

# integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2025-2032



# INFRASTRUCTUUR

# INHOUD

<b>3</b>	<b>1. Inleiding</b>
4	1.1. Doel document
4	1.2. Provinciale infrastructuur
5	1.3. Provincie en Vervoerregio Amsterdam
<b>6</b>	<b>2. Visie en beleidskaders</b>
7	2.1. Beleidskaders
8	2.2. Strategie
<b>10</b>	<b>3. Programmering infrastructuur</b>
11	3.1. Onderhouds-, vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten
12	3.2. Programmering en projecten
14	3.3. Dekking infrastructuurprojecten
15	3.4. Planning en control cyclus (P&C-cyclus)
<b>16</b>	<b>4. Projecten en programmering</b>
18	4.1. Gebied 1 – Kop van Noord-Holland
22	4.2. Gebied 2 - Alkmaar e.o.
24	4.3. Gebied 3 - West-Friesland
26	4.4. Gebied 4 – Zuid-Kennemerland/IJmond
28	4.5. Gebied 5 – Zaanstreek-Waterland
32	4.6. Gebied 6 – Noord-Holland Zuid
35	4.7. Gebied 7 – Gooi en Vechtstreek
37	4.8. Gebiedsoverstijgende deelprogramma's
38	4.9. Gerealiseerde projecten en areaaluitbreiding
39	4.10. Geschrapte projecten
<b>41</b>	<b>5. Financieel overzicht programma infrastructuur</b>
42	5.1. Vast en variabel onderhoud
43	5.2. Investerings
44	5.3. Kapitaallasten
<b>46</b>	<b>Bijlage 1: Verklarende woordenlijst</b>
<b>48</b>	<b>Bijlage 2: Gebruikte afkortingen</b>

# INLEIDING



Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2025-2032 geeft inzicht in de geprogrammeerde vervangingsmaatregelen en de maatregelen ter verbetering en/of uitbreiding van de provinciale infrastructuur. De investeringsmaatregelen worden per gebied weergegeven. In het iMPI wordt 8 jaar vooruit gekeken, waarvan de laatste 3 jaar een doorkijk is; deze programmering is nog niet volledig.

### 1.1. DOEL DOCUMENT

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

Met de voordracht van het iMPI stemmen Provinciale Staten (PS) in met de opname van maatregelen in de studiefase en besluiten zij over de promotie van maatregelen naar de plan- en realisatiefase en het schrappen van maatregelen. In paragraaf 3.2 wordt de rol van Provinciale Staten bij het opnemen en promoveren van maatregelen nader uitgelegd.

De promotie van een maatregel naar de realisatiefase resulteert in een kredietaanvraag. Conform de Financiële Verordening Provincie Noord-Holland worden kredieten in de voordracht van de Begroting(-swijziging) aangevraagd. Door (de actualisering van) het iMPI voorafgaand aan de Begroting( swijziging) in dezelfde PS vergadering te behandelen, wordt de verbinding tussen de inhoud van de projecten en de besluitvorming over de financiën behouden.

De uitvoering van vast en variabel onderhoud wordt georganiseerd binnen de financiële kaders van de begroting en kwalitatieve kaders van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG). Het budget voor vast en variabel onderhoud komt uit de reserves groot onderhoud wegen en vaarwegen. Voor deze werkzaamheden zijn geen kredietaanvragen nodig.

### 1.2. PROVINCIALE INFRASTRUCTUUR

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



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

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

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

**TABEL 1 | HOEVEELHEDEN INFRASTRUCTUUR**

Type areaal	Hoeveelheid
Wegen	
• inclusief OV-infrastructuur	645 km
• exclusief OV-infrastructuur	585 km
Parallelwegen	54 km
Vrijliggende busbanen, waarvan	60 km
• HOV-baan	44 km
Fietspaden	427 km
Vaste kunstwerken	557
• aquaducten	2
• bruggen	387
• ecoducten/natuurbruggen	5
• onderdoorgangen	86
• viaducten	75
• tunnels	2
Beweegbare kunstwerken	53
Faunavoorzieningen	ca. 100
Vaarwegen, en tevens	253 km
• natuurvriendelijke oevers	16 km
• sluizen	10
• pontjes	2
Bediencentrale	1
Verkeersregelininstallaties (VRI's)	267

### 1.3. PROVINCIE EN VERVOERREGIO AMSTERDAM

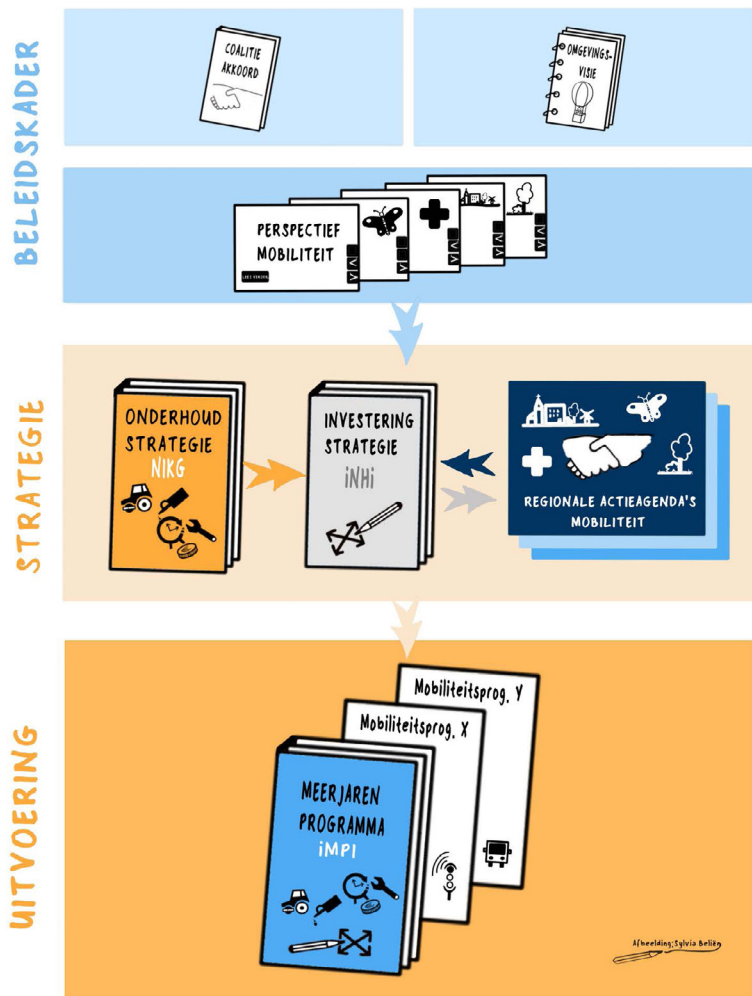
In het gebied van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) heeft de provincie op mobiliteitsgebied een beperktere rol dan in de rest van de provincie. De VRA stelt voor haar eigen gebied een mobiliteitsplan op. De vertaling van dit plan in projecten vindt plaats in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit, waarvoor de VRA jaarlijks een financiële bijdrage van het Rijk ontvangt. De VRA is in haar eigen gebied onder andere opdrachtgever van het openbaar vervoer en initieert en financiert verbeteringen van de infrastructuur.

De provincie is voor de VRA een belangrijke beheerder van het provinciale netwerk van busbanen, fietspaden en wegen. Bij veel provinciale infrastructuurprojecten in VRA-gebied werken de provincie en de VRA samen. Door gezamenlijk keuzes te maken, prioriteiten te stellen en te programmeren komen we tot efficiëntere oplossingen.

## VISIE EN BELEIDSKADERS



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



FIGUUR 2 | RELATIE IMPI MET ANDERE DOCUMENTEN BINNEN PROVINCIE NOORD-HOLLAND

### 2.1. BELEIDSKADERS

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

#### Coalitieakkoord

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

Iedere dag zijn mensen in Noord-Holland op weg naar hun bestemming. Het is belangrijk dat ook in de toekomst personen en goederen de bestemming veilig en op tijd bereiken en dat hierbij zo min mogelijk overlast is voor de omgeving.

Een goede ontsluiting van de stad en het platteland is een basisvoorwaarde voor de leefbaarheid.

Wij zorgen ervoor dat het onderhoud van onze infrastructuur op orde is en investeren waar nodig in nieuwe infrastructuur en goede OV-voorzieningen. Om de groei van de mobiliteit de komende jaren op te vangen, zetten we daarnaast in op slimme en schone alternatieven, zoals snelle OV-oplossingen en doorfietsroutes.

## Omgevingsvisie

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

## Perspectief Mobiliteit

De nadere uitwerking van het thema mobiliteit in het [Perspectief Mobiliteit](#) brengt alle inzichten en beleidskeuzes samen in relatie tot de andere hoofdthema's zoals verstedelijking, klimaat en energie.

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

## 2.2. STRATEGIE

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

### Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) 2024-2028

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

**TABEL 2 | BEELDKWALITEITSNIVEAU AREAAL**

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

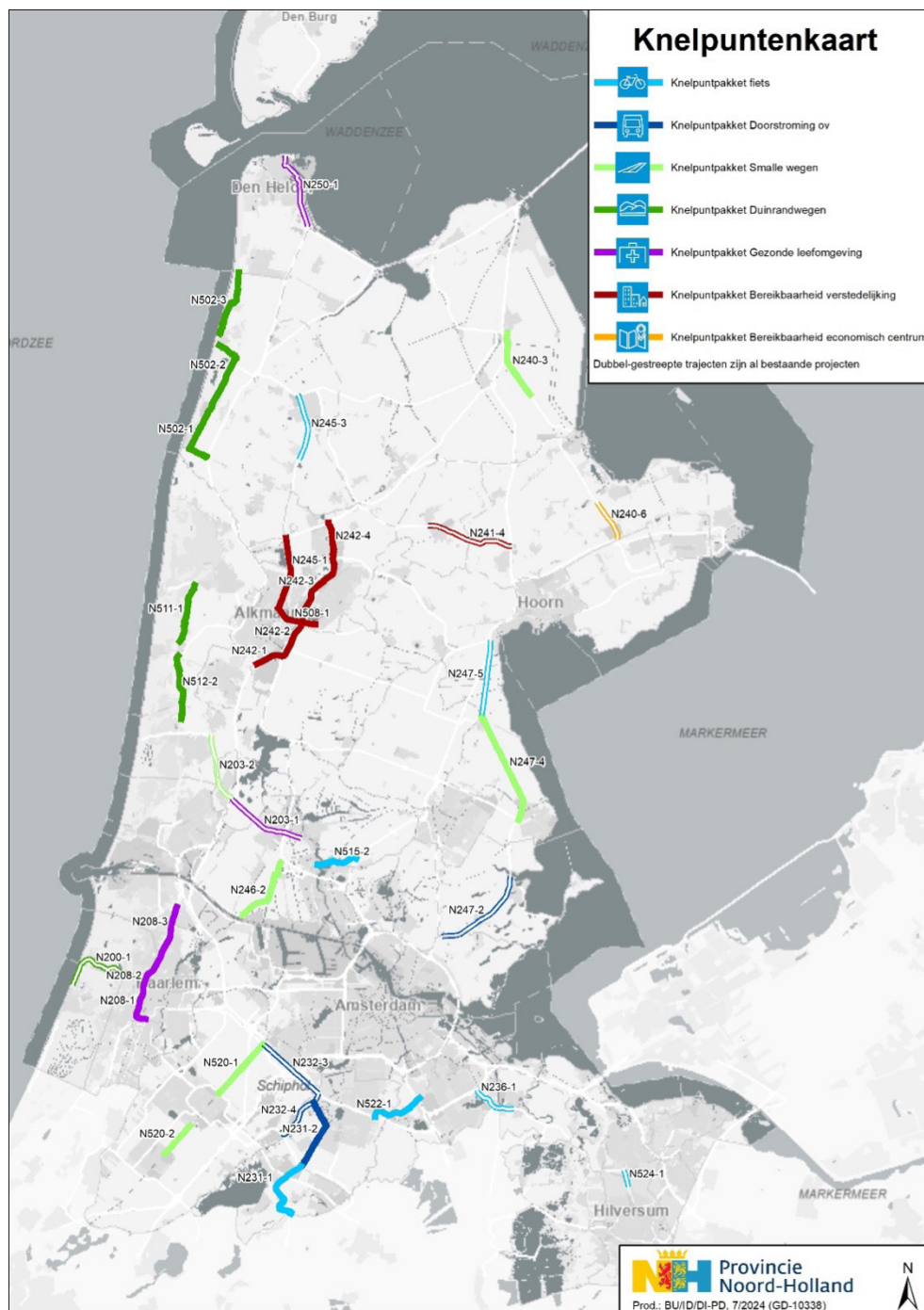
Beeldkwaliteitseisen alleen zijn niet altijd toereikend. De uiteindelijke uitvoering van het onderhoud wordt ook gevoed door richtlijnen, normen en de uitkomsten van inspecties.

### Investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) 2024-2028

De [iNHi](#) vertaalt het provinciale beleid naar een concrete belangenafweging voor verbeteringen aan en uitbreidingen van de provinciale weg- en fietsinfrastructuur. Alle wegtrajecten zijn geprioriteerd op de beleidsonderwerpen (indicatoren) verkeersveiligheid fiets- en wegverkeer, doorstroming OV en wegverkeer en gezonde leefomgeving. Daarnaast wordt rekening gehouden met de beïnvloedingsindicatoren 'ontsnippering natuur', 'verstedelijking' en 'stikstofdepositie door verkeer'.

In Figuur 3 - Knelpuntenkaart iNHi 2024-2028 staan de knelpunten op de provinciale wegen. Veel van deze knelpunten zijn al geprogrammeerd in het iMPI. Voor de knelpunten die nog niet in het iMPI zijn opgenomen, worden het komende jaar voorstellen gedaan.





FIGUUR 3 | KNELPUNTENKAART INHI 2024-2028

### Regionale Actieagenda's Mobiliteit

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



# PROGRAMMERING INFRASTRUCTUUR



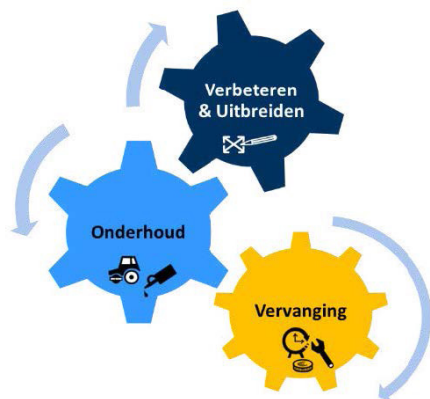
Op onze infrastructuur voeren we verschillende maatregelen uit. Deze maatregelen worden geprogrammeerd en vervolgens als projecten in uitvoering gebracht. Daarbij doorlopen ze een aantal fasen. De projectfasen en het programmeren van projecten worden in dit hoofdstuk toegelicht. De dekking van de kosten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

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

Om de provinciale infrastructuur goed te laten functioneren is onderhoud nodig. Er zijn twee soorten onderhoud: vast en variabel.

Wanneer infrastructuur aan het einde van de levensduur is gekomen en de levensduur redelijkerwijs niet door middel van renovatie kan worden verlengd, wordt zij volledig vervangen.

Indien sprake is van een verkeersveiligheids-, leefbaarheids- of doorstromingsknelpunt, kan worden besloten de bestaande infrastructuur te verbeteren en/of uit te breiden. De relatie tussen deze activiteiten is weergegeven in Figuur 4.



FIGUUR 4 | SAMENHANG ACTIVITEITEN INFRASTRUCTUUR

#### Vast onderhoud

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

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

#### Variabel onderhoud

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

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

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

#### Vervangingsprojecten (inclusief renovatieprojecten)

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

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

#### Verbeter- en uitbreidingsprojecten

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

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

*Ter illustratie een voorbeeld van een beweegbare brug*

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

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

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

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

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

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

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

### Gebiedscontracten

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

Gebiedscontracten zijn integrale onderhoudscontracten met een looptijd van 10 jaar, waarbij de gebiedsaannemers verantwoordelijk zijn voor een belangrijk deel van het vast en variabel onderhoud van de infrastructuur. Momenteel wordt een assetgerichte benadering onderzocht voor de nieuwe onderhoudscontracten. Het onderhoud vraagt om steeds meer specialistische kennis en kunde en daar past assetgerichte uitvraag van de markt naar verwachting beter bij.

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

**TABEL 3 | GEBIEDSCONTRACTEN EN BIJBEHORENDE GEBIEDSOPDRACHTNEMERS**

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

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

### 3.2. PROGRAMMERING EN PROJECTEN

#### Programmering

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

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

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

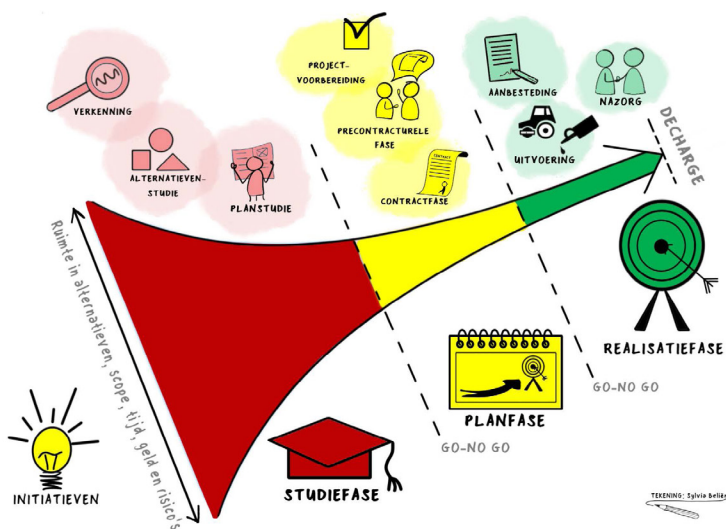
Variabel onderhoud, vervangings-, verbeter- en uitbreidingsmaatregelen worden waar mogelijk samengevoegd in één project. Dit noemen we trajectbenadering. De gebiedsaannemers zijn grotendeels verantwoordelijk voor de planning van het variabel onderhoud, maar ook hun plannen worden betrokken bij deze afstemming.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

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

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

## Projecten

Alle vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten doorlopen drie hoofdfasen: de studie-, plan- en realisatiefase. De hoofdfasen zijn opgedeeld in verschillende subfasen, die worden uitgewerkt door projectteams.



FIGUUR 5 | PROJECT HOOFDFASEN, SUBFASEN EN BEÏNVLOEDINGSRUIMTE AFHANKELIJK VAN DE PROJECTFASE

### Opname in de studiefase

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

### Studiefase

In de studiefase worden, samen met de omgeving en partners, verkenningen uitgevoerd naar het knelpunt en worden mogelijke varianten verkend. Zodra een integrale afweging heeft geleid tot een voorkeursvariant, wordt deze verder uitgewerkt.

### Promotie naar planfase

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

### Planfase

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

### Promotie naar realisatiefase

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

### Realisatiefase

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

### Nazorgfase

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

### Schatting, prognose en raming uitvoeringskosten

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

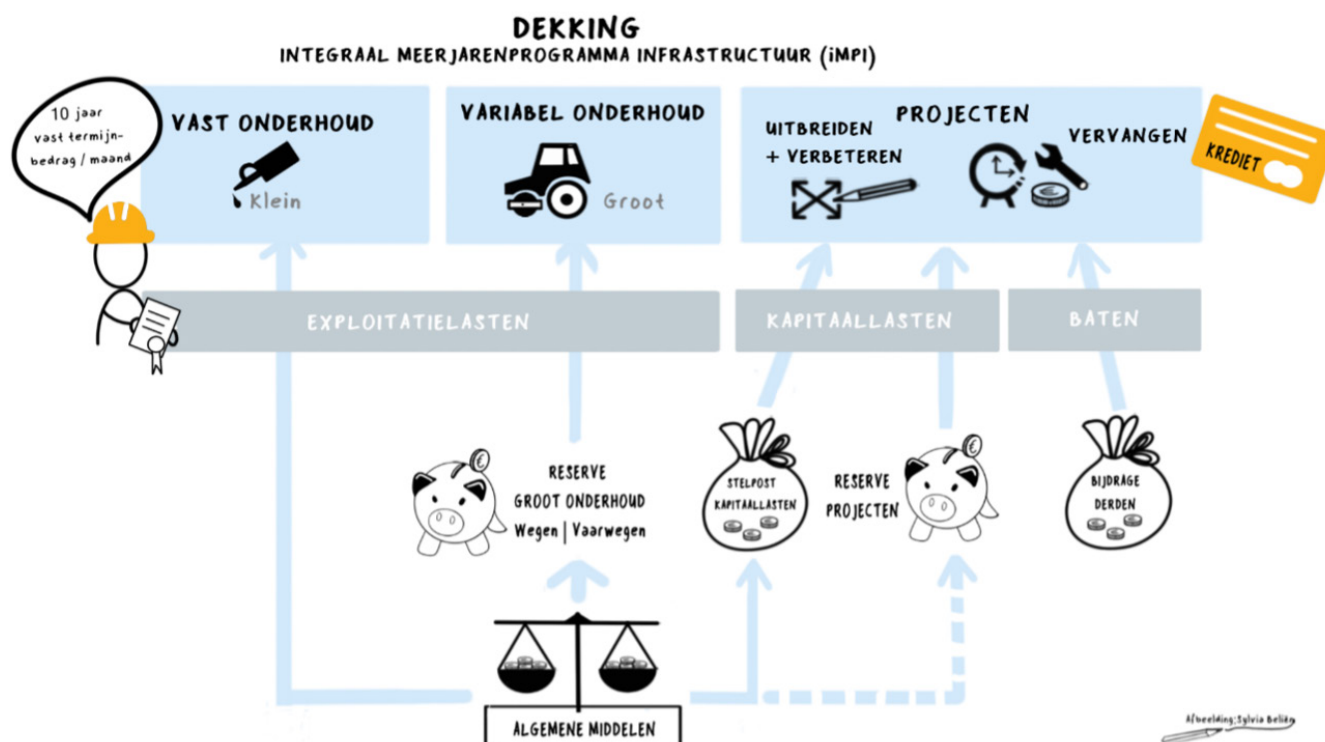
In de planfase is meer inzicht in de kosten en spreken we van een prognose. In de loop van de planfase wordt deze prognose steeds nauwkeuriger en op het eind van de planfase wordt het uitvoeringskrediet op basis van een raming bij Provinciale Staten aangevraagd.

In de nazorgfase wordt het project financieel afgerond (decharge), waarna het krediet officieel wordt afgesloten bij de Jaarrekening.

## 3.3. DEKKING INFRASTRUCTUURPROJECTEN

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

De verschillende activiteiten hebben hun eigen dekkingsbronnen, zoals in figuur 6 wordt toegelicht.



FIGUUR 6 | DEKKING VAN HET iMPI

### Vast onderhoud

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

### Variabel onderhoud

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

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

### Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

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

**TABEL 4 | AFSCHRIJVINGSTERMIJNEN INVESTERINGEN<sup>1</sup>**

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

### 3.4. PLANNING EN CONTROL CYCLUS (P&C-CYCLUS)

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

1) Bron: Financiële verordening Provincie Noord-Holland 2023. De inhoud van de Financiële verordening gaat vóór hetgeen in dit IMPI is opgenomen.

# 4

## PROJECTEN EN PROGRAMMERING

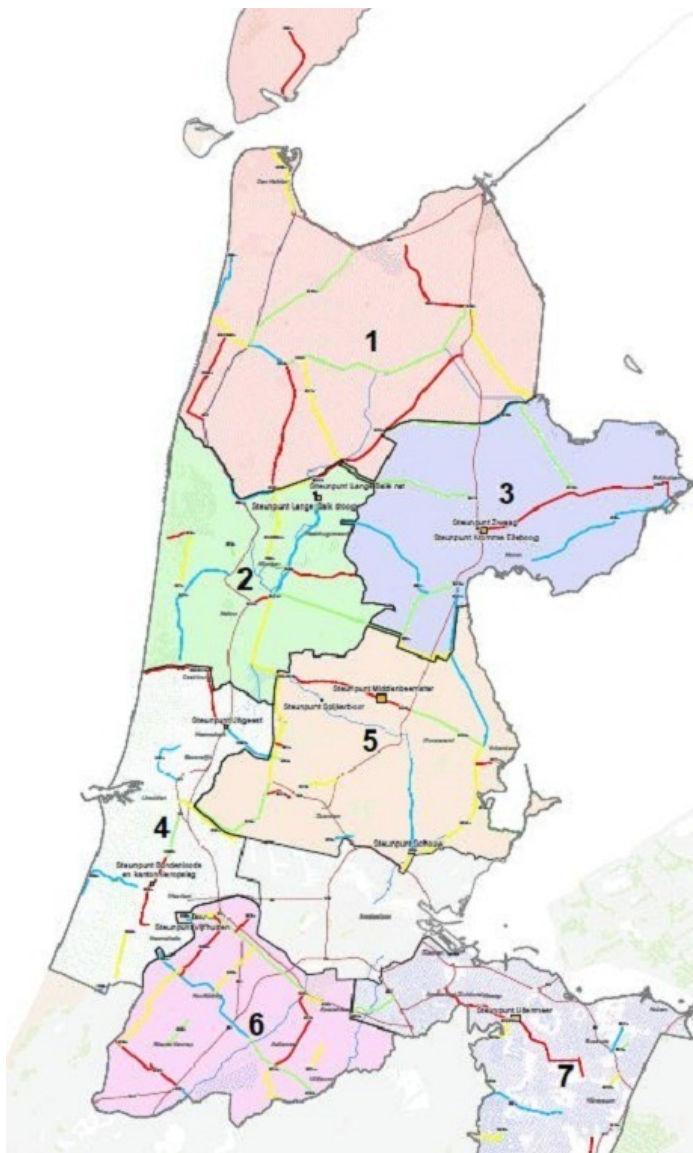




In dit hoofdstuk wordt per onderhoudsgebied een toelichting gegeven op de geprogrammeerde infrastructurele projecten. De grenzen van de onderhoudsgebieden komen grotendeels overeen met de grenzen van de bestuurlijke regio's. Afwijkingen zijn te vinden daar waar de regiogrenzen de provinciale infrastructuur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

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

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



**FIGUUR 7 | GEBIEDSINDELING**

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

Per project is aangegeven waarom het wordt gerealiseerd: ‘einde levensduur’ bij vervangingsprojecten en conform de prioritering van de iNHi (verkeersveiligheid fiets- en wegverkeer, bereikbaarheid fiets, doorstroming OV en wegverkeer, gezonde leefomgeving, ontsnippering natuur en verstedelijking) bij verbeter- en uitbreidingsprojecten. Verder is vermeld wanneer de uitvoering is gepland. Wanneer een project in meerdere gebieden plaatsvindt, wordt het benoemd in de tabel van het gebied waar het zwaartepunt van het werk ligt. Het variabel onderhoud is bij de gebiedsaannemers ondergebracht en niet in het iMPI opgenomen.

De in 2024 gerealiseerde projecten worden aan het einde van het hoofdstuk genoemd. Deze projecten bevinden zich in de nazorgfase of zijn al geheel afgerond. Hierover wordt in het iMPI niet meer gerapporteerd.

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

### Digitale kaart

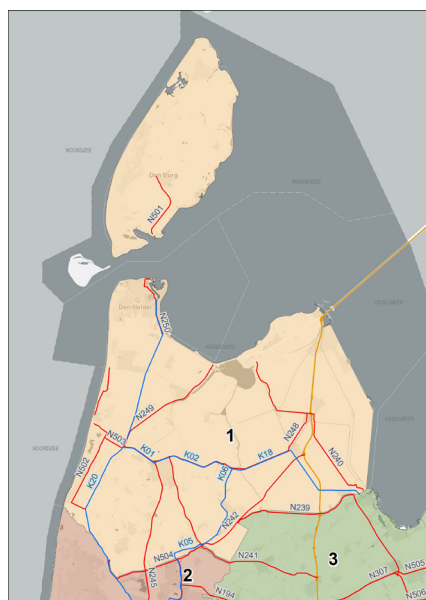
Het gehele iMPI 2025-2032 is op een [digitale kaart](#) in te zien. De projecten zijn te vinden op de geografische locatie waar de werkzaamheden plaatsvinden. Het gehele programma bestaat uit de volgende onderdelen:

- Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten (terug te vinden in Tabel 5 t/m Tabel 11)
- Gebiedsoverstijgende programma’s (terug te vinden in Tabel 12 in hoofdstuk 4)
- Variabel onderhoud (het gedeelte dat niet valt binnen de gebiedscontracten)

## 4.1. GEBIED 1 – KOP VAN NOORD-HOLLAND

### Gebiedsgrens

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



### Gebiedskenmerken

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

Er is een gezamenlijke mobiliteitsvisie Texel en Den Helder 2040 opgesteld. Het gebied rond Den Helder en Texel staat voor een schaa sprong. De komende jaren worden 3 ruimtelijk economische proposities ontwikkeld:

- Economisch sterk maritiem cluster
- Ultiem vakantie-eiland Texel
- Aantrekkelijke, complete stad Den Helder

Die ambities maken van deze regio een aantrekkelijk gebied om te investeren, te werken, te wonen en te bezoeken. In de gebiedsontwikkeling Maritiem Cluster (tot 2050) komen de opgaven energietransitie, uitbreiding Koninklijke Marine en versterking regionale economie bij elkaar.

## Vervangings- en verbeter- en uitbreidingsprojecten

**TABEL 5 | GEBIED 1: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN**

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
<b>09D06-01</b> - Vervanging - Koopvaardersschutsluis - noordelijke fuikwanden en deurwissel Vervanging van de noordelijke fuikwanden van de Koopvaardersschutsluis. Tevens worden de sluisdeuren gewisseld.	Einde levensduur	Initiatief	2027-2028	€ 5.000.000
<b>14B12-01</b> - Vervanging - Vlotbrug 't Zand - onderdelen	Einde levensduur	Studie	2025-2026	€ 4.200.000
<b>14C02-01</b> - Vervanging - Sint Maartensvlotbrug - onderdelen	Einde levensduur	Studie	2025-2026	€ 3.100.000
<b>14D35-90</b> - Vervanging - Stolperbasculebrug Zie N248-15	Einde levensduur	Realisatie	2024-2028	€ 25.700.000
<b>14G07-01</b> - Vervanging - Alkmaarsche brug - remmingwerken A	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 554.000
<b>19D07-90</b> - Vervanging - Koopvaardersschutsluis - kolk en damwand Het renoveren van de Koopvaardersschutsluis vanwege een corrosie versnellende bacterie die de dragende constructie in de sluis kolk verzwakt. Hierdoor zal de sluis uiteindelijk bezwijken en niet meer kunnen functioneren.	Einde levensduur	Realisatie	2023-2026	€ 40.700.000
<b>alg-41</b> - Verbetering - Bereikbaarheid Den Helder In een integrale studie naar het verbeteren van de bereikbaarheid in Den Helder is de haalbaarheid van een nieuwe brug ter hoogte van de Koopvaardersschutsluis en een ongelijkvloerse kruising N250-Havenweg onderzocht. Verder zijn "zachte maatregelen" onderzocht, zoals dynamisch verkeersmanagement, beperkt parkeren, P+B en een ticketsysteem voor de veerboot. Deze maatregelen hebben slechts deels betrekking op de N250 en worden beschouwd in de ruimtelijke ontwikkeling van de stad en de haven. De resultaten van het onderzoek worden meegenomen in de ontwikkeling van het "Maritiem cluster".	Doorstroming wegverkeer	Studie	n.n.b.	
<b>K01-01</b> - Vervanging - 4 km - 0 km - Vaarwegvak 14 - Schagerkanaal - Noordhollandsch Kanaal - Schagerkoggekanaal (Schagen) en vaarwegvak 15 (kade Jan van Ketel) Vervanging circa 750 m stalen oever (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Initiatief	2027-2028	€ 4.060.000
<b>K01-02</b> - Vervanging - Zijperbrug - brug en remmingwerk	Einde levensduur	Initiatief	2031-2032	€ 7.753.000
<b>K18-05</b> - Vervanging - Westfriesesluis - onderdelen Scope omvat nu de aanpak betonrot in sluiswanden, vervanging van wachtplaatsen oost, wachtplaats west, remmingwerken, meerstoelen, steigers en deel oeverconstructie voor de sluis (oeverconstructie was eerst separaat geprogrammeerd project K03-01)	Einde levensduur	Studie	2030-2031	€ 15.000.000
<b>K18a-02</b> - Vervanging - 7,8 km - 0 km - Vaarwegvak 16 - Westfriesche Vaart: splitsing Waardkanaal - zijslot bij km 7,8 Vervangen van circa 4 km houten oeverconstructie voor 2 km hout en 2 km staal; beide met natuurvriendelijke oevers.	Einde levensduur	Initiatief	2027-2028	€ 11.047.000

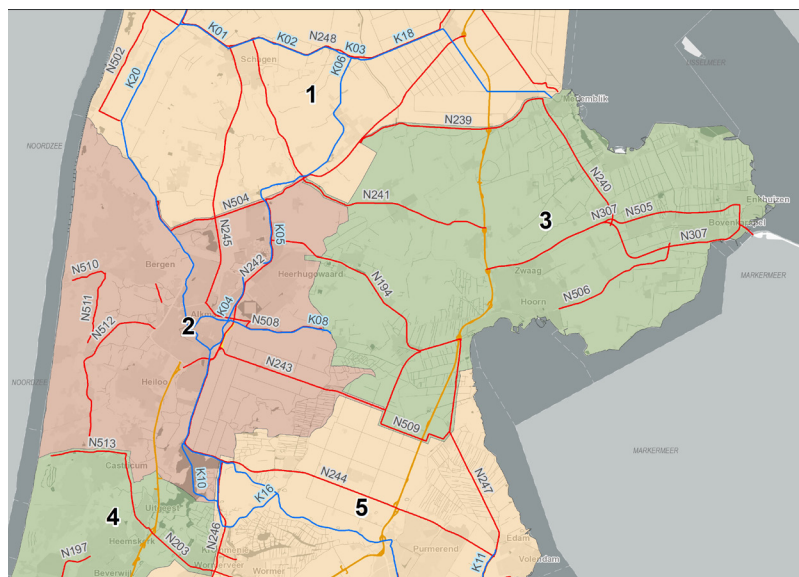
Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
<b>K18b-02</b> - Vervanging - 14,6 km - 7,8 km - Vaarwegvak 17 - Westfriesche Vaart: zijslot bij km 7,8 - Medemblik Vervangen van circa 4 km houten oeverconstructie voor 2 km hout en 2 km staal; beide met natuurvriendelijke oevers.	Einde levensduur	Initiatief	2027-2028	€ 11.172.000
<b>K20n-06</b> - Vervanging - Kooysluis - onderdelen Het vervangen van de remming- en geleidewerken en het plaatsen van nieuwe sluisdeuren. De huidige deuren worden de nieuwe reserve-deuren, omdat de huidige reserve-deuren niet meer kunnen worden gebruikt.	Einde levensduur	Studie	2026	€ 1.000.000
<b>K20n-b-01</b> - Vervanging - 71,3 km - 62,9 km - Vaarwegvak 3 - Noordhollandsch Kanaal: Sint Maartensvlotbrug - Splitsing Schagerkanaal Vervanging 1000 m houten oevers (verankerd) door staal (verankerd) met basalt oeververdediging (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Initiatief	2027-2028	€ 8.500.000
<b>K20n-c-02</b> - Vervanging - 62,9 km - 55,5 km - Vaarwegvak 2 - Noordhollandsch Kanaal: Splitsing Schagerkanaal - Pontveer Westeinde Vervanging circa 600 meter houten oeverconstructie door staal. Vanuit het project 'Stolperbasculebrug' wordt de vervanging van 200 meter damwand, een nieuwe wachtplaats en baggerwerkzaamheden aan deze maatregel toegevoegd.	Einde levensduur	Initiatief	2029-2030	€ 8.500.000
<b>K20n-d-01</b> - Vervanging - 78,6 km - 71,3 km - Vaarwegvak 1 - Noordhollandsch Kanaal: Pontveer Westeinde - Koopvaardersschutsluis Vervanging circa 800 m houten oever door staal.	Einde levensduur	Realisatie	2024-2025	€ 4.200.000
<b>K20n-d-02</b> - Vervanging - 78,6 km - 71,3 km - Vaarwegvak 1 - Noordhollandsch Kanaal: Pontveer Westeinde - Koopvaardersschutsluis Vervanging 680 meter houten oeverconstructie voor hout.	Einde levensduur	Initiatief	2029	€ 7.400.000
<b>N240-14</b> - Verbetering - Trajectbenadering N240b, gedeelte A7-Medemblik Gelijktijdig met het groot onderhoud op de N240, gedeelte A7-Medemblik, wordt ter verbetering van de verkeersveiligheid bermverharding aangebracht. Tevens worden de kruispunten voorzien van openbare verlichting en een middengeleider.	Verkeersveiligheid wegverkeer	Realisatie	2024-2026	€ 3.750.000
<b>N240b-01</b> - Vervanging - Kunstwerken 14H02 en 14H04 Het vervangen van de kunstwerken dient te worden afgestemd met maatregel N240-05 en N240-14.	Einde levensduur	Realisatie	2024-2026	€ 18.000.000
<b>N241-14</b> - Verbetering - Maatregelen parallelwegen N241 De parallelwegen langs de N241 worden oneigenlijk gebruikt en er wordt te hard gereden. Om de snelheid op de parallelwegen te verlagen worden chicanes aangelegd en wordt (extra) markering op de fietsstraat aangebracht.	Verkeersveiligheid	Studie	2025	
<b>N245-14</b> - Uitbreiding - Ontbrekend fietspad N245, gedeelte Ambachtsdijk (Dirkshorn)-Zuiderweg (Schagen) Langs de N245 tussen de Ambachtsdijk in Dirkshorn en de Zuiderweg in Schagen ligt geen fietspad. Dit traject is onderdeel van de doorfietsroute Schagen-Warmenhuizen. Door de aanleg van het fietspad ontstaat een kortere en veiligere route en hoeven fietsers niet om te fietsen over veelal onverlichte erftoegangswegen.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2028-2029	
<b>N248-15</b> - Verbetering - Verbreding Stolperbrug De Stolperbasculebrug wordt vervangen. Er wordt een nieuwe, bredere brug ten noorden van de huidige brug gerealiseerd met een gescheiden, fietspad op de brug. De nieuwe Stolperbrug wordt circulair, energieverbruik beperkend en zo onderhoudsarm mogelijk gebouwd.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2024-2028	€ 5.700.000
<b>N248-17</b> - Verbetering - Verkeersveiligheid kruispunt N248-Waardpolderhoofdweg (LT-maatregelen) Ter verbetering van de verkeersveiligheid zijn op het kruispunt N248-Waardpolderhoofdweg kortetermijnmaatregelen gerealiseerd. De maatregelen worden geëvalueerd, waarna wordt gekeken of en zo ja, welke langetermijnmaatregelen worden genomen.	Verkeersveiligheid	Studie	2027-2029	
<b>N248b-03</b> - Vervanging - Schagerbrug A - 14G14 Schagerbrug A wordt vervangen.	Einde levensduur	Plan	2027-2028	€ 18.500.000
<b>N248b-05</b> - Vervanging - Waardbrug -14G11	Einde levensduur	Initiatief	2026-2028	€ 13.100.000

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
<b>N248b-06</b> - Vervanging - 21,55 km - 22,2 km - Ongelijkmatige zetting Reconstructie van de rijbaan vanwege ongelijkmatige zetting	Einde levensduur	Initiatief	2027-2029	€ 1.000.000
<b>N250-04</b> - Verbetering - N250-Hoofdgracht, Den Helder Doordat de TESO een grotere veerboot in gebruik heeft genomen, kan -vanwege de grotere capaciteit - het schip bij volledige bezetting niet tijdig worden gelost. Daardoor kan de veerboot ook niet tijdig worden geladen en komt de dienstregeling in gevaar.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2029	
<b>N501-03</b> - Verbetering - Reconstructie kruispunt N501-Keesomlaan/Westerweg Ter verbetering van de verkeersveiligheid wordt het kruispunt gereconstrueerd.	Verkeersveiligheid wegverkeer	Plan	2022-2025	€ 1.054.000
<b>N502-05</b> - Verbetering - Verbeteren verkeersveiligheid (en verminderen stikstofuitstoot) N502, gedeelte Pettemerduinen-Groote Keeten Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt dit deel van de N502 ingericht als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/uur. Door deze snelheidsverlaging is het kansrijk dat ook de stikstofdepositie op het naastgelegen Natura 2000-gebied vermindert. Ook wordt de provinciale N502 binnen de bebouwde kom van Callantsoog heringericht.	Verkeersveiligheid wegverkeer	Studie	2028-2029	
<b>VRI-geb1-01</b> - Variabel onderhoud - Vervangen VRI kruisingen: N245 en N501	Einde levensduur	Plan		€ 881.000
<b>VRI-geb1-02</b> - Vervanging - VRIs einde levensduur door iVRI's deel 2 Voorzien voor periode 2026 - 2030 (buiten VRI-programma). Scope: N503-Rijksweg / N245-Zuiderweg / N245-Havenstraat / N245-Warmenhuizerweg.	Einde levensduur	Initiatief	2027-2031	€ 1.400.000

## 4.2. GEBIED 2 - ALKMAAR E.O.

### Gebiedsgrens

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



### Gebiedskenmerken

Het gebied Alkmaar e.o. heeft een relatief hoge dichtheid van wonen en werken. Het ligt aan de rand van de Metropoolregio Amsterdam, waarmee het belangrijke relaties heeft. De kuststrook is een recreatieve trekpleister, net als de binnenstad van Alkmaar. De regio heeft een grote woningbouwopgave, waardoor naar verwachting de druk op de regionale infrastructuur van auto en fiets en het spoor toeneemt. Het is een regio met een groeiende werkgelegenheidsstructuur, veel vitale, regionaal gewortelde bedrijven en een sterke logistieke en agribusiness-sector. In de landelijke gebieden is het vervoer per auto belangrijk voor de langere afstanden en het vrachtvervoer.

In een eerste verkenning voor de N242, gedeelte A9-N241, is gekeken welke knelpunten er op de N242 zijn en welke daar in de toekomst bij komen door de realisatie van de geplande woningbouw in de regio. Samen met de gemeenten Alkmaar en Dijk en Waard wordt een nadere verkenning uitgevoerd naar de te treffen maatregelen op en rondom de N242 ten behoeve van de bereikbaarheid van alle modaliteiten, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Daarnaast stelt de regio een regionale investeringsagenda op met maatregelen die nodig zijn om de regio bereikbaar te houden na 2030/2040.

### Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

TABEL 6 | GEBIED 2: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
<b>19B08-01</b> - Vervanging - Huygenbrug A - remming- en geleidewerken De remming- en geleidewerken van de Huygenbruggen zijn einde levensduur en dienen te worden vervangen. De huidige remmingwerken ten westen van de brug N242 worden verwijderd en ten westen van de nieuwe fietsbrug worden nieuwe remmingwerken gerealiseerd. Op deze manier blijft er ruimte beschikbaar om in de toekomst een extra rechtsaf verbinding (N508/N242) te realiseren. Daarnaast is circa 75 meter koudgeformde stalen damwand aan de noord- en zuidzijde einde levensduur en dient te worden vervangen.	Einde levensduur	Plan	2025-2026	€ 2.000.000
<b>19B09-01</b> - Vervanging - Huygenbrug B - remming- en geleidewerken en damwanden Zie 19B08-01	Einde levensduur	Plan	2025-2026	

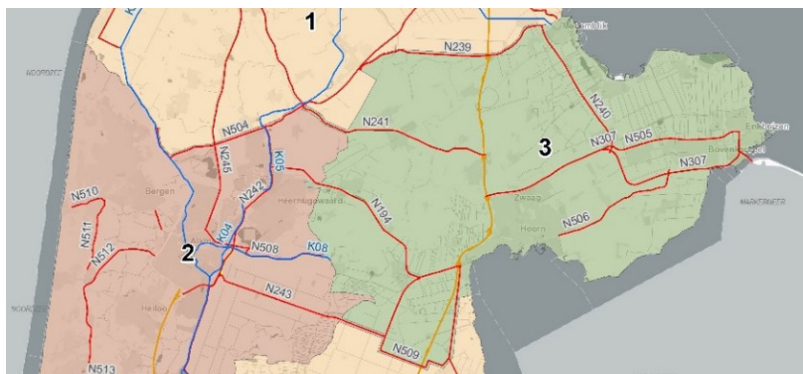
Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
<b>alg-13</b> - Uitbreiding - Nieuwe aansluiting A9 Heiloo (werken derden) Er wordt een nieuwe aansluiting op de A9 ter hoogte van de Lagelaan in Heiloo gerealiseerd. Deze aansluiting maakt deel uit van het programma De Nieuwe Strandwal, dat tot doel heeft een bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van het gebied. Naast de aansluiting bestaat het programma uit groenprojecten, bedrijventerrein Boekelermeer en woningbouw in Castricum/Limmen. De aansluiting is nodig om de ruimtelijke ontwikkelingen te faciliteren, en levert daarnaast een bijdrage aan verbetering van knelpunten in de huidige situatie. Tevens wordt de aanleg van een fietsverbinding over de A9 meegenomen in dit project.	Verstedelijking	Realisatie	2026-2028	€ 45.899.331
<b>BCHH-01</b> - Vervanging - SCADA-installaties Bediencentrale Heerhugowaard	Einde levensduur	Initiatief	2027-2028	€ 4.500.000
<b>K07/K08-02</b> - Vervanging - 0,00/0,00 km - 2,20/7,00 km - Vaarwegvak 21 - Hoornsevaart (K07) en Huigenvaart (K08) Vervanging 400 m oeverconstructie hout voor hout, met natuurvriendelijke oevers op verschillende locaties.	Einde levensduur	Studie	2026-2027	€ 3.300.000
<b>K20a-01</b> - Vervanging - 44,9 km - 38,4 km - Vaarwegvak 5 - Noordhollandsch Kanaal: Splitsing Omval - Alkmaar Noord Het vervangen van de huidige oeverconstructie, omdat de oevers einde levensduur naderen. De nieuwe oeverconstructie dient onderhoudsarm te zijn. De huidige functie dient in stand gehouden te worden volgens de huidige scheepvaartfunctie CEMT4-klasse.	Einde levensduur	Realisatie	2022-2025	€ 6.800.000
<b>N242-26</b> - Verbetering - Poortconstructie overgang A9-N242 (v/h Verkeersmanagement N242, ged. A9-N508) De overgang van de A9 (maximumsnelheid 100 km/uur) naar de N242 (maximumsnelheid 80 km/uur) is voor weggebruikers niet duidelijk merkbaar. Door het realiseren van een poortconstructie wordt de overgang van de A9 naar de N242 beter zichtbaar en zal de weggebruiker zijn snelheid sneller aanpassen.	Verkeersveiligheid wegverkeer	Plan	2025	€ 150.000
<b>N242-27</b> - Verbetering - Ontbrekende schakel fietsroute Heerhugowaard-Noord/Noord-Scharwoude Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Door de aanleg van een hellingbaan tussen de N242 en de Langebalkbrug ontstaat een rechtstreekse fietsverbinding tussen Heerhugowaard-Noord en Broek op Langedijk/Noord-Scharwoude.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2027-2028	
<b>N242-28</b> - Verbetering - Fietsknelpunt kruispunt N242-Smuigelweg Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Op het kruispunt N242-Smuigelweg moeten fietsers gelijkvloers oversteken, waarbij gemotoriseerd verkeer net onder een spoorbrug vandaan komt. Daarnaast moeten fietsers vanuit het zuiden naar het kruispunt toe eerst de Smuigelweg oversteken om de opstelplaats van het kruispunt te bereiken. Er wordt onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingen ter verbetering van de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid voor fietsers.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2026-2027	
<b>N242-29</b> - Verbetering - Maatregelen N242, gedeelte N508-N241 (Nollenweg-Verlaat) Gelijktijdig met het groot onderhoud worden maatregelen gerealiseerd, die voortkomen uit de eerste verkenning van de N242 (zie N242-25).	Doorstroming wegverkeer	Studie	2027-2029	
<b>N242-30</b> - Verbetering - Verbreden Huygenfietsbrug De Huygenfietsbrug is onderdeel van de doorfietsroute tussen Heerhugowaard en Alkmaar. Gelijktijdig met de vervanging van de Huygenfietsbrug (zie N242Ld-02) wordt deze verbreed naar 4 meter om te voldoen aan de afmetingen van een doorfietsroute. Daarnaast worden op de oostelijke parallelbrug fietssuggestiestroken gerealiseerd.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Plan	2025-2026	€ 250.000
<b>N242a-06</b> - Vervanging - 45,6 km - 46,92 km - Rehabilitatie Een deel van de N242a heeft een (theoretische) End of Life in 2024. Afstemming met de verkenning N242, gedeelte N508-N241 (N242-25).	Einde levensduur	Initiatief	2027-2028	€ 1.450.000
<b>N242Ld-02</b> - Vervanging - Huygenfietsbrug De Huygenfietsbrug wordt vervangen. Hierdoor ontstaat opnieuw een fietsverbinding tussen de Huygendijk en de Schermerdijk en een veilige doorvaart onder de N242 over de Ringvaart van de Heerhugowaard. Gelijktijdig met de vervanging wordt de fietsbrug verbreed naar 4 meter (zie N242-30).	Einde levensduur	Plan	2025-2026	€ 2.100.000
<b>N504a-01</b> - Vervanging - Schoorlammersbrug - 19A04 - civiel, vervanging (renovatie) val	Einde levensduur	Initiatief	2028-2029	€ 1.900.000
<b>N508-05</b> - Verbetering - Reconstructie kruispunt N508-Herenweg Er is onvoldoende capaciteit op dit kruispunt. Het kruispunt wordt heringericht ten behoeve van een betere doorstroming van onder andere het openbaar vervoer en een betere ontsluiting van het bedrijventerrein Beverkoog.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2025-2026	
<b>N510-08</b> - Verbetering - Aanleg bronbemaling - Vanwege wateroverlast op het gedeelte van km 10 - 10,4 wordt bronbemaling aangelegd.	Klimaatadaptatie	Realisatie	2025	€ 600.000
<b>N510b-01</b> - Vervanging - 10,45 km - 12,28 km - Rehabilitatie Een deel van het traject N510b heeft een (theoretische) End of Life in 2028.	Einde levensduur	Initiatief	2027-2028	€ 1.670.000

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
<b>N511a-04</b> - Vervanging - 0,05 km - 4,76 km - Paddentunnels 5 stuks Het vervangen van vijf paddentunnels, drie in de N511 en twee in de N512.	Einde levensduur	Realisatie	2023-2025	€ 700.000
<b>N511a-05</b> - Vervanging - 2,6 km - 3,35 km - Paddentunnels 6 stuks Het vervangen van 6 paddentunnels onder de N511 inclusief paddenschermen en actieve markeringsinstallatie. De paddentunnels zijn verzakt en zorgen voor schade aan het asfalt. De paddenschermen vertonen gebreken en zijn niet meer functioneel. De actieve markeringsinstallatie is op een aantal locaties defect. De werkzaamheden worden gecombineerd met groot onderhoud aan de N511.	Einde levensduur	Realisatie	2024-2025	€ 1.400.000
VRI-geb2-03 - Vervanging - VRI's einde levensduur door iVRI's deel 2 Voorzien voor periode 2026 - 2030 (buiten VRI-programma). Scope: N241-Heerenweide Opmeer / N241-Lindengracht Opmeer / N241-Verlaat Heerhugowaard / N242- Edisonstraat Heerhugowaard / N242-Zuidtangent Heerhugowaard / N245-Nauertogt Broek op Langedijk / N504-Rijksweg Schoorlham / N512-Heilooerzeweeg Egmond.	Einde levensduur	Initiatief	2027-2031	€ 2.800.000

### 4.3. GEBIED 3 - WEST-FRIESLAND

#### Gebiedsgrens

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



#### Gebiedskenmerken

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

Voor toeristen is het een aantrekkelijke regio door de natuur, het water en de historische steden.

De komende jaren worden veel woningen gebouwd in de regio. In deze regio wordt ook gestuurd op het goed faciliteren van de fiets, naast de bereikbaarheid voor de auto. In Hoorn en Hoogkarspel (Drechterland) zijn zeer grote woningbouwontwikkelingen voorzien. Bij de reconstructie van de N307 in Hoogkarspel is hier al rekening mee gehouden. Hoorn zet in op een meer hoogstedelijk karakter rond het OV-knooppunt de Poort van Hoorn.

Er wordt een verkenning uitgevoerd naar mogelijke oplossingen (veranderen, verminderen, verbeteren) voor de doorstromingsproblematiek op de N240, de rotonde en het WFO-terrein. Ook wordt gekeken naar de capaciteit van de rotonde N241-op/afrit A7 in verband met de woningbouwontwikkeling.



**TABEL 7 | GEBIED 3: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN**

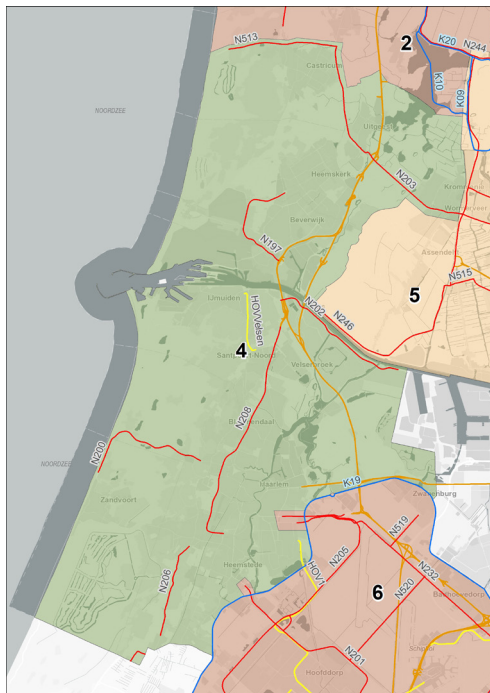
Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-Periode	Totaal budget/krediet
<b>N023-05</b> - Verbetering - Restpunten Westfrisiaweg Een aantal restwerkzaamheden moet nog worden afgerond. Het is niet gelukt deze uit te voeren voor de beoogde dechargedatum van het project. De werkzaamheden zijn zeer divers van aard qua financiële omvang en uitvoeringswijze. De locaties van de uit te voeren werkzaamheden zijn verspreid over het gehele traject van het project N23 (N194 en N307).	Doorstroming wegverkeer	Realisatie	2022-2027	€ 7.700.000
<b>N194-01</b> - Uitbreiding - Aanleg turborotonde ontsluiting nieuwe woonwijk Tuindersweijde (werken derden) In verband met woningbouw Tuindersweijde in Obdam wordt er een turborotonde op de N194 gerealiseerd. Dit is een project dat op verzoek van de gemeente Koggenland wordt uitgevoerd en betaald.	Verstedelijking	Realisatie	2025	
<b>N239-03</b> - Verbetering - Ontsluiting Agriport A7 en reconstructie kruispunten N239/op- en afritten A7 De hoofdontsluiting van het Agriport A7-gebied is voorzien bij het kruispunt N239-Coppershorn. De op- en afritten van de A7 naar de N239 liggen op korte afstand van dit kruispunt. Om een goede doorstroming te verkrijgen en de verkeersveiligheid te waarborgen worden deze kruispunten met drie gekoppelde VRI's op elkaar aangesloten.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2027-2029	
<b>N240-05</b> - Verbetering - Aanleg rotonde kruispunt N240-N239 en parallelweg N240, gedeelte Almereweg-N239 Ter verbetering van de verkeersveiligheid wordt op het kruispunt N239-N240 een rotonde gerealiseerd. Daarnaast wordt het ontbrekende deel parallelweg langs de N240 aangelegd tussen de Almereweg en de N239, zodat het agrarisch verkeer niet meer door de kern van Opperdoes hoeft te rijden. Voor de parallelweg wordt een doorsteek door de Westfriesedijk naar de Koggenrandweg gemaakt. Ook wordt de fietsoversteek bij het Opperdoezerpad (uit het Programma provinciale fietsknelpunten) aangepast.	Verkeers-veiligheid wegverkeer	Plan	2027-2029	€ 11.500.000
<b>N240-17</b> - Verbetering - Kortetermijnmaatregelen rotonde N240-WFO terrein De capaciteit op de rotonde op het kruispunt N240-Marktweg/Zaadmarkt is tijdens de spits onvoldoende. Door de aanleg van een bypass kan de rotonde het verkeer beter verwerken. Daarnaast verbetert de gemeente de verkeersveiligheid voor de fietsers op de gemeentelijke wegen en gaan de bedrijven op het WFO-terrein aan de slag met een werkgeversaanpak. Deze maatregelen gaan naar verwachting echter alleen voor de korte termijn helpen en zijn grootschaligere maatregelen voor de toekomst nodig. Hiervoor wordt een verkenning uitgevoerd.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2026-2027	
<b>N241-13</b> - Verbetering - Trajectbenadering N241b, gedeelte N242-A7 Gelijktijdig met het groot onderhoud op de N241b, gedeelte N242-A7 worden - ter verbetering van de verkeersveiligheid - verschillende maatregelen genomen. De weg, berm en het fietspad worden verbreed. De kruispunten worden heringericht. En ter hoogte van de Trambaan wordt de N241 naar het noorden omgelegd. Ook worden grootschalig kabels en leidingen verlegd, waaronder watertransportleidingen.	Verkeers-veiligheid	Realisatie	2022-2025	€ 60.000.000
<b>N241b-03</b> - Vervanging - 10,2 km - 22,6 km - Wegconstructie en kunstwerken 19E03, 19E04, 19E07 Zie N241-13	Einde levensduur	Realisatie	2022-2025	€ 17.600.000
<b>N247-17</b> - Verbetering - Trajectbenadering N247b, gedeelte N244-A7 Gelijktijdig met het groot onderhoud op de N247, gedeelte N244-A7, worden twee vaste bruggen vervangen (vervangingsinvestering) en tevens verbreed (nieuwe investering).	Verkeers-veiligheid wegverkeer	Plan	2026-2028	€ 500.000
<b>N247-23</b> - Verbetering - Aanpassingen parallelweg/fietspad N247, gedeelte Oosthuizen-Grosthuisen Het upgraden van de fietsroute Hoorn - Purmerend tot een regionale fietsroute is onderdeel van het programma Fietsinfrastructuur van de bestuurlijke overeenkomst MIRT-verkenning Corridor Amsterdam Hoorn. De route gaat over gemeentelijke en provinciale wegen/fietspaden. De maatregelen aan de provinciale infrastructuur bestaan uit het verbreden van de fietsstroken op de parallelweg langs de N247, ged. Oosthuizen-Dorpsweg (Oudendijk), het verbreden van het fietspad N247, ged. Dorpsweg-Grosthuisen en maatregelen in de fietstunnels N247.	Verkeers-veiligheid fietsverkeer	Studie	2027-2029	
<b>N247b-02</b> - Vervanging - Kunstwerken 19G33 en 19E20 Vervangen van twee kunstwerken, die gelijktijdig worden verbreed (zie N247-17)	Einde levensduur	Realisatie	2026-2028	€ 3.600.000
<b>N307-01</b> - Verbetering - Veiligheid bij incidenten Op enkele locaties kunnen weginspecteurs in geval van incidenten het verkeer onvoldoende veilig stilzetten en afschermen. Dit wordt veroorzaakt door beperkt zicht op het verloop van de weg op een aantal locaties, de afwezigheid van een vluchtstrook en het ontbreken van signalering boven de weg in combinatie met de gereden snelheid.	Verkeers-veiligheid wegverkeer	Studie	2026-2027	

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-Periode	Totaal budget/krediet
<b>N505-01</b> - Verbetering - Trajectstudie N505a De N505a loopt van de N240 naar de N302. Voor het gebied ten noorden van de N505 (grofweg tussen Medemblik, Andijk en Enkhuizen) wordt een multimodale netwerkstudie uitgevoerd om inzicht te krijgen in de effecten van de vele ontwikkelingen in dit gebied. De N505 is onderdeel van deze studie. Op basis van de uitkomsten kunnen conclusies worden getrokken over de toekomstige functie en de daarbij behorende inrichting van de weg.	Verkeers-veiligheid wegverkeer	Studie	2027-2028	
<b>VRI-geb3-02</b> - Vervanging - VRI's einde levensduur door iVRI's deel 2 Scope: N239-Coppershorn Lambertschaag / N247-Op- en afritten A7 Scharwoude / N505-De Weed Lutjebroek / N505-Esdoornlaan Bovenkarspel / N505-Kerspelweg Hoogkarspel / N505-Lindenlaan Enkhuizen / N505-Sluisweg Hoogkarspel / N505-Veilingweg Bovenkarspel / N505-Verlengde Raadhuislaan Grootebroek / N505-Westende Enkhuizen / N506-Markerwaardweg Venhuizen / N506-Zuiderdracht Blokker	Einde levensduur	Initiatief	2027-2031	€ 4.200.000

## 4.4. GEBIED 4 – ZUID-KENNEMERLAND/IJMOND

### Gebiedsgrens

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



### Gebiedskenmerken

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

Er wordt een verkenning gedaan naar de bereikbaarheid van de kust Bloemendaal/Zandvoort. Onderzocht wordt welke maatregelen genomen kunnen worden om de verkeersoverlast op piekdagen tegen te gaan. Het gebied en de netwerken worden vanuit een multimodaal perspectief beschouwd, zodat bezoekers en bewoners hun bestemming kunnen bereiken, bedrijven kunnen functioneren en de impact op de omgeving en leefbaarheid voor de inwoners van de regio acceptabel blijft.

## Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

**TABEL 8 | GEBIED 4: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN**

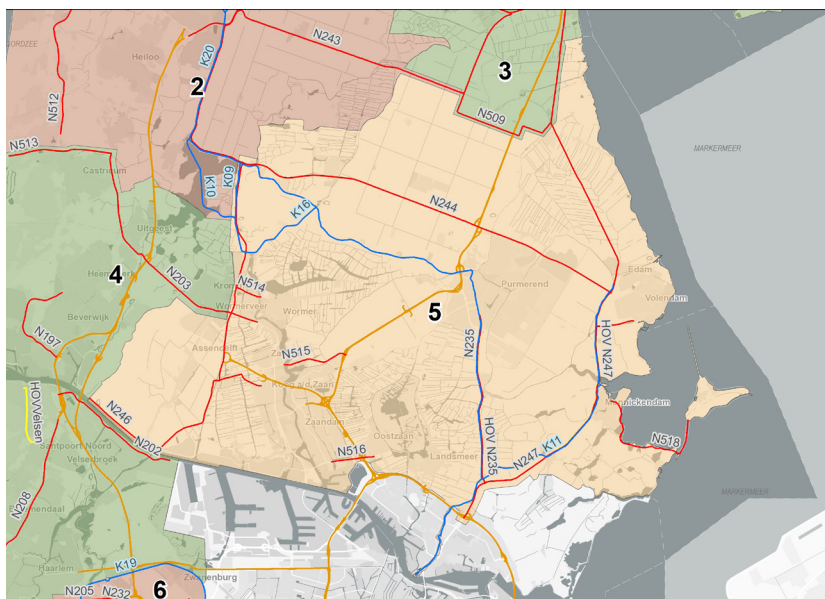
Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
<p><b>alg-42</b> - Verbetering - Busbaan Wijckermolen (busstation Beverwijk - Wijckermolen)</p> <p>Dit project is onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Investeringsagenda Openbaar Vervoer 2015-2020.</p> <p>Door de ligging van het nieuwe busstation Beverwijk moeten bussen omrijden (om de bioscoop heen). Daarom wordt een korte busbaan tussen het busstation van Beverwijk en de ontsluitingsweg Wijckermolen gerealiseerd. De busbaan wordt gesitueerd tussen het spoor en het stationsgebouw.</p>	Doorstroming openbaar vervoer	Realisatie	2025-2026	€ 4.400.000
<p><b>N197-04</b> - Verbetering - Busbaan Wijckerpoort (Velsertraverse-busstation Beverwijk)</p> <p>Dit project is onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Investeringsagenda Openbaar Vervoer 2015-2020.</p> <p>De bussen van Beverwijk naar Haarlem en IJmuiden lopen vertraging op op de route tussen het busstation Beverwijk en de Velsertunnel. Tijdens de spits ontstaat filevorming op de Velsersweg en Velsertraverse, wat leidt tot oponthoud voor de bus en een onbetrouwbare dienstregeling. Het probleem wordt verergerd bij de passage van goederentreinen (soms ook in de spitsperiode) van Tata-Steel. Er wordt een vrijliggende busbaan aangelegd, inclusief halte voor Velsen Noord tussen het busstation Beverwijk en de Velsertraverse, die ook een kortere route kent. Tevens wordt een voet-/fietsonderdoorgang onder de Velsertraverse met een verbinding naar station Beverwijk gerealiseerd.</p>	Doorstroming openbaar vervoer	Realisatie	2025-2026	€ 24.550.000
<p><b>N197-05</b> - Verbetering - Ontbrekende schakel fietspad N197, gedeelte Zeestraat-Waterweg</p> <p>Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten.</p> <p>Langs de N197, gedeelte Zeestraat-Waterweg ligt geen fietspad. Er wordt een eenzijdig, tweerichtingenfietspad aan de oostzijde van de N197 aangelegd.</p>	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2026-2028	
<p><b>N197a-02</b> - Vervanging - 3,7 km - 3,8 km - VRI Wijkerstraatweg en LED verlichting</p> <p>De VRI is einde levensduur en dient te worden vervangen. Verleiding wordt ook meegenomen als meekoppelkans binnen het lopende project.</p>	Einde levensduur	Realisatie	2026	€ 750.000
<p><b>N200-05</b> - Verbetering - Trajectstudie N200 Zeeweg Bloemendaal</p> <p>Op de Zeeweg vinden relatief veel ongevallen plaats. Er wordt een trajectstudie uitgevoerd naar maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren. Ook wordt onderzocht hoe maatregelen kunnen bijdragen aan doelen op het gebied van stikstof, duurzaamheid en natuur. De impact op de doorstroming wordt meegenomen in de afweging van de oplossingen. De realisatie van de maatregelen is gekoppeld aan het groot onderhoud (na 2028). Ook wordt onderzocht of er (variant onafhankelijke) maatregelen zijn, die al in 2024/2025 kunnen worden uitgevoerd.</p>	Verkeersveiligheid	Studie	2027-2028	
<p><b>N203-16</b> - Verbetering - Kortetermijnmaatregelen Krommenie</p> <p>Het project N203-01 onderzoekt de aanleg van een nieuwe weg tussen de A8 en de A9. Tegelijkertijd wordt op korte termijn de leefbaarheid in Krommenie verbeterd door onder meer (onderzoek te doen naar) het verbeteren van de stationsomgeving, het nemen van geluidsreducerende maatregelen, het verlagen van de snelheid en het realiseren van een doorfietsroute.</p>	Gezonde leefomgeving	Studie	2025-2027	
<p><b>N203-17</b> - Verbetering - Trajectstudie N203c, gedeelte A9-N513</p> <p>Om de verkeersveiligheid op de N203 tussen Uitgeest en Limmen te verbeteren, is een trajectstudie gestart. De knelpunten worden in kaart gebracht waarna gezocht wordt naar oplossingen.</p>	Verkeersveiligheid	Studie	2027-2029	
<p><b>N203b-06</b> - Vervanging - 50,17 km - 51,4 km - Rehabilitatie</p>	Einde levensduur	Initiatief	2028-2029	€ 2.920.000
<p><b>N206b-02</b> - Vervanging - 39,1 km - 39,45 km - Rehabilitatie</p>	Einde levensduur	Initiatief	2027-2029	€ 316.000
<p><b>N208-05</b> - Verbetering - Aanleg fietsverbinding N208, gedeelte Leidsevaartweg-Wagenweg</p> <p>Het oorspronkelijke project "N208-05 Aanleg fietsverbinding langs de N208, gemeenten Haarlem en Bloemendaal" is opgedeeld in twee aparte projecten: een oostelijk (N208-05) en een westelijk (N208-09) deel, die gefaseerd worden uitgevoerd. Het oostelijke deel bestaat uit de realisatie van een fietsverbinding tussen de Leidsevaartweg en de Wagenweg.</p>	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Realisatie	2025-2026	€ 3.250.000

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
<p><b>N208-08</b> - Verbetering - Aanleg fietsverbinding langs de N208, gedeelte Jan Gijzenkade-Hoofdstraat Dit project is onderdeel van het traject Haarlem-Velsen van de doorfietsroute F9, Den Helder-Muiden. Tussen de Jan Gijzenkade (Santpoort-Zuid/Haarlem Delftwijk) en de Hoofdstraat (Santpoort-Noord) ontbreekt aan de westzijde van de N208 een fietspad, waardoor fietsers moeten omfietsen of de N208 twee keer moeten kruisen en gebruikmaken van oncomfortabele routes door Haarlem-Noord. Als onderdeel van de doorfietsroute is de aanleg van een fietspad wenselijk.</p>	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2027-2028	
<p><b>N208-09</b> - Verbetering - Aanleg fietsverbinding N208, ged. Munterslaan-Leidsevaartweg Het oorspronkelijke project "N208-05 Aanleg fietsverbinding langs de N208, gemeenten Haarlem en Bloemendaal" is opgedeeld in twee aparte projecten: een oostelijk (N208-05) en een westelijk (N208-09) deel, die gefaseerd worden uitgevoerd. Het westelijke deel bestaat uit een fietsverbinding tussen de Munterslaan en de Leidsevaartweg.</p>	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2027-2029	
<p><b>N513a-06</b> - Vervanging - 21,44 km - 22,8 km - Rehabilitatie</p>	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 1.200.000
<p><b>VRI-geb4-02</b> - Vervanging - VRI's einde levensduur door iVRI's deel 2 Scope: N197-Wenckebachstraat Beverwijk / N200-VOP Bezoekerscentrum Overveen / N202-Op- en afrit A22 Oost Velsen-Zuid.</p>	Einde levensduur	Initiatief	2027-2031	€ 750.000

## 4.5. GEBIED 5 – ZAANSTREEK-WATERLAND

### Gebiedsgrens

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



### Gebiedskenmerken

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

## Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

**TABEL 9 | GEBIED 5: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN**

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
<b>19D03A-90</b> - Vervanging - Bruggen Krommenie A (19D03) en B (19D04) De bruggen Krommenie zijn aan vervanging toe. De oudste brug (brug A) is niet meer beschikbaar voor de scheepvaart. Beide bruggen zouden worden vervangen door 1 brug. In 2022 is echter besloten 2 bruggen terug te plaatsen vanwege verkeersveiligheid, toename van verkeer door woningbouw en in geval van storingen en onderhoud (verkeer kan dan gebruikmaken van de andere brug). Tevens wordt de fundatie van beide bruggen vervangen, zodat de bruggen in lijn worden gebracht met de naastgelegen spoorbrug. De nieuwe bruggen worden aangesloten op de Bediencentrale Heerhugowaard.	Einde levensduur	Realisatie	2024-2028	€ 67.525.000
<b>25E16-02</b> - Vervanging - Willemsluizen De sluisdeuren worden gerenoveerd of geheel vervangen. De benodigde werkzaamheden hangen af van de technische staat die pas definitief bepaald kan worden bij uitname sluisdeuren. Na uitname kan ook pas beoordeeld worden of de huidige sluisdeuren te vervangen moeten worden.	Einde levensduur	Initiatief	2027	
<b>25E22-02</b> - Vervanging - Pontveer 't Schouw De pont is einde levensduur en wordt vervangen. Tevens worden de landhoofden aan het nieuwe formaat van de pont aangepast.	Einde levensduur	Plan	2026	€ 7.200.000
<b>25F05-03</b> - Vervanging - Bernhardbrug (hefbrug Monnickendam) De Bernhardbrug bij Monnickendam is einde levensduur en dient daarom vervangen te worden. Deze vervanging wordt gecombineerd met verbetering van het kunstwerk (reconstructie, aanleg hoogwaardige fietsverbinding).	Einde levensduur	Initiatief	2029-2030	€ 17.700.000
<b>K11a-01</b> - Vervanging - 0 km - 8 km - Vaarwegvak 22 - Broekervaart: 't Schouw - splitsing Gouwe en Purmer Ee & Vaarwegvak 23 - Trekvaart 't Schouw - Edam Vervangen 1500 m hout door hout (daar waar mogelijk natuurvriendelijke oevers). Toepassing van eerder aangeschafte tweedehandsdamwanden waar mogelijk.	Einde levensduur	Realisatie	2025-2026	€ 15.004.000
<b>K11b-01</b> - Vervanging - 8 km - 13 km - Vaarwegvak 23 - Trekvaart 't Schouw - Edam Splitsing Gouwe - beheergrens Purmerringvaart; vervangen 2000 m hout voor hout (daar waar mogelijk natuurvriendelijke oevers). Toepassing van eerder aangeschafte tweedehandsdamwanden waar mogelijk.	Einde levensduur	Realisatie	2025-2026	
<b>K20m-a-01</b> - Vervanging - 16 km - 24,8 km - Vaarwegvak 10 - Noordhollandsch Kanaal: Sluis Purmerend - Knollendammervaart Vervangen houtenconstructie circa 400 m door staal (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Studie	2026-2027	€ 3.000.000
<b>K20m-b-01</b> - Vervanging - 24,8 km - 32 km - Vaarwegvak 11 - Noordhollandsch kanaal: Knollendammervaart - Gat van de Meer (Akersloot) Vervangen 2,5 km houten oeverconstructie door staal (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Studie	2026-2027	€ 12.200.000
<b>K20z-a-01</b> - Vervanging - 8,15 km - 0 km - Vaarwegvak 12 - Noordhollandsch Kanaal: Amsterdam tot duiker onder busbaan (km 8,15) Vervanging 840 m stalen oeverconstructie voor staal (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Studie	2026	€ 3.400.000
<b>K20z-b-01</b> - Vervanging - 16 km - 8,15 km - Vaarwegvak 13 - Noordhollandsch Kanaal: duiker onder busbaan (km 8,15) tot Sluis Purmerend Vervanging stalen oeverconstructie voor staal (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Realisatie	2023-2025	€ 12.205.000

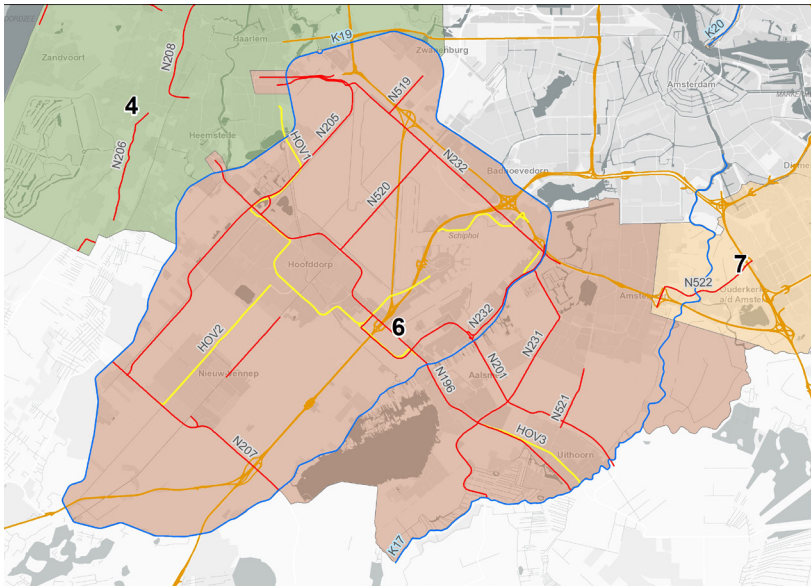
Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
<b>N203-01</b> - Uitbreiding - Verbinding A8/A9 Een nieuwe weg tussen de A8 en de A9 zorgt voor een verbeterde leefbaarheid in Krommenie en Assendelft. Daarnaast zorgt de verbinding voor een betere bereikbaarheid van de regio's Zaanstreek en IJmond en tussen de regio Alkmaar en Amsterdam. Samen met de Vervoerregio Amsterdam, de regiogemeenten en het Rijk onderzoekt de provincie de mogelijkheden. Het op 31 januari 2022 door PS vastgestelde Landschapsplan geeft aan hoe de bijzondere waarde van het werelderfgoed zo goed mogelijk kan worden hersteld en versterkt én een nieuwe weg ingepast kan worden via het tracé van het Golfbaanalternatief. Voordat gestart kan worden met de volgende fase is zicht op financiering nodig. Daarnaast moet de status van werelderfgoed behouden blijven. Omdat zicht op financiering ver weg lijkt, wordt ondertussen onderzoek gedaan naar een robuuste oplossing.	Gezonde leefomgeving	Studie	n.n.b.	
<b>N235a-04</b> - Vervanging - 0,03 km - 4,7 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2029-2030	€ 10.500.000
<b>N244a-08</b> - Vervanging - 31 km - 33,7 km - Rehabilitatie (deel van N246)	Einde levensduur	Initiatief	2029-2030	€ 11.500.000
<b>N246a-03</b> - Vervanging - Kunstwerken 25B03 en 25B05 Beide duikerbruggen veroorzaken een oneffenheid in het wegdek die moet worden opgelost.	Einde levensduur	Studie	2027-2029	€ 3.200.000
<b>N247-16</b> - Verbetering - Bereikbaarheid Waterland: maatregelen N247, gedeelte A10-N517 De bereikbaarheid van Waterland verslechtert. De N247 is zwaar belast met zowel autoverkeer als openbaar vervoer. De samenwerkende overheden willen de bereikbaarheid op de N247 voor fietsers, automobilisten en openbaar vervoerreizigers bevorderen. De verkeersveiligheid verbetert en de leefbaarheid en de natuur gaan er niet op achteruit. Bereikbaarheid Waterland bestaat uit verschillende projectdelen. Het projectdeel N247-Noord is het deel tussen Monnickendam en Edam-Volendam tot de N244. Rond het kruispunt Bernhardlaan in Monnickendam wordt de (aansluiting met de) parallelweg verplaatst, een P+R aangelegd en een bushalte verplaatst. De kruispunten Hoogedijk en Wagenweg worden aangepast. Tussen de Hoogedijk en de Wagenweg wordt een fietspad aan de oostzijde van de N247 aangelegd. Het wegprofiel tussen de Hoogedijk en de Zeddeweg (N517) wordt verbreed, zodat er meer ruimte komt tussen de busbaan en de rijbaan. Het projectdeel N247-Zuid is het deel tussen de A10 en Het Schouw. Om de doorstroming te verbeteren worden de opstelvakken bij het kruispunt N247-A10 aangepast. Ook de verkeersstromen (openbaar vervoer/ autoverkeer/fietsers) rondom kruispunt Het Schouw worden ontvlochten. Daarnaast wordt bij Het Schouw een bus overstappunt, een P+R en P+B aangelegd. Het brandstofverkooppunt bij Het Schouw is inmiddels verplaatst.	Doorstroming wegverkeer	Realisatie	2024-2026	€ 56.695.000
<b>N247-18</b> - Verbetering - Reconstructie Bernhardbrug (hefbrug Monnickendam) en hoogwaardige fietsverbinding Amsterdam-Noord - Edam/Volendam (N247) De Bernhardbrug bij Monnickendam vormt de hoofdontsluiting van zowel Monnickendam als Marken richting de N247. De brug is te smal om alle verkeersstromen gescheiden te kunnen verwerken, de vele fietsers zitten tussen het gemotoriseerd verkeer. Ook op de kruispunten aan beide zijden van de brug is een verwarrende verkeerssituatie aanwezig. Tevens is de Bernhardbrug als knelpunt geïdentificeerd in de verkenning van de Vervoerregio Amsterdam naar een hoogwaardige fietsverbinding van Amsterdam-Noord naar Edam/Volendam.	Verkeersveiligheid	Studie	2029-2030	
<b>N247-22</b> - Verbetering - Bereikbaarheid Waterland: onderzoek N247, gedeelte Het Schouw-Broek in Waterland-Dijksbrug Samen met de dorpsraad Broek in Waterland onderzoekt de provincie en haar samenwerkingspartners de mogelijkheid de N247 in Broek in Waterland verdiept aan te leggen. In eerste instantie waren er 5 varianten. In 2020 is besloten 2 varianten verder uit te werken: een variant met 2x1 rijstroken met vluchtstroken en een variant met 2x1 rijstroken met busstroken. Parallel aan deze studie wordt gezocht naar financieringsmogelijkheden.	Doorstroming openbaar vervoer	Studie	n.n.b.	
<b>N247a-03</b> - Vervanging - Dijksbrug Zie N247-16	Einde levensduur	Realisatie	2024-2026	€ 2.700.000
<b>N247a-06</b> - Vervanging - 29,9 km - 32,5 km - Slochterbrug/duikers Vervangen kunstwerk (25E12) in combinatie met maatregel N247a-05. Van kunstwerk 25E11 (Slochterbrug) alleen de westelijke helft vervangen.	Einde levensduur	Realisatie	2024-2026	€ 2.000.000

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
<b>N247a-10</b> - Vervanging - 41,7 km - 41,8 km - Verkeersregelinstallatie N247-(De Zedde/)Wagenweg Toevoeging aan de scope van doorstart bereikbaarheid in Waterland (werk met werk maken). VRI is einde levensduur.	Einde levensduur	Realisatie	2026	€ 400.000
<b>N515-02</b> - Verbetering - Fietstunnel en faunapassage kruispunt N515-Zuiderweg Op het met een VRI geregelde kruispunt N515-Zuiderweg zijn geen aparte fietsvoorzieningen voor het overstekende (brom-) fietsverkeer. Om de verkeersveiligheid te verbeteren is het uitgangspunt om een fietstunnel te realiseren, mede omdat de Zuiderweg onderdeel is van een snelfietsroute. Daarnaast wordt een faunapassage gerealiseerd en onderzoek gedaan naar het verbeteren van de looproute, de bocht Ramsbeek-Zuiderweg en de oversteek vanaf de Braakdijk over de N515.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2026-2028	
<b>N515-06</b> - Verbetering - Uitbreiding P+R Wijdewormer bij de op-/afrit A7 Het P+R-terrein wordt intensief gebruikt en heeft te weinig capaciteit. Om misbruik door forenzen te voorkomen, heeft het fastfood restaurant, dat op hetzelfde terrein gevestigd is, paaltjes geplaatst. Als gevolg hiervan wordt er geparkeerd in de nabijgelegen woonwijk. Gelijktijdig met het groot onderhoud van het P+R-terrein worden de parkeervakken heringericht en uitgebreid (45 extra parkeerplekken). Tevens wordt een hoogtebeperking aangebracht, zodat campers en touringcars geen gebruik kunnen maken van de P+R.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2028-2029	
<b>N515-07</b> - Verbetering - Fietspad N515, gedeelte A7-De Zaan en looproute Zaanse Schans Het upgraden van de fietsroute Purmerend - Zaanstad tot een metropolitane (snel)fietsroute is onderdeel van het programma Fietsinfrastructuur van de bestuurlijke overeenkomst MIRT-verkenning Corridor Amsterdam Hoorn. De route gaat over gemeentelijke en provinciale wegen; dit project betreft het provinciale fietspad langs de N515. Op dit fietspad wordt rood asfalt gerealiseerd. Daarnaast wordt de aanleg van een voetpad vanaf de bushalte Zaanse Schans naar de Zaanse Schans onderzocht.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2026-2027	
<b>N515b-04</b> - Vervanging - 9,1 km - 11,88 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2028-2029	€ 6.000.000
<b>N516-04</b> - Verbetering - Aanpak Verkeersdruk Ambacht-N516-Thorbeckeweg (AVANT) De VRA werkt samen met de provincie en de gemeenten Zaanstad en Oostzaan aan AVANT (Aanpak Verkeersdruk Ambacht-N516-Thorbeckeweg). De N516 kan het verkeer op termijn niet meer verwerken. Er zijn knelpunten, zoals de kruising met de Wibautstraat die in beheer bij Zaanstad is. Er vinden ruimelijke ontwikkelingen plaats (transitie van Achtersluispolder van bedrijventerrein naar deels woningbouw), waardoor de verkeersdruk op de N516 verder toeneemt. De scope van het project is in 2021 uitgebreid met de kruispunten (met de op-/afritten) van de A8, een fietsbrug over de N516 en een fietstunnel onder de Verlengde Stellingweg.	Doorstroming wegverkeer	Realisatie	2023-2027	€ 15.167.000
<b>VRI-geb5-03</b> - Vervanging - VRI's einde levensduur door iVRI's deel 2	Einde levensduur	Initiatief	2027-2031	€ 4.900.000

## 4.6. GEBIED 6 – NOORD-HOLLAND ZUID

### Gebiedsgrens

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



### Gebiedskenmerken

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

De provincie heeft met de gemeente Haarlemmermeer en de VRA een netwerkstudie opgesteld, die is uitgewerkt tot de Adaptieve Agenda Haarlemmermeer 2040. Er wordt een verkenning Mobiliteitsaanpak Noordelijke Duin- en Bollenstreek Haarlemmermeer uitgevoerd (met onder andere fietsverbindingen en een verkenning verbinding N208-A44). Als onderdeel van de NOVEX MRA<sup>2</sup> West werken partijen aan infrastructuurpakketten die met de gebiedsontwikkeling in Hoofddorp Centrum, Hoofddorp Stationsgebied en Westkant Haarlemmermeer samenhangen. Zodra maatregelen aan de N201, N205 en N207 concreet zijn, worden deze in het iMPI opgenomen.

Met de gemeenten Amstelveen, Aalsmeer, Uithoorn en Ouder-Amstel en de VRA werkt de provincie de vastgestelde Bereikbaarheidsagenda Zuidlob uit in een prioritering van concrete voorstellen, gericht op opname in de meerjarenprogramma's van de afzonderlijke partijen. Daarnaast wordt een verkenning "Toekomstig functioneren provinciaal wegennet" uitgevoerd.

2) Nationale Omgevingsvisie Extra Metropoolregio Amsterdam



## Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

**TABEL 10 | GEBIED 6: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN**

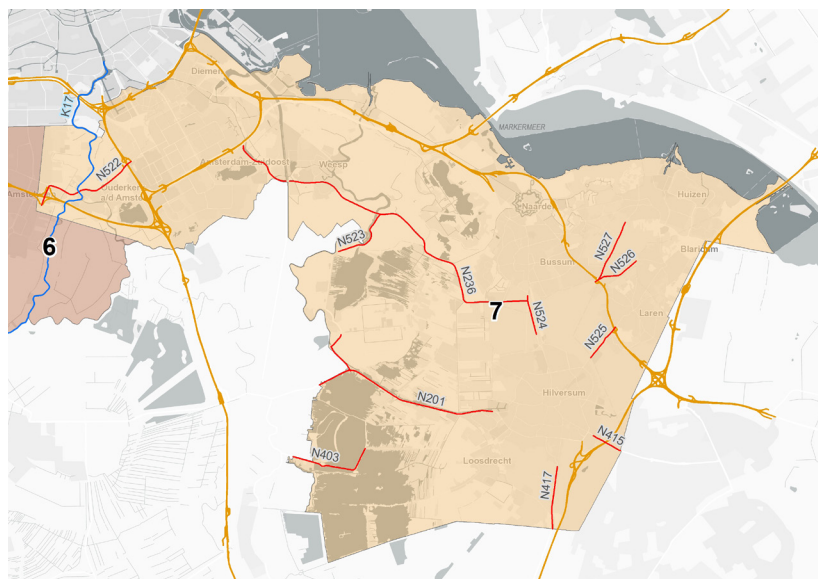
Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
<b>25C02A-91</b> - Vervanging - Cruquiusbrug A Zie N201-29a	Einde levensduur	Realisatie	2021-2026	€ 17.705.000
<b>25D50-01</b> - Vervanging - Waterwolf tunnel - Brandwerende beplating Brandwerende beplating	Einde levensduur	Initiatief	2030	€ 22.000.000
<b>alg-52</b> - Verbetering - Kleinschalige infrastructurale maatregelen in VRA-gebied Met de VRA is geïnventariseerd op welke locaties in gebied op korte termijn kleinschalige, infrastructurale maatregelen kunnen worden gerealiseerd, die de verkeersveiligheid en de OV-haltes verbeteren.	Verkeersveiligheid / Doorstroming openbaar vervoer	Studie	2025	
<b>HOV-12</b> - Uitbreiding - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Noordwijk-Schiphol De provincie Noord-Holland werkt samen met de provincie Zuid-Holland, de gemeenten Noordwijk, Teylingen, Lisse, en Haarlemmermeer, het samenwerkingsverband Holland Rijnland en de Vervoerregio Amsterdam aan een snelle, betrouwbare busverbinding tussen Noordwijk en Schiphol. Hiervoor komt er een nieuwe brug over de Ringvaart tussen Lisse en Lisserbroek. Het ontwerp voor de brug en de busbaan is in samenspraak met de omgeving gemaakt. Op de brug komt naast de busbaan ook een fiets- en een voetpad.	Doorstroming openbaar vervoer	Plan	2027-2029	€ 45.500.000
<b>HOV-13</b> - Verbetering - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Schiphol Oost, ged. Oude Meer-Schiphol Rijk (SOOMR) De provincie, VRA, gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer en Uithoorn en Schiphol werken aan hoogwaardig openbaar vervoer rondom Schiphol. Het doel is een ringlijn rond Schiphol aan te leggen. Er wordt uiteindelijk toegewerkt naar een vrijliggende busbaan langs de Fokkerweg tussen de Boeingavenue en de Capronilaan. In de tussentijd werken de partijen aan een verbinding die dit tracé volgt en gebruik maakt van met name lokale infrastructuur.	Doorstroming openbaar vervoer	Studie	2027-2028	
<b>HOV-17</b> - Verbetering - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Fokkerweg De provincie, VRA, gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer en Uithoorn en Schiphol werken aan hoogwaardig openbaar vervoer rondom Schiphol. Het doel is een ringlijn rond Schiphol aan te leggen. Als onderdeel van deze ringlijn is een busbaan gerealiseerd vanaf Schiphol Oost Stationsplein tot de Southern Crossstraat. De fly-over is nu alleen geschikt voor busverkeer in zuidelijke richting. De bedoeling is de fly-over in twee richtingen geschikt te maken.	Doorstroming openbaar vervoer	Realisatie	2027-2028	€ 13.758.014
<b>HOV-19</b> - Uitbreiding - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Haarlemmermeer Zuidwest (Lisserbroek - Nieuw-Vennep west - Hoofddorp zuid) De provincie, VRA en gemeente Haarlemmermeer willen nieuwe grootschalige woningbouwlocaties in de westflank van de gemeente Haarlemmermeer, aan de zuidrand van Hoofddorp en in de spoorzone ontsluiten met hoogwaardig openbaar vervoer.	Verstedelijking	Studie	2028-2030	
<b>K17-c-02</b> - Vervanging - 20,95 km - 21,2 km - Afmeervoorziening Amstel De afmeervoorziening dient vernieuwd te worden over circa 200 meter lengte.	Einde levensduur	Realisatie	2025-2026	€ 500.000
<b>K19o-a-02</b> - Vervanging - 35,3 km - 43,8 km - Vaarwegvak 32 - Ringvaart Oost: Nieuwe Meer - Aalsmeerderbrug Delen van oorspronkelijke scope van K19o-a-01 en K19o-b-01 zijn geherprioriteerd. Deze delen worden onder deze maatregel geherprogrammeerd.	Einde levensduur	Initiatief	2028	
<b>K19o-b-01</b> - Vervanging - 45,49 km - 46,2 km - Vaarwegvak 33 - Ringvaart Oost: Aalsmeerderbrug - Nieuwe Wetering Vervanging 710 m hout voor stalen damwand (gestaffeld)	Einde levensduur	Studie	2027-2028	€ 4.544.000
<b>K19w-a-01</b> - Vervanging - 0 km - 8 km - Vaarwegvak 27 - Ringvaart West: Kagerplassen - Zijvaart Hillegom & Vaarwegvak 28 - Ringvaart Zijvaart Hillegom Zuider buiten Spaarne Bij km 8,0 vervangen houten oeverconstructie voor de vaarwegvakken 27 en 28 in totaal 858 m door hout (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Studie	2027-2028	€ 3.952.000
<b>N201-29a</b> - Verbetering - Verbreding Cruquiusbrug De Cruquiusbrug A (zie 25C02A-91) wordt vervangen en brug B wordt gerenoveerd. Gelijktijdig met de vervanging van brug A wordt deze verbreed en wordt een onderdoorgang voor fietsers aangelegd om een veiligere en betere doorstroming te realiseren. Tevens wordt het fietspad tussen Heemstede en Cruquius verbreed. Verder worden maatregelen getroffen om de bruggen faunapasseerbaar te maken.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Realisatie	2021-2026	€ 12.570.000

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
<b>N201-36</b> - Verbetering - Verplaatsen aansluiting N201-N520 woningbouw Nieuw Noord (werken derden) In verband met woningbouw Nieuw Noord, waar circa 1.000 woningen worden gerealiseerd, wordt de afrit Weg om de Noord (N201) naar de Hoofdweg verschoven/verlengd. Dit is een project dat op verzoek van de gemeente Haarlemmermeer wordt uitgevoerd en betaald.	Verstedelijking	Studie	2027-2028	
<b>N201-38</b> (v/h alg-47) - Verbetering - Reconstructie kruispunt N201-Koolhovenlaan (uit Kruisweg-corridor) Op het kruispunt wordt een vrije rechtsafstrook gerealiseerd.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2027	
<b>N201a-03</b> - Vervanging - 20,71 km - 23,5 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2028-2029	€ 11.000.000
<b>N231-15</b> - Verbetering - Legmeerdijk Zuid Gelijktijdig met het groot onderhoud (zie N231a-04) worden ter verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming aanpassingen aan de kruispunten met de Mijnsherenweg en Bachlaan gerealiseerd.	Verstedelijking	Studie	2025-2027	
<b>N231-19</b> - Verbetering - Aanpassingen Bosrandweg (N231) Uit de Verkenning Bosrandweg/Fokkerweg is een adaptief programma gekomen met korte, middellange en lange termijnoplossingen. Omdat de ruimte op de Bosrandweg (N231) beperkt is, dient eerst een studie plaats te vinden naar de toekomstige functie van deze weg. Op basis van die uitkomst kan een integraal ontwerp worden gemaakt, waarbij aandacht is voor de belangrijke fietsroute, de verkeersveiligheid (zoals uitritten maneges) en de doorstroming. De maatregelen N232-14 en N232-16 zijn in deze maatregel opgenomen en als aparte maatregel geschrapt.	Verkeersveiligheid	Studie	2028-2029	
<b>N231b-06</b> - Vervanging - 22,54 km - 25,2 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Studie	2026-2027	€ 7.350.000
<b>N232-15</b> - Verbetering - Doorfietsroute Schiphol: fietspad N232 Het fietspad langs de Schipholweg wordt verbreed en opgewaardeerd tot doorfietsroute. Door het verbeteren van het fietsnetwerk wordt de verkeersveiligheid verbeterd en wordt het aantrekkelijker om per fiets te reizen. Het opwaarderen tot doorfietsroute leidt tot een stijging in het fietsgebruik en draagt bij aan de stedelijke bereikbaarheid in de regio.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2027-2028	
<b>N232-17</b> - Verbetering - Zuidelijke ontsluiting Schiphol-Oost op de N232 De realisatie van een zuidelijke ontsluiting van Schiphol-Oost op de N232 ter hoogte van de Southern Crossstraat is één van de middellangetermijnmaatregelen van het adaptieve programma bereikbaarheid uit de verkenning Fokkerweg/Bosrandweg. Met deze ontsluiting wordt het kruispunt bij de Bosrandbrug ontlast. Tegelijkertijd voorziet deze ontsluiting in een betere bereikbaarheid van het toekomstige KLM hoofdkantoor op Schiphol-Oost.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2026-2028	
<b>N232-18</b> - Verbetering - Noordelijke ontsluiting Schiphol-Oost op de N232 De realisatie van een noordelijke ontsluiting van Schiphol-Oost op de N232 ter hoogte van de A9 is één van de middellangetermijn-maatregelen van het adaptieve programma bereikbaarheid uit de verkenning Fokkerweg/Bosrandweg.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2029-2030	
<b>N232-19</b> - Verbetering - HOV-baan Fokkerweg (N232) Een onderzoek naar de haalbaarheid van een vrijliggende HOV-baan langs de Fokkerweg (N232) is één van de middellangetermijn-maatregelen van het adaptieve programma bereikbaarheid uit de verkenning Fokkerweg/Bosrandweg.	Doorstroming openbaar vervoer	Studie	2029-2030	
<b>N232b-03</b> - Vervanging - 23,33 km - 25,3 km - Kunstwerken 25C31, 25D10 Het vervangen van deze 2 kunstwerken door een grote duiker (Spirosol o.g.). Afstemming met maatregelen N232b-02 en N232-06 voor kruispunt N232-N520.	Einde levensduur	Studie	2026-2027	€ 2.100.000
<b>N232b-06</b> - Vervanging - Kunstwerken 25D13, 25D14, 25D26 en 25D27 (kruispunt N232-N520) De kunstwerken op het kruispunt N232-N520 (Hoofdvaart) dienen te worden vervangen.	Einde levensduur	Studie	2029-2030	€ 3.800.000
<b>N232b-07</b> - Vervanging - 23,33 km - 25,52 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2027-2028	€ 2.250.000
<b>N232b-08</b> - Vervanging - 25,52 km - 27,5 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2033-2034	€ 2.250.000
<b>N519a-02</b> - Vervanging - 0,05 km - 1,95 km - Rehabilitatie Rehabilitatie verharding wegvak, km 0,05-0,33 en km 0,53-1,95	Einde levensduur	Initiatief	2027-2028	€ 3.200.000
<b>N520b-04</b> - Vervanging - 9,47 km - 11,47 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2027-2028	€ 2.300.000
<b>N521a-02</b> - Vervanging - 0,05 km - 0,85 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2025-2026	€ 1.500.000
<b>VRI-geb6-02</b> - Vervanging - VRI's einde levensduur door iVRI's deel 2	Einde levensduur	Initiatief	2027-2031	€ 8.050.000

## 4.7. GEBIED 7 – GOOI EN VECHTSTREEK

### Gebiedsgrens

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



### Gebiedskenmerken

Het Gooi en de Vechtstreek is strategisch gelegen tussen Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht en heeft een aantal verstedelijkte gebieden en een aantrekkelijk landschap om te recreëren, zoals de Heuvelrug, de Vechtstreek en de Randmeren. Hoewel de regio bestaat uit middelgrote en kleinere gemeenten, zijn de mobiliteitsopgaven groot vanwege de scharnierfunctie tussen Utrecht, Flevoland en Noord-Holland.

Het gebied wordt doorkruist door grote rijkswegen en spoorlijnen. Het Gooi en de Vechtstreek kenmerkt zich onder andere door een groene woonomgeving, een forse woningbouwopgave, met name in de omgeving van Amsterdam, veel natuurgebieden, een cluster van (digitale) creatieve bedrijven en Media Valley.

### Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

TABEL 11 | GEBIED 7: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

Omschrijving maatregel	Thema	Status maatregel	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
<p><b>HOV-03</b> - Uitbreiding - Hoogwaardig Openbaar Vervoer in 't Gooi (Huizen-Hilversum)</p> <p>De provincie heeft samen met de gemeenten Huizen, Eemnes, Laren en Hilversum een HOV-verbinding (R-net) tussen busstation Huizen en NS-station Hilversum gerealiseerd. De regio heeft hierdoor een frequente, snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere gekregen. Belangrijk onderdeel hiervan was de aanleg of uitbreiding van P+R-terreinen met HOV-haltes. Daarnaast is het leefklimaat en de verkeersveiligheid verbeterd en de natuur versterkt (natuurbrug bij Anna's Hoeve). Met de ondertunneling van de bus- en spoorbaan bij de Oosterengweg in Hilversum is bovendien een groot knelpunt van de Hilversumse ring opgelost.</p>	Doorstroming openbaar vervoer	Realisatie	2023-2025	€ 125.435.000
<p><b>N201-33</b> - Verbetering - Trajectbenadering N201c</p> <p>Gelijktijdig met het groot onderhoud (zie N201c-03) worden kleine verbetermaatregelen uitgevoerd en wordt vanuit het PMI een bijdrage geleverd aan de vervanging van 2 vaste bruggen voor het verbreden van het profiel op de bruggen, zodat er meer ruimte is tussen de rijbaan en het fietspad. Tevens worden fauna (otter-)passages als ontsniperingsmaatregel gerealiseerd.</p>	Verkeersveiligheid	Realisatie	2023-2025	€ 460.000
<p><b>N201c-03</b> - Vervanging - 70 km - 77,5 km - Wegconstructie en kunstwerken 31F01, 31F02 en 31F03</p> <p>Zie N201-33</p>	Einde levensduur	Realisatie	2023-2025	€ 2.156.000

Omschrijving maatregel	Thema	Status maatregel	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
<b>N201c-04</b> - Vervanging - 70 km - 77,48 km - Rehabilitatie Rehabilitatie diverse wegvakken N201c: km 70,0-71,1; km 71,6-73,2; km 73,9-75,95; km 76,5-77,48.	Einde levensduur	Initiatief	2030-2031	€ 9.800.000
<b>N236-11</b> - Verbetering - Reconstructie N236, deel 6: Faunapassage (hmp. 13,2)-Noordereind Gelijktijdig met het groot onderhoud wordt de verkeersveiligheid op dit wegvak verbeterd door een verbreding van de rijbaan en het fietspad en worden de uitritten beter herkenbaar gemaakt.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2022-2025	€ 2.600.000
<b>N403a-03</b> - Vervanging - 0,5 km - 3,89 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2029-2030	€ 5.200.000
<b>N415a-03</b> - Vervanging - 0,2 km - 1,44 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2030-2031	€ 2.158.000
<b>N417-02</b> - Verbetering - Herinrichting N417 Op de N417 wordt te hard gereden en de oversteken voor het langzaam verkeer (waaronder ruiters) zijn onvoldoende zichtbaar. De weg wordt heringericht en aan de westzijde wordt een eenzijdig, in twee richtingen bereden fietspad aangelegd. Het fietspad aan de oostzijde komt te vervallen.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2024-2025	€ 3.700.000
<b>N417a-01</b> - Vervanging - 8,9 km - 10,8 km zie N417-02	Einde levensduur	Realisatie	2024-2025	€ 1.200.000
<b>N524-01</b> - Verbetering - Verbreden fietspaden langs de N524 Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. De smalle, tweezijdige, éénrichting fietspaden langs de N524 zijn onderdeel van een prioritaire doorfietsroute en voldoen niet aan de eisen van een doorfietsroute. Daarom wordt een enkelzijdig, tweerichtingenfietspad aan de oostzijde van de N524 tussen de Nieuwe Crailoseweg en Bussummergrindweg gerealiseerd. Bij het kruispunt met de Bussummergrindweg steekt het fietsverkeer de N524 over naar het bestaande, enkelzijdige, tweerichtingen fietspad aan de westzijde van de N524. Tevens wordt het éénrichtingfietspad aan de westzijde van de N524 verwijderd.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2026-2027	
<b>N525a-04</b> - Vervanging - 0,8 km - 1,6 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2030-2031	€ 1.439.000
<b>N527-07</b> - Verbetering - Reconstructie kruispunten N527 -Oud Blaricummerweg en N527-Museumlaan Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. De fietsoversteek op het kruispunt N527-Oud Blaricummerweg is niet optimaal. Daarnaast worden op het terrein van de Trappenberg circa 300 zorgwoningen gerealiseerd. Door de aanleg van een rotonde op het kruispunt verbetert de verkeersveiligheid voor de fietsers en krijgen de woningen een verkeersveilige ontsluiting op de N527. Op het kruispunt N527-Museumlaan, dat een belangrijke schakel is, worden de zichtlijnen verbeterd en wordt het middeneiland verbreed. Vooruitlopend op definitieve maatregelen is ter hoogte van het kruispunt de maximumsnelheid verlaagd naar 60 km/u, zijn drempels aangelegd en de bebording en belijning verbeterd.	Verkeersveiligheid	Studie	2026-2028	
<b>N527a-02</b> - Vervanging - 0 km - 2,75 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2029-2030	€ 6.900.000
<b>VRI-geb7-02</b> - Vervanging - VRI's einde levensduur door iVRI's deel 2	Einde levensduur	Initiatief	2027-2031	€ 1.750.000

## 4.8. GEBIEDSOVERSTIJGENDE DEELPROGRAMMA'S

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

**TABEL 12 | GEBIEDSOVERSTIJGENDE DEELPROGRAMMA'S**

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
<b>24BB-95</b> - Vervanging - Centrale afstandsbediening (CAB) - 2e gedeelte fase 1 In de eerste fase is de Bediencentrale in Heerhugowaard gerealiseerd, is de glasvezelinfrastructuur aangelegd en zijn 12 bruggen aangesloten op de Bediencentrale. In de tweede fase worden nog eens 31 bruggen en sluizen aangesloten (totaal 43). Tevens worden derden gestimuleerd hun bruggen/sluizen op de Bediencentrale aan te sluiten.	Einde levensduur	Realisatie	2021-2025	€ 22.322.050
<b>alg-45</b> - Verbetering - Kantmarkering fietspaden Een groot deel van de provinciale fietspaden is onverlicht. Door het aanbrengen van kantmarkering op circa 160 km fietspad verbetert de verkeersveiligheid op relatief eenvoudige wijze en tegen lage kosten.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Realisatie	2024-2025	€ 2.500.000
<b>alg-46</b> - Verbetering - Bermmaatregelen Ter verbetering van de verkeersveiligheid worden bermmaatregelen langs onze provinciale wegen gerealiseerd, zoals de aanleg van bermverharding en geleiderails.	Verkeersveiligheid wegverkeer	Realisatie	2023-2025	€ 2.700.000
<b>alg-48</b> - Verbetering - Voetgangersoversteken toevoegen bij vervangen VRI's Bij de vervanging van 44 VRI's (zie VRI-programma) worden voetgangersoversteken gerealiseerd.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2025-2028	€ 250.000
<b>alg-49</b> - Verbetering - Kleinschalige verkeersveiligheidsmaatregelen Er wordt een inventarisatie uitgevoerd naar locaties (zowel kruispunten als wegvakken), waar kleinschalige, infrastructurele maatregelen op korte termijn kunnen worden gerealiseerd, die de verkeersveiligheid verbeteren.	Verkeersveiligheid	Studie	doorlopend	
<b>alg-50</b> - Verbetering - Toegankelijkheid Openbaar Vervoer Bushaltes dienen aan bepaalde eisen te voldoen om voor mensen met een visuele dan wel motorische beperking toegankelijk te zijn. Slechts 34% van de haltes in beheer bij de provincie, binnen de eigen concessies voldoet momenteel aan de gestelde eisen en is daarmee volledig toegankelijk. Deze opgave is erop gericht dit percentage te verhogen.	Doorstroming openbaar vervoer	Studie	2025-2035	
<b>alg-51</b> - Verbetering - Toegankelijkheid Openbaar Vervoer in VRA-gebied Bushaltes dienen aan bepaalde eisen te voldoen om voor mensen met een visuele dan wel motorische beperking toegankelijk te zijn. Slechts 47% van de haltes in beheer bij de provincie, binnen de VRA-concessies voldoet momenteel aan de gestelde eisen en is daarmee volledig toegankelijk. Deze opgave is erop gericht dit percentage te verhogen.	Doorstroming openbaar vervoer	Studie	2025-2035	
<b>HOV-20</b> - Verbetering - Uitbreiding fietsparkeerplekken bij R-net bushaltes in de MRA In navolging van de MRA-actie Metropolitane Fietsroutes worden de fietsparkeervoorzieningen bij R-nethaltes qua aantal en kwaliteit op niveau gebracht. Het gaat om 22 provinciale R-nethaltes met een fietsparkeerplek opgave.	Doorstroming openbaar vervoer	Studie	2026-2028	
<b>IVRI-01</b> - Vervanging - Bestaande VRI's aanpassen naar iVRI's Als onderdeel van Smart Mobility worden de bestaande verkeersregelinstallaties (VRI's) aangepast naar intelligente VRI's (iVRI's). Intelligente voertuigen die informatie ontvangen van en delen met intelligente infrastructuur dragen bij aan een betere leefbaarheid en verkeersveiligheid. iVRI's kunnen aankomend verkeer herkennen en via apps en navigatiesystemen met verkeersdeelnemers communiceren over bijvoorbeeld tijd tot rood of groen. Wegbeheerders kunnen met iVRI's bepalen welke verkeersstromen meer prioriteit krijgen, zoals openbaar vervoer, vrachtverkeer of fietsers.	Einde levensduur	Realisatie	2022-2025	€ 4.725.000
<b>LED-02</b> - Vervanging - Openbare verlichting door LED – fase 2 De openbare verlichting wordt voorzien van ledlampen, wat een reductie van circa 20-30 % op het totale energieverbruik oplevert.	Einde levensduur	Realisatie	2022-2025	€ 5.950.000
<b>MRL-07</b> - Vervanging - Machinerichtlijn 2e gedeelte, fase 1 CAB en overige lokale objecten De beweegbare kunstwerken moeten voldoen aan de Machinerichtlijn (MRL). De MRL is wetgeving voor het veilig gebruik en beheersing van risico's voor gebruikers en het bedienend en onderhoudspersoneel van machines (inclusief beweegbare bruggen en sluizen).	Einde levensduur	Realisatie	2021-2025	€ 22.818.950

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
<b>SLS-01</b> - Vervanging - Sleutelsysteem objecten Vervanging van de bestaande sleutelsysteem voor de diverse objecten, zoals openbare verlichting, verkeersregelinstallaties en bruggen. Het huidige sleutelsysteem is sterk verouderd. Hierdoor is het toegangsbeheer 'vervuild', wat onveilige situaties kan veroorzaken.	Einde levensduur	Realisatie	2023-2025	€ 1.900.000
<b>VRI-programma</b> - Vervanging - VRI's einde levensduur door iVRI's deel 1 Binnen het programma worden 49 verkeersregelinstallaties, die einde levensduur zijn, vervangen door iVRI's. Tevens wordt de mogelijkheid tot het uitbreiden van voetgangersoversteken meegenomen (zie alg-48). De werkzaamheden vinden in alle gebieden plaats.	Einde levensduur	Realisatie	2025-2027	€ 17.150.000

#### 4.9. GEREALISEERDE PROJECTEN EN AREAALUITBREIDING

In onderstaande tabel staan de projecten, die naar verwachting in 2024 zijn gerealiseerd. Het iMPI is medio 2024 opgesteld, waardoor mogelijk maatregelen zijn opgenomen, die nog niet volledig in 2024 zijn afgerond.

**TABEL 13 | GEREALISEERDE PROJECTEN IN 2024 (ALLE GEBIEDEN)**

Omschrijving maatregel	Thema
<b>09D01-01</b> - Vervanging - Burgemeester Visserbrug - remmingwerken en wachtplaats oostzijde De remmingwerken van de Burgemeester Visserbrug zijn vervangen, omdat deze ernstig waren aangetast door bacteriën en houtrot op de waterlijn.	Einde levensduur
<b>alg-29b</b> - Verbetering - Vervangen Zaanbrug (werken derden) Het programma 'Vaart in de Zaan!' heeft tot doel de bevaarbaarheid van de Zaan te verbeteren, zodat bedrijven de modaliteit vervoer over water blijvend kunnen benutten en uitbreiden. De provincie heeft namens de gemeenten de Zaanbrug tussen Wormer en Wormerveer vervangen, wat bijdraagt aan de opwaardering van de Zaan tot een volwaardige CEMT-klasse Va vaarweg.	Doorstroming vaarweg
<b>HOV-14</b> - Verbetering - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Legmeerdijk (N231)/halte Royal FloraHolland Door de aanleg van een HOV-halte bij de hoofdingang van Royal FloraHolland is de route voor R netlijnen 357 en 358 met 6 minuten versneld. De oude haltes zijn opgeheven. Over de N231 is een loopbrug (met liften en trappen) aangelegd, zodat buspassagiers veilig de N231 kunnen oversteken.	Doorstroming openbaar vervoer
<b>HOV-16</b> - Verbetering - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Westtangent - brug Ringvaart Tussen station Amsterdam Sloterdijk en Schiphol Plaza is een hoogwaardige en hoogfrequente busverbinding gerealiseerd. De investeringskosten zijn voor rekening van de VRA, gemeente Haarlemmermeer en Schiphol. Op de route is een aantal aanpassingen doorgevoerd, waardoor de bus beter en comfortabeler kan doorrijden. De provincie neemt de nieuwe brug over de Ringvaart in eigendom, beheer en onderhoud.	Doorstroming openbaar vervoer
<b>K06-10</b> - Vervanging - Braaksluis - wachtplaats noord en zuid De wachtplaatsen aan de noord- en zuidzijde van de Braaksluis zijn vervangen.	Einde levensduur
<b>K18a-01</b> - Vervanging - 7,8 km - 0 km - Vaarwegvak 16 - Westfriesche Vaart: splitsing Waardkanaal - zijslot bij km 7,8 2 km houten oeverconstructie is vervangen voor hout (daar waar mogelijk zijn natuurvriendelijke oevers aangelegd).	Einde levensduur
<b>K18b-01</b> - Vervanging - 14,6 km - 7,8 km - Vaarwegvak 17 - Westfriesche Vaart: zijslot bij km 7,8 Medemblik 1600 m houten oeverconstructie is vervangen voor hout (daar waar mogelijk zijn natuurvriendelijke oevers aangelegd).	Einde levensduur
<b>K20/K10/K09b-01</b> - Vervanging - 38,4 km - 32 km - Vaarwegvak 7 - Noordhollandsch Kanaal: Gat van de Meer (Akersloot) - Splitsing Omval De huidige oeverconstructie is vervangen.	Einde levensduur
<b>K20/K10/K09b-02</b> - Vervanging - 36,6 km - 36,6 km - Calamiteitensteiger Noordhollandsch Kanaal De calamiteitensteiger is vervangen. Om te voldoen aan de huidige wet- en regelgeving zijn de palen uitgevoerd in staal.	Einde levensduur
<b>K20n-a-01</b> - Vervanging - 55,5 km - 44,9 km - Vaarwegvak 4 - Noordhollandsch Kanaal: Alkmaar-Noord - Sint Maartensvlotbrug De huidige oeverconstructie is vervangen.	Einde levensduur
<b>N200-06</b> - Verbetering - Kortetermijnmaatregelen Kop van de Zeeweg (N200) Bloemendaal Om de verkeersveiligheid bij de Kop van de Zeeweg op korte termijn te verbeteren zijn diverse maatregelen gerealiseerd, zoals aanleg plateaus, aanpassen markering en bebording bij uitritten en aanpassen snelheidsregime.	Verkeersveiligheid
<b>N231-17</b> - Verbetering - Ongestoord Logistieke verbinding Greenport Aalsmeer De gemeente Aalsmeer heeft een extra uitgang langs de Middenweg naar de N201 gerealiseerd, die alleen tijdens venstertijden wordt gebruikt. De provincie heeft een extra ingang op de Legmeerdijk (N231) ten noorden van de hoofdingang gerealiseerd, die aansluit op de rotonde op het RoyalFloraHolland-terrein. De afslag is alleen te bereiken vanuit de richting van de Waterwolf tunnel en hoewel de ingang alleen voor vrachtverkeer was bedoeld, is de aansluiting opengesteld voor al het gemotoriseerd verkeer.	Doorstroming wegverkeer

Omschrijving maatregel	Thema
<b>N239-09</b> - Verbetering - Tijdelijke maatregelen kruispunt N239-Agriport/Coppershorn Vooruitlopend op de definitieve oplossing (zie project N239-03) zijn twee plateaus bij het kruispunt gerealiseerd voor een periode van circa 4 jaar, omdat op het kruispunt geen vrijliggende fietsoversteek aanwezig is.	Verkeersveiligheid fietsverkeer
<b>N244-10</b> - Uitbreiding - Nieuwe aansluiting op het kruispunt N244-N247 (werken derden) Het kruispunt N244-N247 is aangepast in verband met de aansluiting van de door de gemeente gerealiseerde ontsluitingsweg van een nieuwe woonwijk.	Verstedelijking
<b>N250-05</b> - Verbetering - Uitritten N250 Ter verbetering van de verkeersveiligheid zijn -gelijktijdig met het groot onderhoud- maatregelen genomen bij 2 in-/uitritten op de N250. Er is bermverharding aangelegd, zodat deze minder zichtbaar zijn. Tevens zijn 6 pechhavens omgebouwd tot vluchthaven.	Verkeersveiligheid wegverkeer
<b>N250a-04</b> - Vervanging - 113,5 km - 115,5 km - Toepassing circulaire geleiderail De huidige geleiderail is vervangen door een circulaire geleiderail, d.w.z. een hergebruikte opnieuw verzinkte geleiderail.	Einde levensduur
<b>N501-05</b> - Verbetering - Reconstructie kruispunt N501-Redoute Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Op het kruispunt is een middengeleider voor overstekend langzaam verkeer gerealiseerd, zodat fietsers in twee fasen de N501 kunnen oversteken. Door de realisatie van de middengeleider is tevens ruimte ontstaan voor de aanleg van een linksafstrook.	Verkeersveiligheid fietsverkeer

### Areaaluitbreiding

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

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

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

**TABEL 14 | AREAALUITBREIDING – JAARLIJKSE TOENAME KOSTEN VAST EN VARIABEL ONDERHOUD**

(Bedragen x € 1 miljoen)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Vast onderhoud - cumulatief	0,20	0,37	1,01	1,44	1,53	1,68	1,68	1,83	1,83
Variabel onderhoud - cumulatief	0,22	0,41	1,10	1,57	1,68	1,84	1,84	2,00	2,00
<b>Totaal - cumulatief</b>	<b>0,42</b>	<b>0,79</b>	<b>2,11</b>	<b>3,01</b>	<b>3,22</b>	<b>3,52</b>	<b>3,52</b>	<b>3,83</b>	<b>3,83</b>

### 4.10. GESCHRAPTE PROJECTEN

In onderstaande tabel zijn de projecten opgenomen, die in 2024 zijn geschrapt.

**TABEL 15 | GESCHRAPTE PROJECTEN IN 2024**

Omschrijving maatregel	Thema
<b>alg-36</b> - Verbetering - Weg om de Zuid (v/h Nieuwe Bennebroekerweg) (werken derden) Er wordt onderzoek gedaan naar het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de (gemeentelijke) Nieuwe Bennebroekerweg, die van de N205 naar de A4 loopt. <i>Aangezien de Weg om de Zuid geen provinciale weg is/wordt, wordt het project geschrapt uit het IMPI. De toegezegde provinciale bijdrage (€ 55.000.000 minus € 1.500.000 reeds gemaakte studiekosten) blijft uiteraard beschikbaar.</i>	Verstedelijking
<b>HOV-11</b> - Verbetering - Fietsoversteken busbaan Toolenburg - Nieuw-Vennep (v/h zuidtak Zuidtangent) Het verbeteren van de verkeersveiligheid van de gelijkvloerse oversteken voor het langzaam verkeer bij de busbaan Toolenburg - Nieuw-Vennep door het realiseren van een middeneiland, zodat het langzaam verkeer de busbaan in twee fasen kan oversteken en het optimaliseren van enkele verkeersregelinstanties. <i>Er is nader onderzoek gedaan naar nut en noodzaak, aangezien de kosten aanzienlijk hoger bleken dan eerder ingeschat. De verkeersveiligheidsproblemen zijn zeer beperkt. De oversteken zijn met een VRI geregeld, de maximumsnelheid op de busbaan is 50 km/uur en er zijn geen geregistreerde ongevallen die gelinkt kunnen worden aan de oversteken. Het project wordt geschrapt.</i>	Verkeersveiligheid fietsverkeer

Omschrijving maatregel	Thema
<p><b>N196-04</b> - Verbetering - Koude aansluiting Kruisweg (N196)-Aalsmeerderweg                      Het realiseren van een koude aansluiting ten behoeve van het verslimmen van de logistiek, een efficiëntere doorstroming en het ontlasten van het kruispunt Kruisweg (N196)-Pudongweg-Fokkerweg.  <i>Een koude aansluiting kan niet verkeersveilig worden gerealiseerd en leidt tot een suboptimale oplossing. De investeringskosten zijn hoog en het effect van de maatregel is zeer beperkt. De maatregel wordt geschrapt.</i></p>	Doorstroming wegverkeer
<p><b>N231-18</b> - Verbetering - Verbreden fietspad Bosrandweg (N231)                      Het verbreden van het fietspad langs de Bosrandweg (N231) is één van de middellange termijn maatregelen uit de Verkenning Bosrandweg/Fokkerweg.  <i>De maatregel is opgenomen in N231-19 en als aparte maatregel geschrapt.</i></p>	Verkeersveiligheid fietsverkeer
<p><b>N232-14</b> - Verbetering - Studie Fokkerweg (N232)/Bosrandweg (N231)                      Nader onderzoek naar de kruispunten op de N231 met de Nieuwe Meerlaan en de Rietwijkeroordweg en fietsverbindingen naar Fokker Logistics Park en Schiphol-Oost zijn middellange termijn maatregelen uit de Verkenning Fokkerweg/Bosrandweg.  <i>De maatregel is opgenomen in N231-19 en als aparte maatregel geschrapt.</i></p>	Doorstroming wegverkeer
<p><b>N232-16</b> - Verbetering - Kortetermijnmaatregelen Fokkerweg (N232)/Bosrandweg (N231)                      Uit de verkenning Fokkerweg/Bosrandweg zijn kortetermijnmaatregelen gekomen.  <i>Deze zijn opgenomen in N231-19 en als aparte maatregel geschrapt.</i></p>	Verkeersveiligheid
<p><b>N242-25</b> - Verbetering - Verkenning N242, gedeelte A9-N241 (Kooimeerplein-Verlaat) - vervolg                      Er wordt een nadere verkenning uitgevoerd naar maatregelen op en rondom de N242 ten behoeve van de bereikbaarheid van alle modaliteiten, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid.  <i>In het iMPI worden alleen infrastructurele maatregelen opgenomen en geen verkenningen. In verkenningen wordt eerst gekeken naar de trias mobilica (verminderen, veranderen, verbeteren). Mocht uit de Verkenning N242 blijken dat infrastructurele maatregelen de oplossing zijn, worden die te zijner tijd in de studiefase van het iMPI opgenomen. De maatregel wordt geschrapt.</i></p>	Verstedelijking
<p><b>N246-09</b> - Verbetering - Stikstoftraject N246 tussen Westzaan en A8 (hmp 24,8-25,5)                      Dit deel van de N246 is één van de wegvakken, die als kansrijk zijn aangemerkt om de stikstofdepositie op naastgelegen Natura 2000-gebieden te verminderen door het verlagen van de maximumsnelheid.  <i>Het project wordt geschrapt. Het omrijgedrag zorgt voor een uitwisseling van verkeer binnen het invloedsgebied van Natura 2000 gebied Polder Westzaan, waardoor op bepaalde hexagonen een toename van stikstofdepositie plaatsvindt en er netto géén positief effect is op stikstofdepositie. Daarnaast veroorzaakt de snelheidsverlaging een knelpunt op de provinciale weg door Zaanstad.</i></p>	Stikstof
<p><b>N247-19</b> - Verbetering - Verkeersstudie knooppunt A10-N247-S116 (KANS)                      Samen met RWS, de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam wordt een studie uitgevoerd voor het uitwerken van een langetermijnoplossing voor dit knelpunt.  <i>Voor de lange termijn zijn 2 maatregelen op de A10 Noord (eigendom RWS) en een aantal maatregelen op gemeentelijk areaal voorzien. Aangezien er geen maatregelen op de provinciale infrastructuur worden genomen, wordt het project uit het iMPI geschrapt.</i></p>	Doorstroming wegverkeer
<p><b>N502-04</b> - Verbetering - Stikstoftraject N502 duinen Den Helder – Callantssoog (hmp 12,4-17,7)                      Dit deel van de N502 is één van de wegvakken, die als kansrijk zijn aangemerkt om de stikstofdepositie op naastgelegen Natura 2000-gebieden te verminderen door het verlagen van de maximumsnelheid.  <i>Het wegvak tussen Callantssoog en Julianadorp is al ingericht als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/uur en hier worden geen maatregelen getroffen. De herinrichting van de N502 binnen de bebouwde kom van Callantssoog is opgenomen in maatregel N502-05 en daarom wordt deze maatregel geschrapt.</i></p>	Stikstof
<p><b>N510-07</b> - Verbetering - Stikstoftraject N510 Schoorlse duinen (hmp 10,0 - 12,2)                      Dit deel van de N510 is één van de wegvakken, die als kansrijk zijn aangemerkt om de stikstofdepositie op naastgelegen Natura 2000-gebieden te verminderen door het verlagen van de maximumsnelheid.  <i>Het project wordt geschrapt. Snelheidsverlaging op de N510 leidt niet tot minder stikstofdepositie op het nabijgelegen Natura 2000 gebied. Dit gebeurt alleen als het verkeer door de snelheidsverlaging een route kiest die verder van het natuurgebied afdraait. De N510 is echter de enige autoroute naar Bergen aan Zee. En naar verwachting zullen mensen Bergen aan Zee niet mijden vanwege het geringe rijtijdsverlies.</i></p>	Stikstof
<p><b>N515-08</b> - Verbetering - Stikstoftraject N515 polder Westzaan binnen bebouwde kom (hmp 4,8-5,8)                      Dit deel van de N515 is één van de wegvakken, die als kansrijk zijn aangemerkt om de stikstofdepositie op naastgelegen Natura 2000-gebieden te verminderen door het verlagen van de maximumsnelheid.  <i>Het project wordt geschrapt. Het omrijgedrag zorgt voor een uitwisseling van verkeer binnen het invloedsgebied van Natura 2000 gebied Polder Westzaan, waardoor op bepaalde hexagonen een toename van stikstofdepositie plaatsvindt en er netto géén positief effect is op stikstofdepositie. Daarnaast veroorzaakt de snelheidsverlaging een knelpunt op de provinciale weg door Zaanstad.</i></p>	Stikstof



# FINANCIËEL OVERZICHT PROGRAMMA INFRASTRUCTUUR



In dit hoofdstuk wordt nader inzicht gegeven in de kosten van het iMPI. Deze financiële gegevens zijn opgenomen in de Begroting 2025 en de meerjarenraming.

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

## 5.1. VAST EN VARIABEL ONDERHOUD Ontwikkelingen

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

### Netto budgetten vast en variabel onderhoud

Jaarlijks worden de budgetten voor het vast en variabel onderhoud geactualiseerd. In de begroting worden de onderhoudsbudgetten gecorrigeerd met het indexatiepercentage gebaseerd op de GWW-index. De contractprijzen voor het vast en variabel onderhoud komen ten laste van de exploitatie. Het overige variabel onderhoud wordt ten laste gebracht van de bestemmingsreserves Groot onderhoud wegen en vaarwegen. De programmering van het variabel onderhoud is nog niet volledig. Mede hierdoor lopen de begrotingsbedragen terug. Verder geldt dat voor de begroting alleen de actuele planning voor de komende 2 jaren is meegenomen.

**TABEL 16 | NETTO BUDGETTEN VAST EN VARIABEL ONDERHOUD WEGEN/VAARWEGEN (BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)**

Omschrijving	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
<b>A: Vast onderhoud wegen</b>	<b>22,5</b>	<b>21,5</b>	<b>21,8</b>	<b>21,8</b>	<b>21,8</b>	<b>21,8</b>	<b>22,3</b>	<b>21,6</b>
<b>B: Vast onderhoud vaarwegen</b>	<b>7,3</b>	<b>7,0</b>	<b>6,6</b>	<b>6,6</b>	<b>6,6</b>	<b>4,6</b>	<b>3,1</b>	<b>2,6</b>
<b>C: Variabel onderhoud wegen</b>	<b>13,3</b>	<b>2,1</b>	<b>2,3</b>	<b>1,6</b>	<b>4,3</b>	<b>4,7</b>	<b>4,3</b>	<b>7,3</b>
<b>D: Variabel onderhoud vaarwegen</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,1</b>	<b>4,0</b>	<b>0,2</b>	<b>0,7</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>
<b>E: Gebiedscontracten - contractprijzen</b>	<b>44,3</b>	<b>44,8</b>	<b>45,1</b>	<b>45,0</b>	<b>43,7</b>	<b>43,7</b>	<b>43,9</b>	<b>43,9</b>
GBC vast onderhoud wegen	38,9	39,4	39,7	39,6	38,3	38,3	38,5	38,5
GBC vast onderhoud vaarwegen	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4	5,4
<b>F: Gebiedscontracten - variabel onderhoud</b>	<b>9,0</b>	<b>9,0</b>	<b>9,0</b>	<b>9,0</b>	<b>9,0</b>	<b>9,0</b>	<b>9,0</b>	<b>9,0</b>
GBC variabel onderhoud wegen	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5
GBC variabel onderhoud vaarwegen	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
<b>Totaal</b>	<b>96,6</b>	<b>84,7</b>	<b>85,0</b>	<b>88,1</b>	<b>85,6</b>	<b>84,5</b>	<b>82,7</b>	<b>84,6</b>

## Verloop bestemmingsreserves Groot onderhoud wegen en vaarwegen

Het verloop van de bestemmingsreserve volgt uit de jaarlijks verwachte uitgaven voor variabel onderhoud. Volgens het BBV mag het saldo van een reserve per ultimo boekjaar niet negatief zijn. Door de bestemmingsreserve is het mogelijk de fluctuerende uitgaven te egaliseren. Voor onderstaande doorrekening van de reserve groot onderhoud is uitgegaan van geprognosticeerde uitgaven van al in uitvoering zijnde projecten én geprogrammeerde variabel onderhoudsprojecten in het iMPI. Alle nu bekende plannen zijn dus meegenomen. De programmering van het variabel onderhoud is dus nog niet volledig. Mede hierdoor lopen de saldo's in de toekomst op.

**TABEL 17 | VERLOOPSTAAT RESERVE GROOT ONDERHOUD WEGEN (BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)**

Omschrijving	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
<b>Saldo per 1-1</b>	<b>14,7</b>	<b>4,0</b>	<b>2,2</b>	<b>10,6</b>	<b>17,8</b>	<b>27,1</b>	<b>38,7</b>	<b>53,9</b>
Totale toename	23,5	23,9	27,2	27,1	25,7	24,1	24,2	24,2
Totale onttrekkingen	-34,2	-25,7	-18,8	-19,9	-16,3	-12,5	-9,1	-9,1
<b>Saldo per 31-12</b>	<b>4,0</b>	<b>2,2</b>	<b>10,6</b>	<b>17,8</b>	<b>27,1</b>	<b>38,7</b>	<b>53,9</b>	<b>69,0</b>

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

Omschrijving	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
<b>Saldo per 1-1</b>	<b>9,2</b>	<b>11,1</b>	<b>10,8</b>	<b>17,2</b>	<b>18,8</b>	<b>25,4</b>	<b>31,4</b>	<b>37,3</b>
Totale toename	7,2	7,3	9,2	9,2	9,2	8,5	8,5	8,5
Totale onttrekkingen	-5,3	-7,6	-2,7	-7,6	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5
<b>Saldo per 31-12</b>	<b>11,1</b>	<b>10,8</b>	<b>17,2</b>	<b>18,8</b>	<b>25,4</b>	<b>31,4</b>	<b>37,3</b>	<b>43,3</b>

## 5.2. INVESTERINGEN

Het vervangen, verbeteren en uitbreiden van bestaande infrastructuur wordt in begrotingstermen gezien als investeringen; eenmalige uitgaven die gedurende de levensduur van de infrastructuur (maatschappelijke) baten opleveren. Om te kunnen investeren worden door Provinciale Staten kredieten verstrekt. In de Financiële verordening Provincie Noord-Holland is opgenomen dat de afschrijving van een investering in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut start in het jaar volgend waarop het werk in gebruik is genomen. Dit leidt vervolgens tot kapitaallasten, waarbij de afschrijvingstermijnen - zoals vastgesteld in de Financiële verordening Provincie Noord-Holland en vermeld in hoofdstuk 3, Tabel 4 - worden toegepast.

### Vervangingsinvesteringen

In de begroting is een stelpost opgenomen voor de dekking van kapitaallasten van toekomstige vervangingsinvesteringen. Uit de normkostenberekening in de nieuwe NIKG 2024-2028 volgt een verwachte, gemiddelde jaarlijkse investeringssom voor vervangingsinvesteringen van circa € 70 miljoen per jaar (prijspeil Q1 2023). In de vorige NIKG lag dit bedrag op € 40 miljoen per jaar. Daarbij is toen ook rekening gehouden met een vast bedrag van € 5 miljoen per jaar aan indexering. Dit bracht het totaal op € 45 miljoen per jaar als basis voor de ruimte in de stelpost.

De afgelopen jaren is in het iMPI al het signaal afgegeven dat dit bedrag aan het toenemen is. Daarom zijn er bij het Coalitieakkoord 2023-2026 extra middelen beschikbaar gesteld voor de financiering van in omvang toenemende en duurder wordende onderhouds- en vervangingsmaatregelen.

De kapitaallasten worden in de begroting geraamd in het jaar volgend op ingebruikname. Op basis van de kredietbesluiten wordt de stelpost in het jaar volgend op de ingebruikname van de investeringen verlaagd, waarbij de begrotingspost kapitaallasten vervangingsinvesteringen met een gelijk bedrag wordt verhoogd.

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

### Verbeter- en uitbreidingsinvesteringen

Net als bij de vervangingsinvesteringen is voor de dekking van kapitaallasten van toekomstige verbeter- en uitbreidingsinvesteringen een stelpost opgenomen in de begroting. Deze stelpost wordt vanaf 2023 jaarlijks geïndexeerd. Bij het Coalitieakkoord 2023-2026 zijn extra middelen beschikbaar gesteld voor de financiering van in omvang toenemende en duurder wordende verbeter- en uitbreidingsinvesteringen.

De kapitaallasten worden in de begroting geraamd in het jaar volgend op ingebruikname. Op basis van de kredietbesluiten wordt de stelpost in het jaar volgend op de ingebruikname van de investeringen verlaagd, waarbij de begrotingspost kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen met een gelijk bedrag wordt verhoogd. Ook hier valt het niet tot besteding komende budget in de stelpost bij de jaarrekening vrij naar de algemene middelen.

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

Daarnaast is het mogelijk dat derden (bijvoorbeeld de VRA, het Rijk of een gemeente) een bijdrage leveren aan een verbeter- of uitbreidingsinvestering.

De dekking uit de reserve OPI en de bijdragen van derden worden in mindering gebracht op het te kapitaliseren bedrag. Het bedrag dat na aftrek van de bijdragen derden en de reserve OPI overblijft, wordt gekapitaliseerd en gedekt uit de stelpost.

### 5.3. KAPITAALLASTEN Vervangingsinvesteringen

Het verloop van de stelpost vervangingsinvesteringen is te vinden in Tabel 19. Allereerst is de huidige stand van de stelpost gegeven. Vervolgens is voor de kredieten die bij de Begroting 2025 worden aangevraagd het effect in kaart gebracht. Als laatste is voor alle geprogrammeerde, toekomstige vervangingsprojecten in de studie- en planfase het verloop van de stelpost inzichtelijk gemaakt, wanneer deze projecten volgens de huidige programmering promoveren naar de realisatiefase.

In onderstaande tabel is het verloop van de stelpost Vervangingsinvesteringen in een aantal stappen te zien. Allereerst laat deze zien dat er voldoende ruimte is voor de huidige kredietaanvragen. Vervolgens is gekeken naar het verloop van de stelpost voor de gehele programmering van vervangingen. In deze stelpost zijn de extra middelen van het Coalitieakkoord verwerkt.

**TABEL 19 | VERLOOP STELPOST VERVANGINGSINVESTERINGEN**

Verloop stelpost Vervangingsinvesteringen bedragen x € 1 mln	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Huidige stand stelpost (incl. CA2023 extra middelen)	2,7	4,7	6,7	7,4	9,2	11,1	13,0	14,9
Stand stelpost na vaststelling kredieten BG2025	2,7	4,7	6,7	6,6	8,4	10,3	12,2	14,1
Stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde vervangingsinvesteringen studie- en planfase iMPI2025-2032	2,7	4,6	5,7	4,6	4,2	5,4	6,0	5,6

Uit het verloop van de stelpost is te zien dat er, mede door de extra ruimte vanuit het Coalitieakkoord, voldoende ruimte is om het beoogde vervangingsprogramma uit te voeren. Een deel van deze extra ruimte kan ook ingezet worden voor de dekking van onderhoudslasten en voor de planvorming die nodig is om de vervangingsopgave van de provinciale infrastructuur uit te voeren. Hierover moet nog besluitvorming plaatsvinden.

### Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen

Het verloop van de stelpost verbeter- en uitbreidingsinvesteringen is te vinden in Tabel 20. De extra middelen van het Coalitieakkoord voor verbetering en uitbreiding zijn geheel toegevoegd aan de stelpost verbeter- en uitbreidingsinvesteringen. Allereerst is de huidige stand van zaken gegeven. Vervolgens is voor de kredieten die bij de Begroting 2025 worden aangevraagd het effect in kaart gebracht. Als laatste is voor de projecten in de studie- en planfase het verloop van de stelpost inzichtelijk gemaakt, wanneer deze volgens de huidige programmering promoveren naar de realisatiefase. Hierbij de kanttekening dat met name de uitvoeringskosten van studieprojecten vaak nog grove schattingen zijn.

**TABEL 20 | VERLOOP STELPOST VERBETER- EN UITBREIDINGSINVESTERINGEN (BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)**

Omschrijving	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
huidige stand stelpost	1,1	2,2	3,5	4,7	5,7	7,0	8,4	9,9
stand stelpost na vaststelling kredieten BG2025	1,1	2,2	3,4	4,6	5,6	6,9	8,3	9,8
kapitaallasten geprogrammeerde planfase iMPI 2025-2032	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,5	0,5	0,5
kapitaallasten geprogrammeerde studiefase iMPI 2025-2032	0,0	0,1	0,2	0,4	1,1	2,2	2,7	2,7
stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde verbeter- en uitbreidingsinvesteringen planfase iMPI 2025-2032	1,1	2,2	3,4	4,6	5,6	6,5	7,8	9,3
stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde verbeter- en uitbreidingsinvesteringen studie- en planfase iMPI 2025-2032	1,1	2,0	3,2	4,2	4,5	4,3	5,2	6,6

Dit overzicht laat zien dat na de kredietbesluiten die bij de Begroting 2025 worden genomen, in de stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen voldoende ruimte is voor de realisatie van projecten in de huidige studie- en planfase. Daarnaast is er nog ruimte om kostenstijgingen op te vangen en nieuwe projecten in de studiefase op te nemen en te realiseren. Aan de hand van de onlangs vastgestelde investeringsstrategie Noord Hollandse infrastructuur (iNHi) 2024-2027 zullen wij hiervoor in de loop van 2025 voorstellen doen.

# VERKLARENDE WOORDENLIJST

## BIJLAGE 1



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

# GEBRUIKTE AFKORTINGEN

## BIJLAGE 2





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

## **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**

Directie BU, Sector BSP en Directie BEL,  
Sector Mobiliteit

### **Fotografie**

Provincie Noord-Holland  
Michiel Wijnbergh

### **Grafische verzorging**

The Creative Hub  
Haarlem, september 2024