N242-5	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
102	N239-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
103	N247-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
104	N232-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
105	N245-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
106	N194-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
107	N194-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
107	N241-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
109	N242-7	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
110	N197-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
111	N201-3	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
112	N205-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
113	N201-4	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
113	N505-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
115	N242-2	Opnemen in iNHi 2024-2028	Dit wegtraject is onderdeel van de Ring Alkmaar. Hieronder vallen de N242-1/-4, N245-1, N508-1 en de Rijksweg N9. Daarbij is het reeds onderdeel van het project N242-29 om maatregelen mee te koppelen.	Geen	N242-29
116	N207-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
116	N241-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
118	N244-3	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
118	N307-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
120	N205-4	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
120	N207-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
122	N517-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
123	N246-3	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
124	N205-3	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
125	N201-5	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
125	N205-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
127	N201-7	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
128	N242-6	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
129	N307-2	Opgave niet opnemen	De infrastructuur is al voorbereid op de optionele grote woningbouwopgave van meer van 3500 woningen in en rondom Hoogkarspel Zuid (gemeente Drechterland) en de woningbouwontwikkelingen bij Enkhuizen en Stede Broec.		
130	N201-6	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		

# BIJLAGE 5

## BASISGEGEVENS INDICATOREN

Verkeersveiligheid wegen	
<b>Definitie</b>	Het veiligheidsrisico per traject bepalen en prioriteren waar de opgave het grootst is. De risico-gestuurde benadering uit het SPV2030 wordt hiervoor gebruikt, met drie deelindicatoren: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Veilige infrastructuur (weging 2x): detailinformatie over de mate waarin wegvakken en kruisingen veilig zijn ingericht volgens de Verkeersveiligheid van provinciale wegen in Noord-Holland (swov.nl) van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid uit 2021.</li> <li>2. Gereden snelheid (weging 1x): geeft een relatieve score weer gebaseerd op de gereden snelheid ten opzichte van de maximumsnelheid in de eerste helft van 2023. Bij het berekenen is gebruik gemaakt van de V85 (de gereden snelheid die door 15 procent van de automobilisten wordt overschreden).</li> <li>3. Verkeersslachtoffers (weging 1x): geeft een relatieve score weer gebaseerd op het aantal door politie geregistreerde verkeersslachtoffers (letsel door verkeersongevallen) per wegkilometer in de laatste zeven jaar (2017-2022).</li> </ol>
<b>Brondata</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deelscore veilige infrastructuur: verkeersveiligheidsmodel provinciale wegen NH (SWOV, 2021).</li> <li>• Deelscore gereden snelheid: Floating Car Data, BeMobile.</li> <li>• Deelscore Verkeersslachtoffers: BRON/STAR, Viastat.</li> </ul>
<b>Jaartal en updatefrequentie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deelscore veilige infrastructuur: data over 2021, actualisering eens per 5 jaar.</li> <li>• Deelscore gereden snelheid: data over eerste half jaar van 2023, actualisering jaarlijks.</li> <li>• Deelscore verkeersslachtoffers: data over 2016 t/m 2022, actualisering jaarlijks.</li> </ul>
<b>Doorontwikkeling</b>	In de huidige iNHi zijn alleen de hoofdrijbanen beschouwd. In een volgende versie worden ook de parallelwegen betrokken bij de analyse. Daarnaast wordt er continue gewerkt aan het verbeteren van de gegevens over letsel door verkeersongevallen.

Verkeersveiligheid fietspaden	
<b>Definitie</b>	Het veiligheidsrisico wordt per fietstraject bepaald, waardoor er geprioriteerd kan worden waar de opgave op de provinciale fietsvoorzieningen het grootst zijn. Ook beschrijft de indicator de mate waarin de doorfietsroutes voldoen aan de juiste kenmerken volgens de Actieagenda actieve mobiliteit.
<b>Brondata</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2023.</li> </ul>
<b>Jaartal en updatefrequentie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actualisatie jaarlijks.</li> </ul>
<b>Doorontwikkeling</b>	De minimum- en streefwaardes gebruikt in deze indicator worden aangescherpt zodra de eisen ten aanzien van de gewenste inrichting voor doorfietsroutes herzien worden voor de ERBI. Ook zijn steeds meer van de gebruikte databronnen landelijk beschikbaar via het NDW, zoals breedte en intensiteit. Dit betekent dat we een aantal berekeningen in een volgende versie gelijk op het NDW-netwerk kunnen uitvoeren, in plaats van een eigen data-analyse uit te voeren op eigen areaaldata en/of OSM/Fietsersbond fietspadkaarten.

Doorstroming wegverkeer	
<b>Definitie</b>	Er wordt gekeken naar de verhouding tussen de reistijd tijdens de ochtend- en avondspits en de situatie waarin verkeer ongehinderd kan doorrijden. Als de reistijd twee keer de ongehinderde reistijd is; is er een knelpunt en geen restcapaciteit. De deelscore drukt uit hoeveel restcapaciteit een traject nog heeft, traject zodat er geprioriteerd kan worden.
<b>Brondata</b>	Nationaal Dataportaal Wegverkeer.
<b>Jaartal en updatefrequentie</b>	Data over 2022 (van april 2022 tot en met maart 2023) zodat zo veel mogelijk aangesloten wordt op een verkeersbeeld post-corona. Actualisering is jaarlijks.
<b>Doorontwikkeling</b>	We blijven de ontwikkelingen in de dataverwerking en -analyse voor doorstroming volgen en passen waar nodig de methode hierop aan. Het doel is om in de iNHi 2028-2032 concreet inzicht te hebben in de toekomstige doorstromingsknelpunten.

Doorstroming openbaar vervoer	
<b>Definitie</b>	De opgetelde verliestijd van lijnbussen in Noord-Holland (ongeacht concessieverlener of houder) in de spits, waarbij een gemiddelde wordt berekend van de jaargemiddelde ochtendspits (8:00-9:00) en de jaargemiddelde avondspits (17:00-18:00). Ook is er gekeken naar vrij liggende busbanen of een aparte opstelstrook bij verkeerslichten. Dit wordt uitgedrukt in de deelscore vertraging bus in minuten.
<b>Brondata</b>	Nationaal Dataportaal Wegverkeer.
<b>Jaartal en updatefrequentie</b>	Data over 2022 (van april 2022 tot en met maart 2023) zodat zo veel mogelijk aangesloten wordt op een verkeersbeeld post-corona. Actualisering is jaarlijks.
<b>Doorontwikkeling</b>	De in ontwikkeling zijnde Visie Publieke Mobiliteit introduceert andere vormen van openbaar vervoer dan de 'standaard' bus. Er wordt, na vaststelling van de Visie Publieke Mobiliteit, onderzoek gedaan of en hoe dit vraagt om doorontwikkeling van deze indicator.

Gezonde leefomgeving	
<b>Definitie</b>	De indicator vertaalt het gezondheidseffect van luchtverontreiniging en geluidsbelasting van het wegverkeer naar één getal (eindscore), op basis van het opgestelde ongezonde gezondheidseffect (MGR-maat) van wegverkeer over de wegtrajecten op de woonomgeving. Ook wordt er gekeken naar de WHO-advieswaarden voor de gezondheidsimpact.
<b>Brondata</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gevelwaarden geluid: EU Geluidsbelastingkaart (Provincie Noord-Holland).</li> <li>• Gevelwaarden lucht: AERIUS (RIVM).</li> </ul>
<b>Jaartal en updatefrequentie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geluid: data over 2021 (EU-geluidskaart), actualisering eens per zes jaar.</li> <li>• Lucht: data over 2018 (AERIUS), actualisering eens per vijf jaar (NB: zie doorontwikkeling).</li> </ul>
<b>Doorontwikkeling</b>	Eind 2022 zijn nieuwe EU-Geluidsbelastingkaarten voor Noord-Holland opgeleverd. Dit is de basis voor het op te stellen Actieplan geluid 2024-2028. In 2024 verkennen we verschillende geluidmaatregelenscenario's, waarvan een gezonde leefomgeving scenario waarbij zal worden nagegaan wat de gevolgen zijn van het streven naar de advieswaarde voor geluid wegverkeer van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Er moet nog besluitvorming plaatsvinden voor het vaststellen van de eindvariant voor het Actieplan geluid 2024-2028. Dit is niet gereed voor opleveren van de iNH 2024-2028. Zo snel er nieuwe data en methodes beschikbaar zijn, zal dit verwerkt worden in de Monitor. Voor de deelscore lucht zal een nieuwe methode ontwikkeld moeten worden.

Ontsnippering van natuur	
<b>Definitie</b>	De mate waarin trajecten ecologische netwerken van wilde diersoorten versnipperen en de mate waarin wildaanrijdingen (faunahotspots) voorkomen.
<b>Brondata</b>	Ontsnipperingsbeeld Noord-Holland, Wageningen Universiteit.
<b>Jaartal en updatefrequentie</b>	Data over 2020, geen actualisering gezien dit een eenmalige dataset is.
<b>Doorontwikkeling</b>	Er zijn geen inhoudelijke en rekenkundige wijzigingen voorzien. Indien van meerwaarde en bij nieuwe ecologische kennis kan op termijn verrijking met nieuwe soort(profielen) en effecten van ontsnippering op areaal van derden worden toegevoegd aan de analyse.



# BIJLAGE 6

## NETWERKLIJSTEN MONITOR

### Verkeersveiligheid wegen

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
1	N512-2	2. Regio Alkmaar	100	5
1	N200-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	100	5
3	N240-3	1. Kop van Noord-Holland	93	5
4	N242-1	2. Regio Alkmaar	91	5
5	N246-2	5. Zaanstreek-Waterland	90	5
5	N502-3	1. Kop van Noord-Holland	90	5
7	N247-4	5. Zaanstreek-Waterland	88	5
8	N520-1	6. Amstelland-Meerlanden	87	5
8	N247-5	3. Westfriesland	87	5
10	N208-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	86	5
10	N243-3	5. Zaanstreek-Waterland	86	5
10	N196-1	6. Amstelland-Meerlanden	86	5
13	N511-1	2. Regio Alkmaar	85	5
14	N403-1	7. Gooi en Vechtstreek	84	5
15	N208-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	83	5
15	N232-2	6. Amstelland-Meerlanden	83	5
15	N247-3	5. Zaanstreek-Waterland	83	5
18	N244-1	2. Regio Alkmaar	82	5
18	N513-1	2. Regio Alkmaar	82	5
20	N231-2	6. Amstelland-Meerlanden	81	5
20	N206-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	81	5
20	N236-4	7. Gooi en Vechtstreek	81	5
23	N201-1	6. Amstelland-Meerlanden	80	4
23	N202-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	80	4
23	N506-1	3. Westfriesland	80	4
26	N241-4	3. Westfriesland	79	4
26	N518-1	5. Zaanstreek-Waterland	79	4
28	N520-2	6. Amstelland-Meerlanden	78	4
29	N521-1	6. Amstelland-Meerlanden	77	4
29	N243-2	5. Zaanstreek-Waterland	77	4
29	N239-1	3. Westfriesland	77	4
29	N248-4	1. Kop van Noord-Holland	77	4
33	N203-2	2. Regio Alkmaar	76	4
33	N242-3	2. Regio Alkmaar	76	4
33	N239-2	3. Westfriesland	76	4
36	N248-3	1. Kop van Noord-Holland	75	4
37	N248-2	1. Kop van Noord-Holland	74	4
38	N246-4	5. Zaanstreek-Waterland	72	4

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
38	N527-1	7. Gooi en Vechtstreek	72	4
40	N247-2	5. Zaanstreek-Waterland	71	4
40	N509-1	5. Zaanstreek-Waterland	71	4
40	N236-2	7. Gooi en Vechtstreek	71	4
40	N504-1	2. Regio Alkmaar	71	4
40	N515-2	5. Zaanstreek-Waterland	71	4
40	N240-6	3. Westfriesland	71	4
40	N523-1	7. Gooi en Vechtstreek	71	4
47	N245-1	2. Regio Alkmaar	70	4
47	N248-1	1. Kop van Noord-Holland	70	4
47	N240-4	1. Kop van Noord-Holland	70	4
47	N240-5	3. Westfriesland	70	4
51	N242-4	2. Regio Alkmaar	69	4
51	N201-2	6. Amstelland-Meerlanden	69	4
51	N525-1	7. Gooi en Vechtstreek	69	4
51	N514-1	5. Zaanstreek-Waterland	69	4
55	N243-1	2. Regio Alkmaar	68	4
55	N506-2	3. Westfriesland	68	4
55	N512-1	2. Regio Alkmaar	68	4
58	N232-3	6. Amstelland-Meerlanden	67	4
58	N504-2	2. Regio Alkmaar	67	4
58	N502-1	1. Kop van Noord-Holland	67	4
58	N502-2	1. Kop van Noord-Holland	67	4
58	N201-3	6. Amstelland-Meerlanden	67	4
58	N201-9	7. Gooi en Vechtstreek	67	4
58	N415-1	7. Gooi en Vechtstreek	67	4
65	N236-1	7. Gooi en Vechtstreek	66	4
65	N231-1	6. Amstelland-Meerlanden	66	4
65	N232-4	6. Amstelland-Meerlanden	66	4
68	N522-1	6. Amstelland-Meerlanden	65	4
68	N245-3	1. Kop van Noord-Holland	65	4
68	N205-1	6. Amstelland-Meerlanden	65	4
68	N249-1	1. Kop van Noord-Holland	65	4
68	N417-1	7. Gooi en Vechtstreek	65	4
73	N250-1	1. Kop van Noord-Holland	64	4
73	N526-1	7. Gooi en Vechtstreek	64	4
73	N236-3	7. Gooi en Vechtstreek	64	4
73	N249-2	1. Kop van Noord-Holland	64	4

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
73	N201-4	6. Amstelland-Meerlanden	64	4
78	N245-2	1. Kop van Noord-Holland	63	4
79	N515-1	5. Zaanstreek-Waterland	62	4
79	N242-8	1. Kop van Noord-Holland	62	4
79	N244-2	2. Regio Alkmaar	62	4
79	N240-1	1. Kop van Noord-Holland	62	4
79	N503-1	1. Kop van Noord-Holland	62	4
79	N246-1	5. Zaanstreek-Waterland	62	4
79	N508-2	2. Regio Alkmaar	62	4
79	N510-2	2. Regio Alkmaar	62	4
87	N235-1	5. Zaanstreek-Waterland	61	4
87	N240-2	1. Kop van Noord-Holland	61	4
87	N242-7	1. Kop van Noord-Holland	61	4
87	N505-1	3. Westfriesland	61	4
91	N501-1	1. Kop van Noord-Holland	60	3
91	N241-3	3. Westfriesland	60	3
91	N205-4	6. Amstelland-Meerlanden	60	3
94	N203-1	5. Zaanstreek-Waterland	59	3
94	N508-1	2. Regio Alkmaar	59	3
94	N307-3	3. Westfriesland	59	3
94	N505-2	3. Westfriesland	59	3
94	N232-1	6. Amstelland-Meerlanden	59	3
94	N524-1	7. Gooi en Vechtstreek	59	3
100	N207-1	6. Amstelland-Meerlanden	57	3
101	N519-1	6. Amstelland-Meerlanden	56	3
101	N206-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	56	3
103	N201-8	7. Gooi en Vechtstreek	55	3

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
103	N207-2	6. Amstelland-Meerlanden	55	3
105	N242-5	2. Regio Alkmaar	54	3
105	N523-2	7. Gooi en Vechtstreek	54	3
107	N208-3	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	53	3
107	N197-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	53	3
107	N244-3	5. Zaanstreek-Waterland	53	3
110	N205-3	6. Amstelland-Meerlanden	52	3
111	N194-3	3. Westfriesland	51	3
112	N244-4	5. Zaanstreek-Waterland	50	3
112	N235-2	5. Zaanstreek-Waterland	50	3
112	N247-1	5. Zaanstreek-Waterland	50	3
115	N516-1	5. Zaanstreek-Waterland	48	3
115	N205-2	6. Amstelland-Meerlanden	48	3
117	N201-7	6. Amstelland-Meerlanden	46	3
117	N517-1	5. Zaanstreek-Waterland	46	3
119	N201-5	6. Amstelland-Meerlanden	45	3
120	N246-3	5. Zaanstreek-Waterland	44	3
121	N194-1	2. Regio Alkmaar	41	3
122	N194-2	3. Westfriesland	38	2
123	N241-2	1. Kop van Noord-Holland	35	2
123	N510-1	2. Regio Alkmaar	35	2
125	N242-6	1. Kop van Noord-Holland	34	2
126	N242-2	2. Regio Alkmaar	31	2
127	N241-1	1. Kop van Noord-Holland	25	2
128	N307-2	3. Westfriesland	21	2
129	N307-1	3. Westfriesland	12	1
130	N201-6	6. Amstelland-Meerlanden	0	0

## Verkeersveiligheid fietspaden

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
1	N196-1	6. Amstelland-Meerlanden	100	5
2	N244-2	2. Regio Alkmaar	90	5
2	N524-1	7. Gooi en Vechtstreek	90	5
4	N515-2	5. Zaanstreek-Waterland	89	5
5	N519-1	6. Amstelland-Meerlanden	87	5
6	N522-1	6. Amstelland-Meerlanden	85	5
7	N206-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	84	5
7	N231-1	6. Amstelland-Meerlanden	84	5
7	N249-1	1. Kop van Noord-Holland	84	5
10	N520-2	6. Amstelland-Meerlanden	82	5
10	N206-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	82	5
12	N525-1	7. Gooi en Vechtstreek	81	5
12	N236-1	7. Gooi en Vechtstreek	81	5
14	N236-4	7. Gooi en Vechtstreek	79	4
14	N243-1	2. Regio Alkmaar	79	4
14	N523-2	7. Gooi en Vechtstreek	79	4
14	N244-4	5. Zaanstreek-Waterland	79	4
18	N231-2	6. Amstelland-Meerlanden	77	4
19	N506-2	3. Westfriesland	76	4
20	N236-3	7. Gooi en Vechtstreek	74	4
21	N513-1	2. Regio Alkmaar	73	4
21	N235-1	5. Zaanstreek-Waterland	73	4
23	N403-1	7. Gooi en Vechtstreek	71	4
23	N232-2	6. Amstelland-Meerlanden	71	4
23	N248-3	1. Kop van Noord-Holland	71	4
23	N242-8	1. Kop van Noord-Holland	71	4
23	N240-1	1. Kop van Noord-Holland	71	4
23	N307-3	3. Westfriesland	71	4
23	N235-2	5. Zaanstreek-Waterland	71	4
30	N240-3	1. Kop van Noord-Holland	69	4
30	N511-1	2. Regio Alkmaar	69	4
30	N504-1	2. Regio Alkmaar	69	4
30	N504-2	2. Regio Alkmaar	69	4
30	N417-1	7. Gooi en Vechtstreek	69	4
30	N250-1	1. Kop van Noord-Holland	69	4
36	N520-1	6. Amstelland-Meerlanden	68	4
36	N239-1	3. Westfriesland	68	4
36	N203-2	2. Regio Alkmaar	68	4
36	N240-4	1. Kop van Noord-Holland	68	4
36	N526-1	7. Gooi en Vechtstreek	68	4
36	N203-1	5. Zaanstreek-Waterland	68	4
42	N201-9	7. Gooi en Vechtstreek	66	4
42	N505-2	3. Westfriesland	66	4
42	N510-1	2. Regio Alkmaar	66	4
45	N527-1	7. Gooi en Vechtstreek	65	4

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
45	N232-3	6. Amstelland-Meerlanden	65	4
45	N515-1	5. Zaanstreek-Waterland	65	4
48	N512-2	2. Regio Alkmaar	63	4
48	N241-4	3. Westfriesland	63	4
48	N243-2	5. Zaanstreek-Waterland	63	4
48	N248-2	1. Kop van Noord-Holland	63	4
48	N236-2	7. Gooi en Vechtstreek	63	4
53	N502-3	1. Kop van Noord-Holland	61	4
53	N247-2	5. Zaanstreek-Waterland	61	4
53	N502-1	1. Kop van Noord-Holland	61	4
53	N249-2	1. Kop van Noord-Holland	61	4
53	N503-1	1. Kop van Noord-Holland	61	4
53	N240-2	1. Kop van Noord-Holland	61	4
53	N501-1	1. Kop van Noord-Holland	61	4
60	N248-4	1. Kop van Noord-Holland	60	3
61	N248-1	1. Kop van Noord-Holland	58	3
62	N415-1	7. Gooi en Vechtstreek	56	3
62	N510-2	2. Regio Alkmaar	56	3
62	N201-8	7. Gooi en Vechtstreek	56	3
65	N246-2	5. Zaanstreek-Waterland	55	3
65	N243-3	5. Zaanstreek-Waterland	55	3
65	N246-4	5. Zaanstreek-Waterland	55	3
65	N509-1	5. Zaanstreek-Waterland	55	3
65	N246-1	5. Zaanstreek-Waterland	55	3
70	N247-5	3. Westfriesland	53	3
70	N506-1	3. Westfriesland	53	3
70	N241-3	3. Westfriesland	53	3
73	N247-4	5. Zaanstreek-Waterland	45	3
74	N200-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	44	3
74	N244-1	2. Regio Alkmaar	44	3
76	N240-6	3. Westfriesland	42	3
77	N240-5	3. Westfriesland	39	2
77	N245-3	1. Kop van Noord-Holland	39	2
79	N201-1	6. Amstelland-Meerlanden	37	2
80	N208-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	35	2
80	N232-4	6. Amstelland-Meerlanden	35	2
80	N194-3	3. Westfriesland	35	2
83	N194-2	3. Westfriesland	34	2
84	N194-1	2. Regio Alkmaar	32	2
85	N521-1	6. Amstelland-Meerlanden	31	2
85	N523-1	7. Gooi en Vechtstreek	31	2
85	N508-1	2. Regio Alkmaar	31	2
88	N242-1	2. Regio Alkmaar	29	2
88	N508-2	2. Regio Alkmaar	29	2
88	N247-1	5. Zaanstreek-Waterland	29	2

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
91	N208-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	27	2
91	N242-3	2. Regio Alkmaar	27	2
91	N242-4	2. Regio Alkmaar	27	2
91	N241-2	1. Kop van Noord-Holland	27	2
91	N241-1	1. Kop van Noord-Holland	27	2
96	N502-2	1. Kop van Noord-Holland	23	2
97	N247-3	5. Zaanstreek-Waterland	19	1
97	N202-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	19	1
97	N512-1	2. Regio Alkmaar	19	1
97	N232-1	6. Amstelland-Meerlanden	19	1
101	N514-1	5. Zaanstreek-Waterland	18	1
102	N518-1	5. Zaanstreek-Waterland	16	1
	N239-2	3. Westfriesland	0	0
	N245-1	2. Regio Alkmaar	0	0
	N201-2	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N201-3	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N205-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N201-4	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N245-2	1. Kop van Noord-Holland	0	0
	N242-7	1. Kop van Noord-Holland	0	0

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
	N505-1	3. Westfriesland	0	0
	N205-4	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N207-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N207-2	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N242-5	2. Regio Alkmaar	0	0
	N208-3	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
	N197-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
	N244-3	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
	N205-3	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N516-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
	N205-2	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N201-7	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N517-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
	N201-5	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N246-3	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
	N242-6	1. Kop van Noord-Holland	0	0
	N242-2	2. Regio Alkmaar	0	0
	N307-2	3. Westfriesland	0	0
	N307-1	3. Westfriesland	0	0
	N201-6	6. Amstelland-Meerlanden	0	0

## Gezonde leefomgeving

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
1	N250-1	1. Kop van Noord-Holland	100	5
2	N203-1	5. Zaanstreek-Waterland	63	4
3	N208-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	61	4
4	N208-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	55	3
5	N208-3	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	54	3
6	N247-2	5. Zaanstreek-Waterland	42	3
7	N516-1	5. Zaanstreek-Waterland	36	2
8	N203-2	2. Regio Alkmaar	34	2
9	N235-1	5. Zaanstreek-Waterland	29	2
10	N242-3	2. Regio Alkmaar	28	2
11	N231-2	6. Amstelland-Meerlanden	27	2
12	N522-1	6. Amstelland-Meerlanden	26	2
12	N247-4	5. Zaanstreek-Waterland	26	2
12	N201-1	6. Amstelland-Meerlanden	26	2
15	N521-1	6. Amstelland-Meerlanden	24	2
16	N243-1	2. Regio Alkmaar	23	2
17	N245-3	1. Kop van Noord-Holland	19	1
17	N246-4	5. Zaanstreek-Waterland	19	1
19	N244-4	5. Zaanstreek-Waterland	17	1
20	N236-1	7. Gooi en Vechtstreek	16	1
20	N235-2	5. Zaanstreek-Waterland	16	1
20	N512-2	2. Regio Alkmaar	16	1
23	N232-3	6. Amstelland-Meerlanden	14	1
24	N243-3	5. Zaanstreek-Waterland	13	1
25	N246-3	5. Zaanstreek-Waterland	12	1
26	N520-2	6. Amstelland-Meerlanden	11	1
26	N515-1	5. Zaanstreek-Waterland	11	1
26	N241-4	3. Westfriesland	11	1
29	N527-1	7. Gooi en Vechtstreek	10	1
29	N241-1	1. Kop van Noord-Holland	10	1
31	N504-2	2. Regio Alkmaar	9	1
32	N501-1	1. Kop van Noord-Holland	8	1
32	N241-2	1. Kop van Noord-Holland	8	1
34	N245-1	2. Regio Alkmaar	7	1
34	N197-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	7	1
34	N240-2	1. Kop van Noord-Holland	7	1
34	N242-4	2. Regio Alkmaar	7	1
34	N509-1	5. Zaanstreek-Waterland	7	1
34	N248-3	1. Kop van Noord-Holland	7	1
34	N506-2	3. Westfriesland	7	1
41	N201-2	6. Amstelland-Meerlanden	6	1
41	N520-1	6. Amstelland-Meerlanden	6	1
41	N244-1	2. Regio Alkmaar	6	1
41	N206-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	6	1
45	N512-1	2. Regio Alkmaar	5	1
45	N196-1	6. Amstelland-Meerlanden	5	1

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
47	N518-1	5. Zaanstreek-Waterland	4	1
47	N202-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	4	1
47	N247-5	3. Westfriesland	4	1
47	N231-1	6. Amstelland-Meerlanden	4	1
47	N243-2	5. Zaanstreek-Waterland	4	1
47	N508-1	2. Regio Alkmaar	4	1
47	N232-2	6. Amstelland-Meerlanden	4	1
47	N236-2	7. Gooi en Vechtstreek	4	1
47	N239-1	3. Westfriesland	4	1
56	N232-4	6. Amstelland-Meerlanden	3	1
56	N247-3	5. Zaanstreek-Waterland	3	1
56	N525-1	7. Gooi en Vechtstreek	3	1
56	N242-8	1. Kop van Noord-Holland	3	1
56	N504-1	2. Regio Alkmaar	3	1
56	N244-2	2. Regio Alkmaar	3	1
56	N241-3	3. Westfriesland	3	1
56	N526-1	7. Gooi en Vechtstreek	3	1
56	N240-1	1. Kop van Noord-Holland	3	1
56	N246-2	5. Zaanstreek-Waterland	3	1
56	N201-5	6. Amstelland-Meerlanden	3	1
56	N403-1	7. Gooi en Vechtstreek	3	1
56	N506-1	3. Westfriesland	3	1
69	N244-3	5. Zaanstreek-Waterland	2	1
69	N502-1	1. Kop van Noord-Holland	2	1
69	N207-1	6. Amstelland-Meerlanden	2	1
69	N248-1	1. Kop van Noord-Holland	2	1
69	N503-1	1. Kop van Noord-Holland	2	1
69	N307-3	3. Westfriesland	2	1
69	N519-1	6. Amstelland-Meerlanden	2	1
69	N514-1	5. Zaanstreek-Waterland	2	1
69	N205-1	6. Amstelland-Meerlanden	2	1
69	N505-2	3. Westfriesland	2	1
69	N307-2	3. Westfriesland	2	1
69	N246-1	5. Zaanstreek-Waterland	2	1
69	N236-3	7. Gooi en Vechtstreek	2	1
69	N249-1	1. Kop van Noord-Holland	2	1
69	N206-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	2	1
69	N194-2	3. Westfriesland	2	1
85	N515-2	5. Zaanstreek-Waterland	1	1
85	N240-6	3. Westfriesland	1	1
85	N242-5	2. Regio Alkmaar	1	1
85	N511-1	2. Regio Alkmaar	1	1
85	N242-7	1. Kop van Noord-Holland	1	1
85	N236-4	7. Gooi en Vechtstreek	1	1
85	N502-3	1. Kop van Noord-Holland	1	1
85	N510-1	2. Regio Alkmaar	1	1

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
85	N513-1	5. Zaanstreek-Waterland	1	1
85	N502-2	1. Kop van Noord-Holland	1	1
85	N248-2	1. Kop van Noord-Holland	1	1
85	N417-1	7. Gooi en Vechtstreek	1	1
85	N523-1	7. Gooi en Vechtstreek	1	1
85	N249-2	1. Kop van Noord-Holland	1	1
85	N247-1	5. Zaanstreek-Waterland	1	1
85	N201-3	6. Amstelland-Meerlanden	1	1
85	N201-7	6. Amstelland-Meerlanden	1	1
85	N242-1	2. Regio Alkmaar	1	1
85	N201-9	7. Gooi en Vechtstreek	1	1
85	N245-2	1. Kop van Noord-Holland	1	1
85	N508-2	2. Regio Alkmaar	1	1
85	N232-1	6. Amstelland-Meerlanden	1	1
85	N201-8	7. Gooi en Vechtstreek	1	1
85	N505-1	3. Westfriesland	1	1
85	N194-1	2. Regio Alkmaar	1	1
85	N523-2	7. Gooi en Vechtstreek	1	1
111	N517-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
111	N242-2	2. Regio Alkmaar	0	0
111	N239-2	3. Westfriesland	0	0
111	N207-2	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
111	N524-1	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
111	N248-4	1. Kop van Noord-Holland	0	0
111	N242-6	1. Kop van Noord-Holland	0	0
111	N307-1	3. Westfriesland	0	0
111	N415-1	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
111	N510-2	2. Regio Alkmaar	0	0
111	N205-4	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
111	N240-3	1. Kop van Noord-Holland	0	0
111	N201-6	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
111	N240-4	1. Kop van Noord-Holland	0	0
111	N201-4	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
111	N200-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
111	N205-3	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
111	N205-2	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
111	N240-5	3. Westfriesland	0	0
111	N194-3	3. Westfriesland	0	0

## Doorstroming weg

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
1	N242-3	2. Regio Alkmaar	100	5
2	N247-2	5. Zaanstreek-Waterland	89	5
3	N207-1	6. Amstelland-Meerlanden	85	5
4	N197-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	81	5
5	N247-1	5. Zaanstreek-Waterland	66	4
6	N246-3	5. Zaanstreek-Waterland	62	4
7	N522-1	6. Amstelland-Meerlanden	57	3
8	N196-1	6. Amstelland-Meerlanden	55	3
9	N231-1	6. Amstelland-Meerlanden	49	3
9	N307-1	3. Westfriesland	49	3
9	N203-1	5. Zaanstreek-Waterland	49	3
9	N514-1	5. Zaanstreek-Waterland	49	3
13	N501-1	1. Kop van Noord-Holland	47	3
14	N201-1	6. Amstelland-Meerlanden	45	3
14	N232-3	6. Amstelland-Meerlanden	45	3
14	N246-4	5. Zaanstreek-Waterland	45	3
17	N508-1	2. Regio Alkmaar	40	2
18	N207-2	6. Amstelland-Meerlanden	38	2
18	N250-1	1. Kop van Noord-Holland	38	2
20	N231-2	6. Amstelland-Meerlanden	36	2
21	N236-4	7. Gooi en Vechtstreek	32	2
21	N242-2	2. Regio Alkmaar	32	2
21	N241-3	3. Westfriesland	32	2
24	N235-1	5. Zaanstreek-Waterland	30	2
24	N243-3	5. Zaanstreek-Waterland	30	2
24	N242-4	2. Regio Alkmaar	30	2
24	N504-2	2. Regio Alkmaar	30	2
28	N242-5	2. Regio Alkmaar	28	2
28	N201-3	6. Amstelland-Meerlanden	28	2
30	N201-7	6. Amstelland-Meerlanden	26	2
31	N232-4	6. Amstelland-Meerlanden	23	2
31	N205-1	6. Amstelland-Meerlanden	23	2
33	N515-2	5. Zaanstreek-Waterland	21	2
33	N516-1	5. Zaanstreek-Waterland	21	2
33	N242-1	2. Regio Alkmaar	21	2
36	N517-1	5. Zaanstreek-Waterland	19	1
36	N247-3	5. Zaanstreek-Waterland	19	1
36	N521-1	6. Amstelland-Meerlanden	19	1
39	N236-1	7. Gooi en Vechtstreek	17	1
39	N240-6	3. Westfriesland	17	1
41	N205-4	6. Amstelland-Meerlanden	15	1
41	N243-2	5. Zaanstreek-Waterland	15	1
41	N235-2	5. Zaanstreek-Waterland	15	1
44	N201-9	7. Gooi en Vechtstreek	13	1
44	N515-1	5. Zaanstreek-Waterland	13	1
44	N525-1	7. Gooi en Vechtstreek	13	1

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
44	N245-2	1. Kop van Noord-Holland	13	1
48	N513-1	2. Regio Alkmaar	11	1
48	N247-4	5. Zaanstreek-Waterland	11	1
48	N502-2	1. Kop van Noord-Holland	11	1
48	N526-1	7. Gooi en Vechtstreek	11	1
48	N511-1	2. Regio Alkmaar	11	1
48	N202-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	11	1
48	N208-3	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	11	1
48	N245-1	2. Regio Alkmaar	11	1
48	N243-1	2. Regio Alkmaar	11	1
48	N520-1	6. Amstelland-Meerlanden	11	1
48	N240-3	1. Kop van Noord-Holland	11	1
48	N241-4	3. Westfriesland	11	1
48	N201-6	6. Amstelland-Meerlanden	11	1
61	N524-1	7. Gooi en Vechtstreek	9	1
61	N203-2	2. Regio Alkmaar	9	1
61	N504-1	2. Regio Alkmaar	9	1
61	N242-7	1. Kop van Noord-Holland	9	1
61	N503-1	1. Kop van Noord-Holland	9	1
66	N518-1	5. Zaanstreek-Waterland	6	1
66	N502-3	1. Kop van Noord-Holland	6	1
66	N505-2	3. Westfriesland	6	1
66	N508-2	2. Regio Alkmaar	6	1
66	N239-2	3. Westfriesland	6	1
66	N512-1	2. Regio Alkmaar	6	1
66	N245-3	1. Kop van Noord-Holland	6	1
66	N244-3	5. Zaanstreek-Waterland	6	1
66	N248-1	1. Kop van Noord-Holland	6	1
66	N236-2	7. Gooi en Vechtstreek	6	1
66	N240-4	1. Kop van Noord-Holland	6	1
66	N232-1	6. Amstelland-Meerlanden	6	1
66	N201-4	6. Amstelland-Meerlanden	6	1
79	N240-1	1. Kop van Noord-Holland	4	1
79	N246-2	5. Zaanstreek-Waterland	4	1
79	N239-1	3. Westfriesland	4	1
79	N201-2	6. Amstelland-Meerlanden	4	1
79	N247-5	3. Westfriesland	4	1
79	N244-4	5. Zaanstreek-Waterland	4	1
79	N509-1	5. Zaanstreek-Waterland	4	1
79	N520-2	6. Amstelland-Meerlanden	4	1
79	N232-2	6. Amstelland-Meerlanden	4	1
79	N242-6	1. Kop van Noord-Holland	4	1
79	N248-2	1. Kop van Noord-Holland	4	1
79	N208-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	4	1
79	N241-2	1. Kop van Noord-Holland	4	1
79	N201-5	6. Amstelland-Meerlanden	4	1

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
93	N201-8	7. Gooi en Vechtstreek	2	1
93	N527-1	7. Gooi en Vechtstreek	2	1
93	N200-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	2	1
93	N417-1	7. Gooi en Vechtstreek	2	1
93	N512-2	2. Regio Alkmaar	2	1
93	N415-1	7. Gooi en Vechtstreek	2	1
93	N502-1	1. Kop van Noord-Holland	2	1
93	N523-1	7. Gooi en Vechtstreek	2	1
93	N244-1	2. Regio Alkmaar	2	1
93	N205-3	6. Amstelland-Meerlanden	2	1
93	N307-3	3. Westfriesland	2	1
93	N505-1	3. Westfriesland	2	1
93	N307-2	3. Westfriesland	2	1
93	N248-4	1. Kop van Noord-Holland	2	1
93	N246-1	5. Zaanstreek-Waterland	2	1
93	N208-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	2	1
93	N194-1	2. Regio Alkmaar	2	1
110	N403-1	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
110	N510-2	2. Regio Alkmaar	0	0

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
110	N236-3	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
110	N206-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
110	N244-2	2. Regio Alkmaar	0	0
110	N248-3	1. Kop van Noord-Holland	0	0
110	N240-2	1. Kop van Noord-Holland	0	0
110	N242-8	1. Kop van Noord-Holland	0	0
110	N510-1	2. Regio Alkmaar	0	0
110	N205-2	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
110	N519-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
110	N249-2	1. Kop van Noord-Holland	0	0
110	N241-1	1. Kop van Noord-Holland	0	0
110	N249-1	1. Kop van Noord-Holland	0	0
110	N206-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
110	N523-2	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
110	N506-2	3. Westfriesland	0	0
110	N506-1	3. Westfriesland	0	0
110	N240-5	3. Westfriesland	0	0
110	N194-3	3. Westfriesland	0	0
110	N194-2	3. Westfriesland	0	0



## Doorstroming openbaar vervoer

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
1	N232-3	6. Amstelland-Meerlanden	100	5
2	N247-2	5. Zaanstreek-Waterland	82	5
3	N522-1	6. Amstelland-Meerlanden	51	3
4	N247-4	5. Zaanstreek-Waterland	36	2
5	N521-1	6. Amstelland-Meerlanden	30	2
6	N231-2	6. Amstelland-Meerlanden	29	2
7	N527-1	7. Gooi en Vechtstreek	27	2
8	N232-4	6. Amstelland-Meerlanden	23	2
9	N247-3	5. Zaanstreek-Waterland	22	2
9	N518-1	5. Zaanstreek-Waterland	22	2
11	N201-1	6. Amstelland-Meerlanden	20	1
11	N243-1	2. Regio Alkmaar	20	1
13	N516-1	5. Zaanstreek-Waterland	19	1
13	N202-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	19	1
13	N245-1	2. Regio Alkmaar	19	1
16	N247-5	3. Westfriesland	18	1
17	N201-2	6. Amstelland-Meerlanden	16	1
18	N231-1	6. Amstelland-Meerlanden	14	1
19	N243-2	5. Zaanstreek-Waterland	12	1
20	N242-3	2. Regio Alkmaar	11	1
20	N517-1	5. Zaanstreek-Waterland	11	1
20	N520-1	6. Amstelland-Meerlanden	11	1
23	N242-2	2. Regio Alkmaar	10	1
23	N236-1	7. Gooi en Vechtstreek	10	1
25	N197-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	9	1
25	N239-2	3. Westfriesland	9	1
27	N515-2	5. Zaanstreek-Waterland	8	1
28	N501-1	1. Kop van Noord-Holland	7	1
28	N235-2	5. Zaanstreek-Waterland	7	1
30	N240-6	3. Westfriesland	6	1
30	N512-1	2. Regio Alkmaar	6	1
30	N244-4	5. Zaanstreek-Waterland	6	1
30	N240-2	1. Kop van Noord-Holland	6	1
34	N207-2	6. Amstelland-Meerlanden	5	1
34	N243-3	5. Zaanstreek-Waterland	5	1
34	N242-4	2. Regio Alkmaar	5	1
34	N245-3	1. Kop van Noord-Holland	5	1
34	N244-3	5. Zaanstreek-Waterland	5	1
39	N508-1	2. Regio Alkmaar	4	1
39	N242-5	2. Regio Alkmaar	4	1
39	N525-1	7. Gooi en Vechtstreek	4	1
39	N524-1	7. Gooi en Vechtstreek	4	1
39	N509-1	5. Zaanstreek-Waterland	4	1
39	N502-1	1. Kop van Noord-Holland	4	1
39	N242-8	1. Kop van Noord-Holland	4	1

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
46	N207-1	6. Amstelland-Meerlanden	3	1
46	N511-1	2. Regio Alkmaar	3	1
46	N208-3	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	3	1
46	N242-7	1. Kop van Noord-Holland	3	1
46	N248-1	1. Kop van Noord-Holland	3	1
46	N520-2	6. Amstelland-Meerlanden	3	1
46	N232-2	6. Amstelland-Meerlanden	3	1
46	N244-1	2. Regio Alkmaar	3	1
46	N248-4	1. Kop van Noord-Holland	3	1
55	N236-4	7. Gooi en Vechtstreek	2	1
55	N504-1	2. Regio Alkmaar	2	1
55	N502-3	1. Kop van Noord-Holland	2	1
55	N242-6	1. Kop van Noord-Holland	2	1
55	N206-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	2	1
55	N244-2	2. Regio Alkmaar	2	1
55	N510-1	2. Regio Alkmaar	2	1
62	N307-1	3. Westfriesland	1	1
62	N250-1	1. Kop van Noord-Holland	1	1
62	N513-1	2. Regio Alkmaar	1	1
62	N502-2	1. Kop van Noord-Holland	1	1
62	N503-1	1. Kop van Noord-Holland	1	1
62	N236-2	7. Gooi en Vechtstreek	1	1
62	N248-2	1. Kop van Noord-Holland	1	1
62	N417-1	7. Gooi en Vechtstreek	1	1
62	N512-2	2. Regio Alkmaar	1	1
62	N415-1	7. Gooi en Vechtstreek	1	1
62	N523-1	7. Gooi en Vechtstreek	1	1
62	N307-3	3. Westfriesland	1	1
62	N510-2	2. Regio Alkmaar	1	1
62	N519-1	6. Amstelland-Meerlanden	1	1
62	N249-2	1. Kop van Noord-Holland	1	1
62	N241-1	1. Kop van Noord-Holland	1	1
78	N247-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
78	N246-3	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
78	N196-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
78	N203-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
78	N514-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
78	N246-4	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
78	N241-3	3. Westfriesland	0	0
78	N235-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
78	N504-2	2. Regio Alkmaar	0	0
78	N201-3	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
78	N201-7	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
78	N205-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
78	N242-1	2. Regio Alkmaar	0	0

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
78	N205-4	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
78	N201-9	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
78	N515-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
78	N245-2	1. Kop van Noord-Holland	0	0
78	N526-1	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
78	N240-3	1. Kop van Noord-Holland	0	0
78	N241-4	3. Westfriesland	0	0
78	N201-6	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
78	N203-2	2. Regio Alkmaar	0	0
78	N505-2	3. Westfriesland	0	0
78	N508-2	2. Regio Alkmaar	0	0
78	N240-4	1. Kop van Noord-Holland	0	0
78	N232-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
78	N201-4	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
78	N240-1	1. Kop van Noord-Holland	0	0
78	N246-2	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
78	N239-1	3. Westfriesland	0	0
78	N208-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
78	N241-2	1. Kop van Noord-Holland	0	0
78	N201-5	6. Amstelland-Meerlanden	0	0

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
78	N201-8	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
78	N200-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
78	N205-3	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
78	N505-1	3. Westfriesland	0	0
78	N307-2	3. Westfriesland	0	0
78	N246-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
78	N208-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
78	N194-1	2. Regio Alkmaar	0	0
78	N403-1	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
78	N236-3	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
78	N248-3	1. Kop van Noord-Holland	0	0
78	N205-2	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
78	N249-1	1. Kop van Noord-Holland	0	0
78	N206-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
78	N523-2	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
78	N506-2	3. Westfriesland	0	0
78	N506-1	3. Westfriesland	0	0
78	N240-5	3. Westfriesland	0	0
78	N194-3	3. Westfriesland	0	0
78	N194-2	3. Westfriesland	0	0

## Ontsnippering

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
1	N201-8	7. Gooi en Vechtstreek	100	5
2	N403-1	7. Gooi en Vechtstreek	80	4
3	N236-4	7. Gooi en Vechtstreek	78	4
4	N527-1	7. Gooi en Vechtstreek	76	4
4	N510-2	2. Regio Alkmaar	76	4
6	N200-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	72	4
7	N417-1	7. Gooi en Vechtstreek	64	4
7	N512-2	2. Regio Alkmaar	64	4
7	N236-3	7. Gooi en Vechtstreek	64	4
7	N201-9	7. Gooi en Vechtstreek	64	4
11	N513-1	2. Regio Alkmaar	56	3
12	N247-4	5. Zaanstreek-Waterland	48	3
12	N415-1	7. Gooi en Vechtstreek	48	3
14	N502-1	1. Kop van Noord-Holland	42	3
14	N502-2	1. Kop van Noord-Holland	42	3
16	N524-1	7. Gooi en Vechtstreek	40	2
16	N523-1	7. Gooi en Vechtstreek	40	2
16	N203-2	2. Regio Alkmaar	40	2
19	N197-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	36	2
19	N206-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	36	2
19	N515-1	5. Zaanstreek-Waterland	36	2
22	N526-1	7. Gooi en Vechtstreek	34	2
23	N522-1	6. Amstelland-Meerlanden	32	2
24	N511-1	2. Regio Alkmaar	30	2
25	N525-1	7. Gooi en Vechtstreek	28	2
25	N201-7	6. Amstelland-Meerlanden	28	2
27	N244-1	2. Regio Alkmaar	22	2
27	N235-1	5. Zaanstreek-Waterland	22	2
29	N231-2	6. Amstelland-Meerlanden	20	1
29	N201-1	6. Amstelland-Meerlanden	20	1
29	N517-1	5. Zaanstreek-Waterland	20	1
29	N504-1	2. Regio Alkmaar	20	1
29	N205-4	6. Amstelland-Meerlanden	20	1
34	N232-3	6. Amstelland-Meerlanden	16	1
34	N247-2	5. Zaanstreek-Waterland	16	1
34	N247-3	5. Zaanstreek-Waterland	16	1
34	N202-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	16	1
38	N208-3	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	12	1
38	N246-4	5. Zaanstreek-Waterland	12	1
40	N518-1	5. Zaanstreek-Waterland	8	1
40	N243-2	5. Zaanstreek-Waterland	8	1
40	N243-3	5. Zaanstreek-Waterland	8	1
40	N244-2	2. Regio Alkmaar	8	1
40	N502-3	1. Kop van Noord-Holland	8	1
40	N240-1	1. Kop van Noord-Holland	8	1
40	N246-2	5. Zaanstreek-Waterland	8	1
40	N205-3	6. Amstelland-Meerlanden	8	1
48	N248-3	1. Kop van Noord-Holland	6	1
48	N239-1	3. Westfriesland	6	1
50	N245-1	2. Regio Alkmaar	4	1

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
50	N201-2	6. Amstelland-Meerlanden	4	1
50	N236-1	7. Gooi en Vechtstreek	4	1
50	N501-1	1. Kop van Noord-Holland	4	1
50	N240-2	1. Kop van Noord-Holland	4	1
50	N242-8	1. Kop van Noord-Holland	4	1
50	N242-7	1. Kop van Noord-Holland	4	1
50	N510-1	2. Regio Alkmaar	4	1
50	N205-2	6. Amstelland-Meerlanden	4	1
59	N515-2	5. Zaanstreek-Waterland	2	1
59	N207-2	6. Amstelland-Meerlanden	2	1
59	N508-1	2. Regio Alkmaar	2	1
59	N307-3	3. Westfriesland	2	1
59	N250-1	1. Kop van Noord-Holland	2	1
59	N505-2	3. Westfriesland	2	1
59	N508-2	2. Regio Alkmaar	2	1
59	N505-1	3. Westfriesland	2	1
59	N307-2	3. Westfriesland	2	1
68	N521-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N232-4	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N243-1	2. Regio Alkmaar	0	0
68	N516-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
68	N247-5	3. Westfriesland	0	0
68	N231-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N520-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N242-3	2. Regio Alkmaar	0	0
68	N242-2	2. Regio Alkmaar	0	0
68	N239-2	3. Westfriesland	0	0
68	N235-2	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
68	N244-4	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
68	N240-6	3. Westfriesland	0	0
68	N512-1	2. Regio Alkmaar	0	0
68	N245-3	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N242-4	2. Regio Alkmaar	0	0
68	N244-3	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
68	N509-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
68	N242-5	2. Regio Alkmaar	0	0
68	N520-2	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N232-2	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N248-4	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N248-1	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N207-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N242-6	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N519-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N248-2	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N236-2	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
68	N249-2	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N503-1	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N241-1	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N307-1	3. Westfriesland	0	0
68	N196-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
68	N249-1	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N206-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
68	N523-2	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
68	N506-2	3. Westfriesland	0	0
68	N240-3	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N504-2	2. Regio Alkmaar	0	0
68	N240-4	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N203-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
68	N241-4	3. Westfriesland	0	0
68	N246-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
68	N506-1	3. Westfriesland	0	0
68	N241-3	3. Westfriesland	0	0
68	N240-5	3. Westfriesland	0	0
68	N208-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
68	N194-3	3. Westfriesland	0	0

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
68	N194-2	3. Westfriesland	0	0
68	N194-1	2. Regio Alkmaar	0	0
68	N242-1	2. Regio Alkmaar	0	0
68	N247-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
68	N208-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
68	N241-2	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N232-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N514-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
68	N201-3	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N205-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N201-4	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N245-2	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N201-5	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N246-3	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
68	N201-6	6. Amstelland-Meerlanden	0	0

# BIJLAGE 7

## VERKLARENDE WOORDENLIJST

Trefwoord	Toelichting
Aanpak	De werkwijze door Gedeputeerde Staten om binnen vastgestelde beleidskaders prioriteiten te stellen voor investeringen in de verbetering van de Noord-Hollandse infrastructuur. Dit leidt tot de investeringsstrategie.
Afwegingskader	Is onderdeel van de investeringsstrategie. Het afwegingskader geeft aan hoe de indicatoren percentueel worden verdeeld.
Ambitielijst	Het resultaat van de strategie en afwegingskader, waarin alle wegtrajecten zijn geprioriteerd op basis van hun scores op de criteria uit het afwegingskader.
Beïnvloedingsindicator	De indicatoren die iets zeggen over (toekomstige) ontwikkelingen die invloed hebben op hoe de infrastructuur wordt gebruikt.
Deelindicator	Een indicator kan opgebouwd zijn uit verschillende onderwerpen die gezamenlijk het totaalbeeld laten zien. Wanneer dit van toepassing is, is dit beschreven bij de desbetreffende indicator.
Deelscore	De score van een wegtraject voor een deelindicator. De deelscores bij elkaar opgeteld met een bepaalde verhouding resulteren in de eindscore van de indicator. Wanneer dit van toepassing is, is dit beschreven bij de desbetreffende indicator.
Doorstroming Openbaar Vervoer (indicator)	De indicator die in kaart brengt wat de vertraging is op busroutes voor de buslijnen. Dit doen we tijdens de spits en we nemen daarin het aantal buslijnen mee.
Eindscore	Elk wegtraject heeft een eindscore voor een indicator. De relatieve eindscore wordt gebruikt in de Monitor om de 130 wegtrajecten ten opzichte van elkaar te bepalen. De absolute eindscore bepaald de mate van presteren van het specifieke wegtraject.
Gezonde leefomgeving (indicator)	De indicator die in kaart brengt wat de gezondheidsbelasting (luchtverontreiniging en geluidsbelasting) is door het gebruik van de infrastructuur.
Indicator	Een indicator kwantificeert de prestaties van wegtrajecten, zodat trajecten onderling kunnen worden vergeleken en geprioriteerd.
Investeringsbeslissing	Het besluit om op basis van de investeringsstrategie te investeren op een wegtraject. Deze investering is breder dan alleen financieel op de infrastructuur. Denk ook aan organisatiecapaciteit, regionale samenwerking etc.
Investeringsprioriteit	De politieke ambities worden op basis van de informatie uit de Monitor omgezet in een overzicht op kaart en in tabelvorm. Dit is de Investeringsprioriteit. Deze leidt tot investeringsbeslissingen. De Investeringsprioriteit wordt één keer per bestuurlijke cyclus vastgesteld.
Investeringsstrategie	Bepaalt waar de provincie in wil investeren met als doel om de provinciale ambities te bereiken.
Monitor	De actuele, datagedreven weergave van het presteren van de Noord-Hollandse infrastructuur. Per indicator komt dit in de vorm van een netwerkkaart en netwerklijsten gerangschikt naar het presteren van alle 130 afzonderlijke wegtrajecten van de Noord-Hollandse infrastructuur.
Netwerkkaart	Het kaartbeeld met wegtrajecten geprioriteerd op hun eindscore per indicator. Dit is de visualisatie van de netwerkkaart.
Netwerklijst	De lijst met wegtrajecten geprioriteerd op hun eindscore per indicator. Een netwerklijst is gevisualiseerd in een netwerkkaart.
Niet-infrastructurele maatregelen	Maatregelen zoals gedragsbeïnvloeding, Smart Mobility en stimulering STOMP-principe.
Ontsnippering van natuur (indicator)	De indicator die in kaart brengt waar ontsnipperende maatregelen (zoals faunapassages) op de infrastructuur het meeste bijdragen aan faunawinst in Noord-Hollandse natuurgebieden.
Opgave	Is onderdeel van de investeringsstrategie en geeft aan met welke opgaven de provinciale infrastructuur te maken heeft.
Plancapaciteit	De plancapaciteit geeft een actueel beeld wat de capaciteit in woningbouwplannen is. Het gaat hierbij om zowel harde (vastgestelde) als zachte woningbouwplannen (incl. potentiële locaties voor woningbouw). De plancapaciteit is dus hoger dan het uiteindelijke aantal gebouwde woningen. De iNHi gebruikt de plancapaciteit t/m 2030, in lijn met het provinciaal beleid. In sommige gevallen is slechts kennis beschikbaar t/m 2029. Dit is expliciet aangegeven.
Politiek kader	Bestuurlijk vastgestelde beleidsafspraken in het coalitieakkoord en later ambtelijk uitgewerkt.

Trefwoord	Toelichting
Relatieve score	Per indicator worden de wegtrajecten ten opzichte van elkaar gewogen. Een wegtraject met een hogere score presteert minder goed dan een wegtraject met een lagere score. Een hoge score betekent niet dat het wegtraject niet voldoet en bijvoorbeeld onveilig of ongezond is.
Stikstof (beïnvloedingsindicator)	De beïnvloedingsindicator die in kaart brengt waar (i) snelheidsverlaging leidt tot significante afname van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden en (ii) of het mogelijk is om de snelheidsverlaging veilig in te voeren.
Trajectgemiddelde	Er is in enkele gevallen data beschikbaar op een kleiner detailniveau dan op trajectniveau. Deze data worden geëxtrapoleerd naar trajectgemiddelde op trajectniveau. Dit is gedaan om de indicatoren met elkaar te kunnen vergelijken.
Uitvoering	De uitvoering van de investeringsstrategie middels programmering in mobiliteitsprogramma's, waaronder het iMPI.
Verkeersveiligheid fietspaden (indicator)	De indicator die in kaart brengt wat het veiligheidsrisico van fietsinfrastructuur is op basis van risicofactoren.
Verkeersveiligheid wegen (indicator)	De indicator die in kaart brengt wat het veiligheidsrisico is van geregistreerde ongevallen, de veilige inrichting van wegen, de gereden snelheid en de drukte op de weg.
Verstedelijking (beïnvloedingsindicator)	De beïnvloedingsindicator die in kaart brengt waar plancapaciteit te relateren is aan (toekomstige) knelpunten op de provinciale infrastructuur.
Wegtraject	Het provinciale wegennet is opgedeeld in 130 trajecten. Deze verkeerskundige indeling hangt samen met verkeersintensiteit. Een wegtraject bestaat uit meerdere wegvakken, van kruispunt tot kruispunt.

## Colofon

### Uitgave

Provincie Noord-Holland  
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem  
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40  
[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[post@noord-holland.nl](mailto:post@noord-holland.nl)

### Eindredactie

Provincie Noord-Holland  
Sander Uijtdehaage, Fleur Jaspers, Christian Smit (APPM),

### Fotografie

Concrete Bouw Fotografie, Provincie Noord-Holland

### Grafische verzorging

The Creative Hub - Canon

Haarlem, juli 2024

# RAPPORT