

integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2026-2033



INFRASTRUCTUUR

INHOUD

3	1. Inleiding
4	1.1. Doel document
4	1.2. Provinciale infrastructuur
5	1.3. Provincie en Vervoerregio Amsterdam
6	2. Visie en beleidskaders
7	2.1. Beleidskaders
8	2.2. Strategie
10	3. Programmering infrastructuur
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)
16	4. Projecten en programmering
18	4.1. Gebied 1 – Kop van Noord-Holland
21	4.2. Gebied 2 – Alkmaar e.o.
23	4.3. Gebied 3 – West-Friesland
25	4.4. Gebied 4 – Zuid-Kennemerland/IJmond
27	4.5. Gebied 5 – Zaanstreek-Waterland
31	4.6. Gebied 6 – Noord-Holland Zuid
34	4.7. Gebied 7 – Gooi en Vechtstreek
36	4.8. Gebiedsoverstijgende deelprogramma's
37	4.9. Gerealiseerde projecten en areaaluitbreiding
38	4.10. Geschrapte projecten
40	5. Financieel overzicht programma infrastructuur
41	5.1. Vast en variabel onderhoud
42	5.2. Investerings
43	5.3. Kapitaallasten
45	Bijlage 1: Verklarende woordenlijst
47	Bijlage 2: Gebruikte afkortingen

INLEIDING



Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2026-2033 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; rood: weg, blauw: vaarweg, geel: OV-baan (oranje: rijksweg)



FIGUUR 1 - PROVINCIALE NETWERKEN

In de Wegenwet en de Scheepvaartverkeerswet staat 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 – HOEEVELHEDEN 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

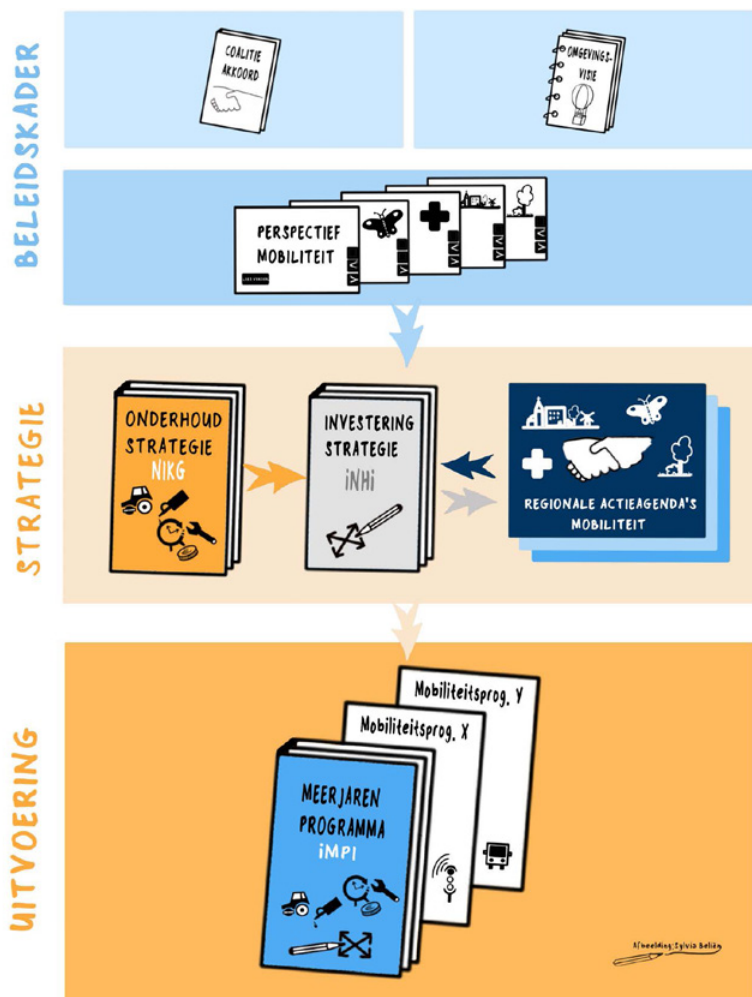
In het gebied van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) heeft de provincie op mobiliteitsgebied een beperktere rol dan in de rest van de provincie. De VRA stelt voor haar eigen gebied een mobiliteitsplan op. De vertaling van dit plan in projecten vindt plaats in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit, waarvoor 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 DE PROVINCIE NOORD-HOLLAND

2.1. BELEIDSKADERS

De provincie draagt 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

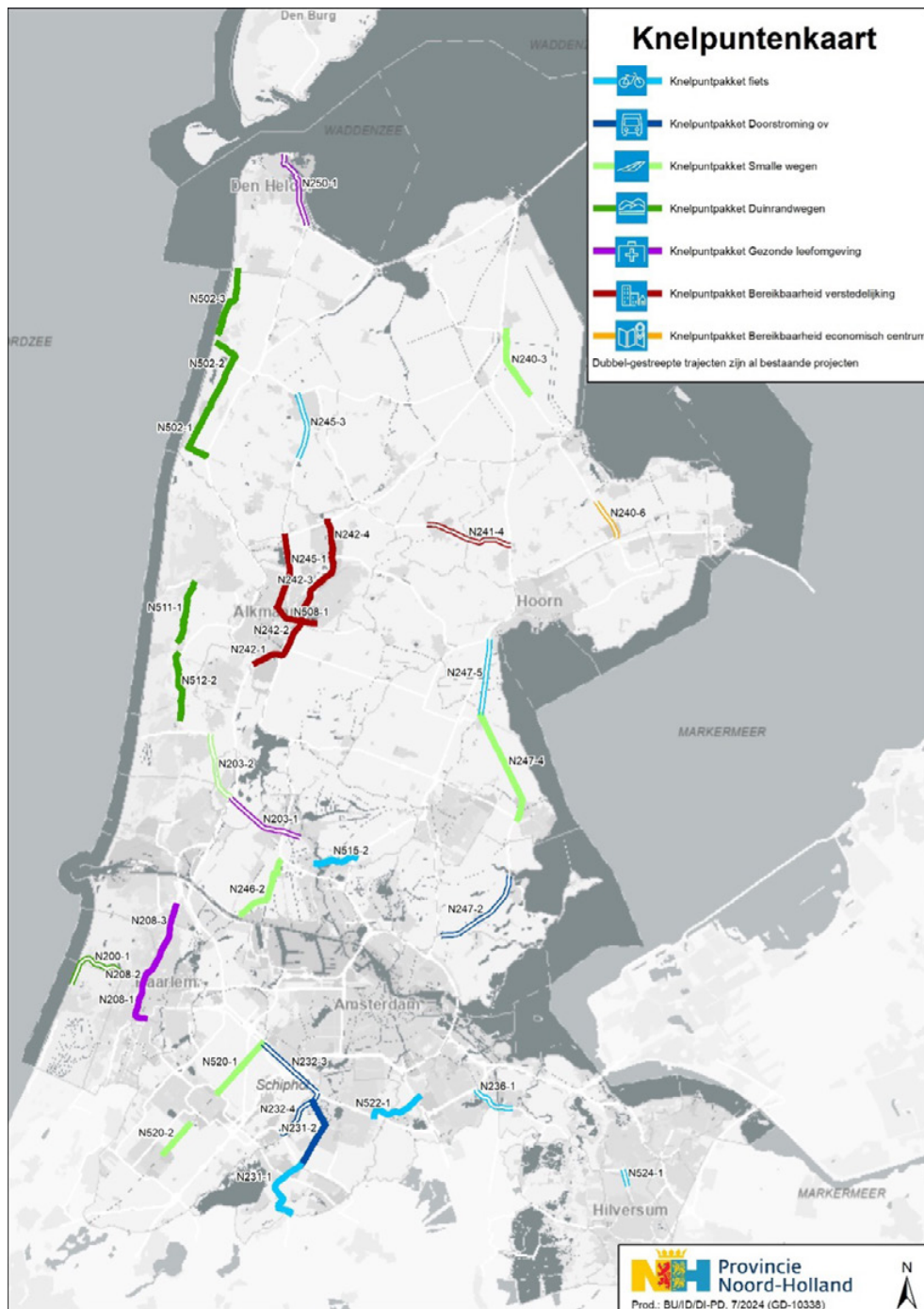
Beeldkwaliteitseisen alleen zijn niet altijd toereikend. De uiteindelijke uitvoering van het onderhoud wordt ook gevoed door richtlijnen, normen en de uitkomsten van inspecties.

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 in het iMPI opgenomen. Voor de overige knelpunten worden het komende jaar voorstellen gedaan. In 2026 start een studie voor de N208 en voor de 'smalle wegen' en 'duinrandwegen' starten beleidsonderzoeken naar een veilige en passende inrichting van dit soort wegen.

De voorbereidingen voor de actualisatie van de data voor de iNHi 2028-2032 zijn gestart, zodat deze gereed is voor de Provinciale Statenverkiezing van maart 2027.



FIGUUR 3 - KNELPUNTENKAART INHI 2024-2028

Regionale Actieagenda's Mobiliteit

Samen met de regionale partners worden per regio **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 hieraan gekoppelde acties variëren van meer gezamenlijk optrekken richting het Rijk op bepaalde dossiers tot het verder brengen van concrete regionale projecten. De focus ligt 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.



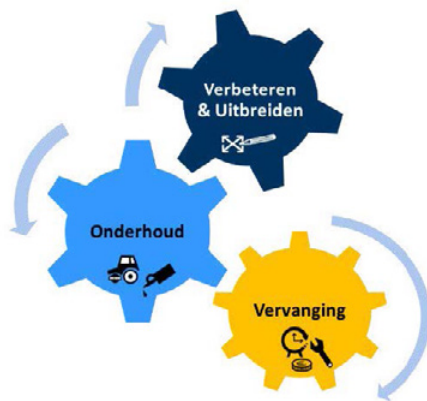
PROGRAMMERING INFRASTRUCTUUR



Voor de instandhouding en het behouden van de huidige functie van de provinciale infrastructuur voeren we verschillende maatregelen uit. Deze maatregelen worden geprogrammeerd en vervolgens als projecten in uitvoering gebracht, waarbij ze de verschillende projectfasen doorlopen. 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

Vast en variabel onderhoud wordt uitgevoerd om de beoogde levensduur van de infrastructuur te realiseren. Wanneer infrastructuur aan het einde van de levensduur is en deze redelijkerwijs niet door middel van renovatie kan worden verlengd, wordt de infrastructuur 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

Vast onderhoud, zoals ecologisch bermbeheer, snoeien, smeren en reinigen, is kleinschalig, preventief onderhoud dat met een vaste frequentie 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

Variabel onderhoud, zoals het asfalteren van de bovenste laag van een weg, zijn correctieve, toestandsafhankelijke maatregelen die na een langere gebruiksperiode op een deel van de infrastructuur worden 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)

Een asset wordt vervangen wanneer deze aan het einde is van zijn levensduur, zoals de vervanging van een brug of de rehabilitatie van een weg. Hierbij wordt het object geheel vervangen door een nieuw object met dezelfde functionaliteit. Door middel van gedeeltelijke vervanging van de asset (renovatie) kan in sommige gevallen de levensduur worden verlengd zonder de hele asset te vervangen. Renovaties vallen ook onder de definitie van een vervangingsproject.

Verbeter- en uitbreidingsprojecten

Voorbeelden van projecten ter verbetering en/of uitbreiding van de infrastructuur zijn de ombouw van een kruispunt naar een rotonde, de aanleg van een nieuwe (parallel)weg of fietstunnel.

Ter illustratie een voorbeeld van een beweegbare brug

In de levenscyclus van een asset komen alle soorten activiteiten voorbij. Het volgende 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 **vast onderhoud**. Het vervangen van lagers en hekwerken is **variabel onderhoud**. Bij vervanging en modernisering van de beweegbare klep (val), ophanging en bewegingswerken 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 bij de vervanging ook een fietspad op de brug wordt gerealiseerd, is sprake van **uitbreiding**.

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

Gebiedscontracten

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten zijn in het iMPI geprogrammeerd en worden door integrale projectmanagement (IPM)-teams voorbereid en uitgevoerd. Vast en variabel onderhoud is zoveel mogelijk in gebiedscontracten ondergebracht. De provincie is ingedeeld in 7 beheergebieden, die zijn ondergebracht in 6 gebiedscontracten (1 contract voor de gebieden 2 en 3). Gebiedscontracten zijn integrale onderhoudscontracten, waarbij de gebiedsaannemers verantwoordelijk zijn voor een belangrijk deel van het vast en variabel onderhoud van de infrastructuur. Deze contracten hebben een looptijd van 10 jaar en lopen de komende jaren gefaseerd af. Het gebiedscontract Kop van Noord-Holland is inmiddels geëindigd en voor de periode 2025-2027 is een tijdelijk gebiedscontract afgesloten.

Onderzocht wordt in welke vorm de onderhoudscontracten worden voortgezet en wat hiervan de gevolgen zijn voor de werkwijzen en de organisatie. Het onderhoud vraagt namelijk om steeds meer specialistische kennis en kunde en daar past een ander type uitvraag van de markt beter bij.

Het beheer en onderhoud van tunnels, het baggeren van vaarwegen en de constructieve veiligheid van bruggen vallen buiten de gebiedscontracten en zijn 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	1-12-2025	2 jaar
2. Alkmaar e.o. & 3. West-Friesland	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 gebiedsaannemers 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 gebiedsaannemer 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.

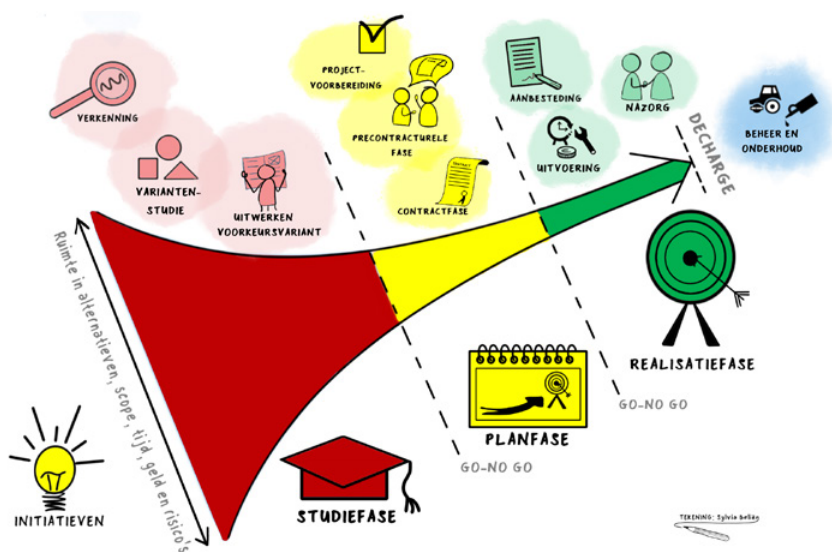
Vervangingen worden wel als initiatief in het iMPI opgenomen op het moment dat het verwachte jaar van vervanging binnen de meerjarenprogrammering van het iMPI valt. Deze initiatieven komen in principe altijd tot uitvoering. Het exacte vervangingsmoment kan nog wijzigen op basis van onder andere inspectiegegevens. 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, worden eventuele risico's beperkt. Bijvoorbeeld door het tijdelijk verlagen van de maximumsnelheid, het instellen van een tijdelijke aslastbeperking of het uitvoeren van een levensduurverlengende maatregel.

Projecten

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



FIGUUR 5 - PROJECT HOOFDFASEN, SUBFASEN EN BEÏNVOEDINGSRUIMTE AFHANKELIJK VAN PROJECTFASE

Opname in de studiefase

Gedeputeerde Staten (gemandateerd aan de portefeuillehouder) besluiten over de opname van een project in de studiefase. 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, onderzoeken uitgevoerd naar het knelpunt en 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 promoveren studieprojecten ter besluitvorming aan Provinciale Staten voorgelegd.

Planfase

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

Promotie naar realisatiefase

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

Realisatiefase

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

Nazorgfase

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

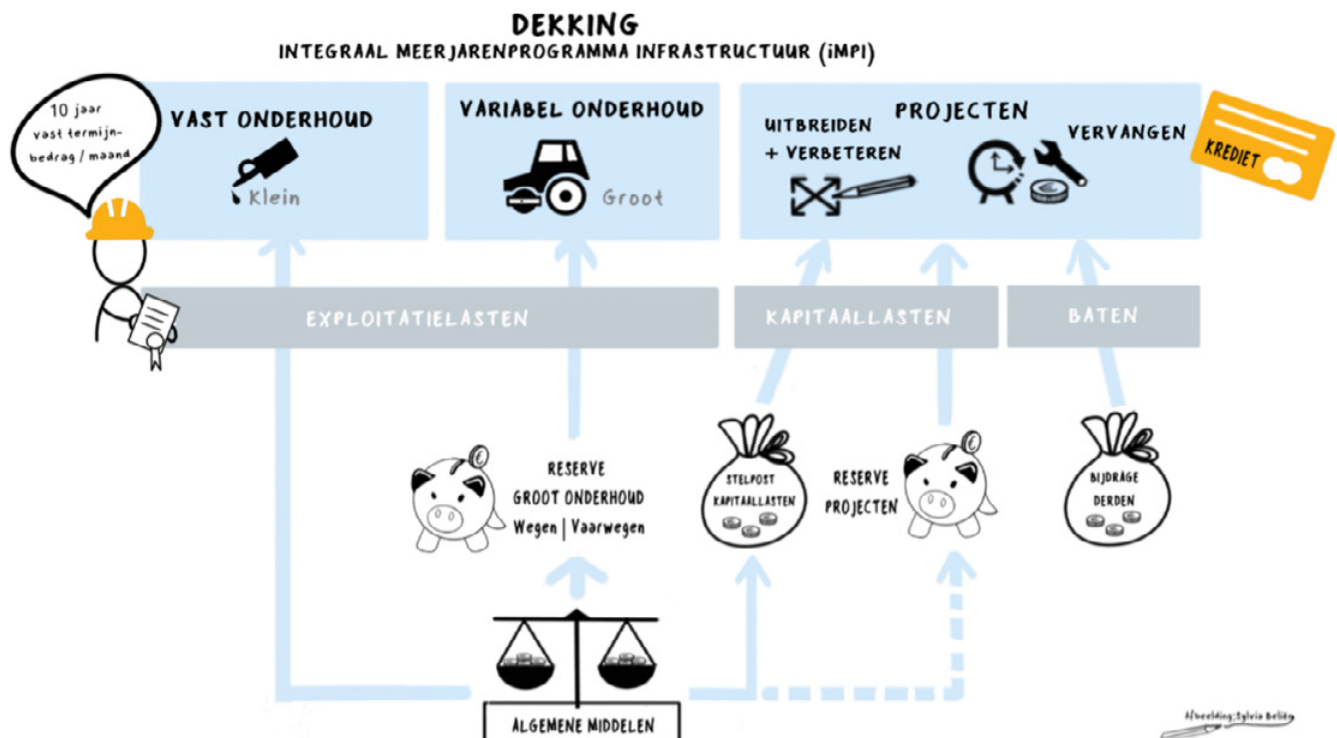
Schatting, prognose en raming uitvoeringskosten

Het benodigde budget voor een project wordt met het doorlopen van de verschillende fasen steeds nauwkeuriger. De uitvoeringskosten van de verbeter- en uitbreidingsprojecten in de studiefase zijn schattingen en met onzekerheden omgeven. Daarom zijn deze bedragen 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 programma 4 - Bereikbaarheid van de **Begroting**. De begrotingsprogramma's zijn opgedeeld in beleidsdoelen en daaronder in operationele doelen. De geprogrammeerde werkzaamheden in het iMPI 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 is toegelicht.



FIGUUR 6 - DEKKING VAN HET IMPI

Vast onderhoud

Vast onderhoud wordt aan de hand van de gebiedscontracten door de gebiedsaannemers uitgevoerd, waarvoor zij gedurende de looptijd van het contract een vast bedrag per maand krijgen. Deze kosten zijn zeer constant en voorspelbaar en worden 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 vast onderhoud opgenomen.

Variabel onderhoud

Variabel onderhoud wordt ook voor een belangrijk deel door de gebiedsaannemers uitgevoerd, waarvoor hetzelfde geldt zoals is toegelicht bij het vast onderhoud.

De jaarlijkse budgetbehoefte voor het variabel onderhoud dat niet in gebiedscontracten is ondergebracht, fluctueert. Om grote schommelingen in de exploitatie tegen te gaan, zijn hiervoor 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. Gaandeweg stijgt de leningportefeuille van de provincie en als gevolg daarvan worden ook rentelasten toegerekend. De afschrijvingstermijnen zijn als volgt:

TABEL 4 - AFSCHRIJVINGSTERMIJNEN INVESTERINGEN¹

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

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

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

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

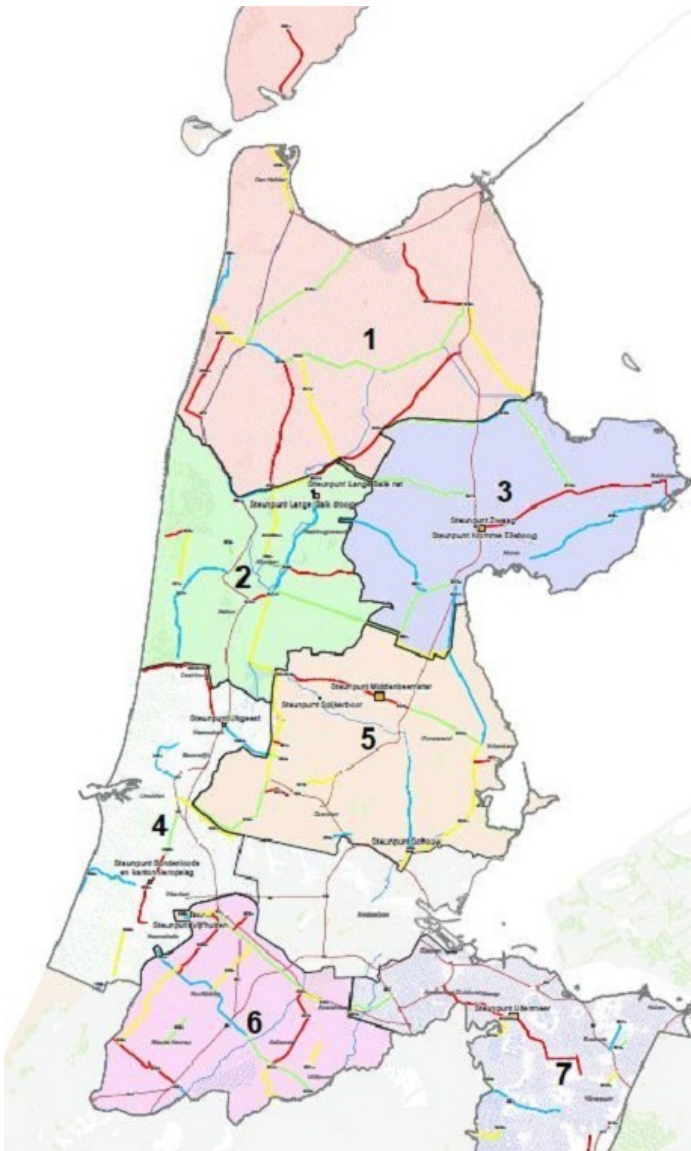
PROJECTEN EN PROGRAMMERING



In dit hoofdstuk wordt per onderhoudsgebied een toelichting gegeven over 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: bij vervangingsprojecten 'einde levensduur' en bij verbeter- en uitbreidingsprojecten conform de prioritering van de iNHi (verkeersveiligheid fiets- en wegverkeer, doorstroming OV en wegverkeer, gezonde leefomgeving, ontsnippering natuur en verstedelijking). 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 2025 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

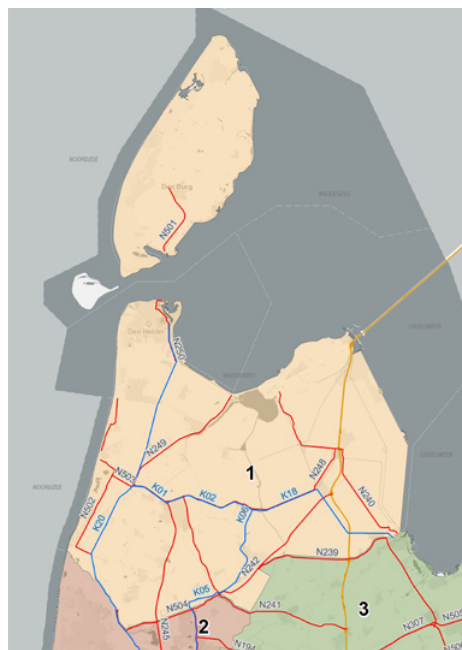
De maatregelen uit het iMPI staan ook op een [digitale kaart](#), die de volgende onderdelen bevat:

- vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten (Tabel 5 t/m Tabel 11 in hoofdstuk 4) ;
- gebiedsoverstijgende programma's (Tabel 12 in hoofdstuk 4);
- variabel onderhoud (het gedeelte dat buiten de gebiedscontracten valt).

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 landelijk wonen, recreëren en landbouw, met enkele stedelijke (woon-werk) 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 van en naar de knooppunten en op enkele sterke verbindingen.

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
09D01-02 - Vervanging - Burgemeester Visserbrug - val en onderdelen De brug is aangevaren. Om de schade te herstellen, worden de volgende werkzaamheden uitgevoerd: vervanging of renovatie val, conserveren staal bovenbouw en remmingwerk, vervangen onderdelen bewegingswerk en eventueel versterken onderbouw.	Einde levensduur	Studie	2028	€3.000.000
09D06-01 - 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
14B12-01 - Vervanging - Vlotbrug 't Zand & Sint Maartensvlotbrug (14C02) - onderdelen	Einde levensduur	Plan	2025-2026	€7.300.000
14D35-90 - Vervanging - Stolperbasculebrug Zie N248-15	Einde levensduur	Realisatie	2024-2027	€31.200.000
14G07-01 - Vervanging - Alkmaarsche brug - remmingwerken A	Einde levensduur	Initiatief	2028	€600.000
19D07-90 - 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
alg-41 - Verbetering - Leefbaarheid Den Helder/Bereikbaarheid Marine en Haven In een integrale studie naar het verbeteren van de bereikbaarheid in Den Helder is de haalbaarheid van een nieuwe Ravelijnbrug ter hoogte van de Koopvaardersbinnenhaven 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 worden meegenomen in het kader van het programma Ontwikkeling Maritiem Cluster (OMC).	Doorstroming wegverkeer	Studie	2030-2035	
K01-01 - 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	Studie	2027-2028	€4.100.000
K01-02 - Vervanging - Zijperbrug - brug en remmingwerk	Einde levensduur	Initiatief	2031-2032	€7.750.000
K18-05 - 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
K18a-02 - Vervanging - 7,8 km - 0 km - Vaarwegvak 16 - Westfriesche Vaart: splitsing Waardkanaal - zijslot bij km 7,8 Vervangen van circa 4 km houten oeverconstructie voor 2 km hout en 2 km staal; beide met natuurvriendelijke oevers.	Einde levensduur	Plan	2026-2027	€11.050.000
K18b-02 - Vervanging - 14,6 km - 7,8 km - Vaarwegvak 17 - Westfriesche Vaart: zijslot bij km 7,8 - Medemblik Vervangen van circa 4 km houten oeverconstructie voor 2 km hout en 2 km staal; beide met natuurvriendelijke oevers.	Einde levensduur	Plan	2026-2027	€11.200.000

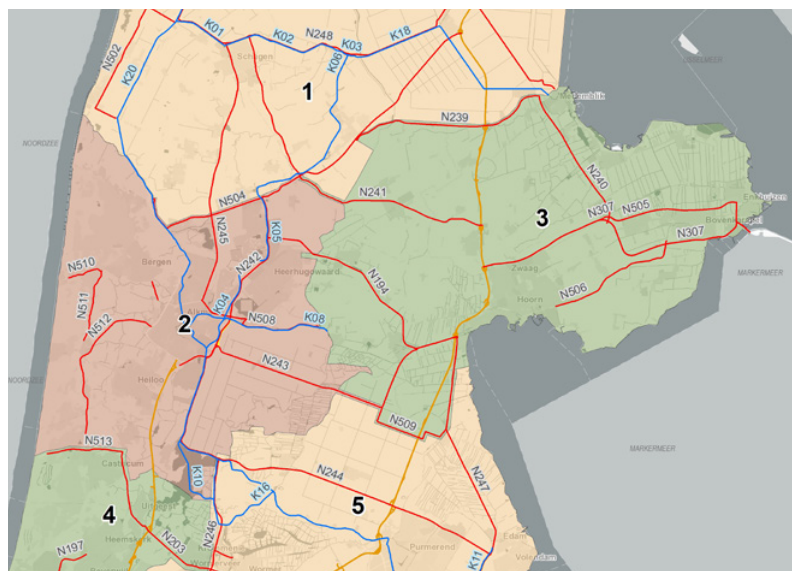
Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
K20n-06 - Vervanging - Kooylsuis - onderdelen Het vervangen van de remming- en geleidewerken en het plaatsen van nieuwe sluisdeuren. De huidige deuren worden de nieuwe reservedeuren, omdat de huidige reservedeuren niet meer kunnen worden gebruikt.	Einde levensduur	Plan	2026-2027	€1.365.000
K20n-b-01 - Vervanging - 71,3 km - 62,9 km - Vaarwegvak 3 - Noordhollandsch Kanaal: Sint Maartensvlotbrug - Splitsing Schagerkanaal Vervanging 1000 m houten oevers (verankerd) door staal (verankerd) met basalt onoververdediging (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Initiatief	2027-2028	€8.500.000
K20n-c-02 - Vervanging - 62,9 km - 55,5 km - Vaarwegvak 2 - Noordhollandsch Kanaal: Splitsing Schagerkanaal - Pontveer Westeinde Vervanging circa 600 meter houten oeverconstructie door staal. Vanuit het project 'Stolperbasculebrug' wordt de vervanging van 200 meter damwand, een nieuwe wachtplaats en baggerwerkzaamheden aan deze maatregel toegevoegd.	Einde levensduur	Initiatief	2029-2030	€8.500.000
K20n-d-02 - Vervanging - 78,6 km - 71,3 km - Vaarwegvak 1 - Noordhollandsch Kanaal: Pontveer Westeinde - Koopvaardersschutsluis Vervanging 680 meter houten oeverconstructie voor hout.	Einde levensduur	Initiatief	2029	€7.400.000
N240-14 - Verbetering - Trajectbenadering N240b, gedeelte A7-Medemblik Gelijktijdig met het groot onderhoud op de N240, gedeelte A7-Medemblik, wordt ter verbetering van de verkeersveiligheid bermverharding aangebracht. Tevens worden de kruispunten voorzien van openbare verlichting en een middengeleider.	Verkeersveiligheid wegverkeer	Realisatie	2021-2026	€3.750.000
N240b-01 - 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
N241-14 - Verbetering - Maatregelen parallelwegen N241, gedeelte N242-N248 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	Realisatie	2025-2026	€1.600.000
N245-14 - Uitbreiding - Aanleg 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	2028-2030	
N245-15 - Verbetering - Realisatie bushaltepaar ter hoogte van aansluiting Muggenburg-Zuid (werken derden) Om de nieuwe woonwijk Muggenburg-Zuid ook te ontsluiten via het openbaar vervoer, wordt een bushalte gerealiseerd bij de nieuwe aansluiting op de N245.	Openbaar vervoer	Realisatie	2026	€650.000
N248-15 - Verbetering - Verbreding Stolperbrug De Stolperbasculebrug wordt vervangen. Er wordt een nieuwe, bredere brug ten noorden van de huidige brug gerealiseerd met een gescheiden, fietspad op de brug. De nieuwe Stolperbrug wordt circulair, energieverbruik beperkend en zo onderhoudsarm mogelijk gebouwd.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2024-2027	€6.800.000
N248b-03 - Vervanging - Schagerbrug A - 14G14 Schagerbrug A is einde levensduur en wordt vervangen.	Einde levensduur	Plan	2027-2028	€18.500.000
N248b-05 - Vervanging - Waardbrug -14G11 De Waardbrug is einde levensduur en wordt vervangen, inclusief aansluitende infrastructuur, remmingwerken en wachtplaatsen waarbij alle huidige functionaliteiten in stand worden gehouden. De nieuwe Waardbrug voldoet aan CEMT III klasse voor de beroepsvaart en aan klasse AM voor de recreatievaart.	Einde levensduur	Plan	2026-2028	€28.800.000
N501-03 - Verbetering - Reconstructie kruispunt N501-Keesomlaan/Westerweg Ter verbetering van de verkeersveiligheid wordt op de N501 gesloten middengeleider gerealiseerd, zodat er geen kruisend verkeer van en naar de Keesomlaan/Westerweg mogelijk is. Het fietsverkeer kan in twee fasen oversteken.	Verkeersveiligheid wegverkeer	Plan	2026	€1.055.000

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
N502-05 - Verbetering - Verbeteren verkeersveiligheid N502, gedeelte rotonde N9 Burgervlotbrug-Callantsoog Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt de N502, gedeelte rotonde N9 Burgervlotbrug-Callantsoog 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	

4.2. GEBIED 2 – ALKMAAR E.O.

Gebiedsgrens

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



Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

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

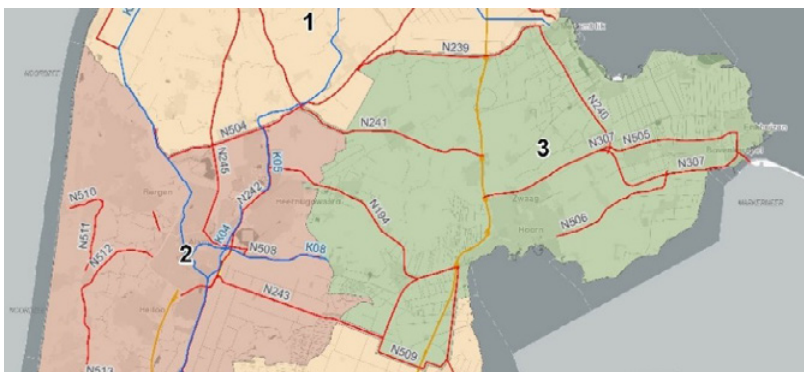
Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
19G34-01 - Vervanging – Kunstwerk 19G34-01 (parallelbrug Beets) Het kunstwerk is einde levensduur en wordt vervangen.	Einde levensduur	Initiatief	2027-2029	€5.300.000
N023-05 - Verbetering - Restpunten Westfriisaweg Een aantal 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
19B08-01 - 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	Realisatie	2026-2027	
19B09-01 - Vervanging - Huygenbrug B - remming- en geleidewerken en damwanden Zie 19B08-01	Einde levensduur	Realisatie	2026-2027	
alg-13 - Uitbreiding - Nieuwe aansluiting A9 Heiloo (werken derden) Er wordt een nieuwe aansluiting op de A9 ter hoogte van de Lagelaan in Heiloo gerealiseerd. Deze aansluiting maakt deel uit van het programma De Nieuwe Strandwal, dat tot doel heeft een bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van het gebied. Naast de aansluiting bestaat het programma uit groenprojecten, bedrijventerrein Boekelermeer en woningbouw in Castricum/Limmen. De aansluiting is nodig om de ruimtelijke ontwikkelingen te faciliteren, en levert daarnaast een bijdrage aan verbetering van knelpunten in de huidige situatie. Tevens wordt de aanleg van een fietsverbinding over de A9 meegenomen in dit project.	Verstedelijking	Realisatie	2030-2032	€45.899.331
BCHH-01 - Vervanging - SCADA-installaties Bediencentrale Heerhugowaard	Einde levensduur	Initiatief	2028-2029	€4.500.000
K07/K08-02 - 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	Plan	2027-2028	€4.600.000
K20a-01 - 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	2021-2028	€6.800.000
N242-26 - Verbetering - Poortconstructie overgang A9-N242 (v/h Verkeersmanagement N242, ged. A9-N508) De overgang van de A9 (maximalsnelheid 100 km/uur) naar de N242 (maximalsnelheid 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	Realisatie	2025-2026	€185.000
N242-27 - Verbetering - Ontbrekende schakel fietsroute Heerhugowaard-Noord/Noord-Scharwoude Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Door de aanleg van een hellingbaan tussen het fietspad langs de N242 en de Langebalkbrug ontstaat een rechtstreekse fietsverbinding tussen Heerhugowaard-Noord en Broek op Langedijk/Noord-Scharwoude.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2027-2029	

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
N242-28 - Verbetering - Fietsknelpunt kruispunt N242-Smuigelweg Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Op het kruispunt N242-Smuigelweg moeten fietsers gelijkvloers oversteken, waarbij gemotoriseerd verkeer net onder een spoorbrug vandaan komt. Daarnaast moeten fietsers vanuit het zuiden naar het kruispunt toe eerst de Smuigelweg oversteken om de opstelplaats van het kruispunt te bereiken. Er wordt onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingen ter verbetering van de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid voor fietsers.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2026-2027	
N242-29 - Verbetering - Maatregelen N242, gedeelte A9-N241 (Kooimeerplein-Verlaat) In 2023 is een verkenning uitgevoerd om de knelpunten in beeld te brengen, die zich nu en in de toekomst op de N242 voordoen bij de realisatie van de geplande woningbouw in de gemeenten Alkmaar en Dijk en Waard. Nu wordt onderzocht welke maatregelen het meest effectief zijn en wat de risico's zijn.	Doorstroming wegverkeer	Studie	n.n.b.	
N242-31 - Verbetering - Verplaatsen bushaltepaar naar fiets-/voetbrug De Krul (t.h.v. station Heerhugowaard) De huidige bushaltes voor de Qbuzz vanuit Alkmaar naar Friesland (Leeuwarden) liggen ter hoogte van het kruispunt N242-Zuidtangent. In verband met de verbetering van het stationsgebied Heerhugowaard en de toename van het aantal bewoners in dit gebied, worden de bushaltes verplaatst naar de fiets-/voetbrug De Krul ter hoogte van het station Heerhugowaard om de ketenreis te verbeteren.	Openbaar vervoer	Studie	2026	
N242ld-02 - Vervanging - en verbreding 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	Realisatie	2026-2027	€5.000.000
N504a-01 - Vervanging - Schoorl dammerbrug - 19A04 - civiel, vervanging (renovatie) val	Einde levensduur	Initiatief	2028-2029	€1.900.000
N510-06 - Verbetering - Bermmaatregelen N510, hmp. 10,1-12,2 Ter verbetering van de verkeersveiligheid worden bermmaatregelen langs de N510 gerealiseerd.	Verkeersveiligheid	Studie	2028	
N510-09 - Verbetering - Wateroverlast op de N510, hmp 10,2-10,4 Op de N510, hmp. 10,0-10,4, is op sommige momenten sprake van wateroverlast door stijgende grondwaterstand. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt wordt dan een rijstrook afgesloten op de enige toegangsweg naar Bergen aan Zee. Door het ophogen van de N510 kan dit in de toekomst worden voorkomen. Het ophogen van de N510 is een maatregel, die dit in de toekomst zou kunnen voorkomen.	Klimaatadaptatie	Studie	2028	
N510b-01 - Vervanging - 10 km - 10,2 km - Rehabilitatie Een deel van het traject N510b heeft een (theoretische) End of Life in 2028.	Einde levensduur	Initiatief	2028	€200.000

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 in West-Friesland veel woningen gebouwd. In de 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 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

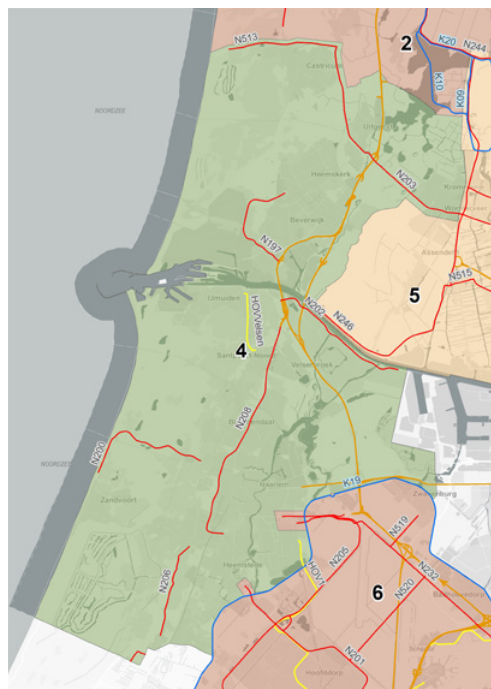
Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-Periode	Totaal budget/krediet
N194-01 - Uitbreiding - Aanleg turborotonde ontsluiting nieuwe woonwijk Tuindersweijde (werken derden) In verband met woningbouw Tuindersweijde in Obdam wordt er een turborotonde op de N194 gerealiseerd. Dit project wordt door de gemeente Koggenland gerealiseerd en betaald.	Verstedelijking	Realisatie	2025-2026	
N239-03 - Verbetering - Ontsluiting Agriport A7 en reconstructie kruispunten N239/op- en afritten A7 De hoofdontsluiting van het Agriport A7-gebied is voorzien bij het kruispunt N239-Coppershorn. De op- en afritten van de A7 naar de N239 liggen op korte afstand van dit kruispunt. Om een goede doorstroming te verkrijgen en de verkeersveiligheid te waarborgen worden deze kruispunten met drie gekoppelde VRI's op elkaar aangesloten.	Doorstroming wegverkeer	Plan	2027-2029	€18.000.000
N240-05 - Verbetering - Aanleg rotonde kruispunt N240-N239 en parallelweg N240, gedeelte Almereweg-N239 Ter verbetering van de verkeersveiligheid wordt op het kruispunt N239-N240 een rotonde gerealiseerd. Daarnaast wordt het ontbrekende deel parallelweg langs de N240 aangelegd tussen de Almereweg en de N239, zodat 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.	Verkeersveiligheid wegverkeer	Plan	2027-2029	€11.500.000
N240-17 - 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	
N247-17 - Verbetering - Verbeteren verkeersveiligheid kruispunten N247 bij Beets en Oudendijk Ter verbetering van de verkeersveiligheid worden de vaste kunstwerken op de kruispunten bij Beets en Oudendijk (zie N247b-02) niet alleen vervangen, maar worden op beide kruispunten ovondes gerealiseerd.	Verkeersveiligheid wegverkeer	Plan	2027-2029	€8.700.000
N247-23 - Verbetering - Aanpassingen parallelweg/fietspad N247, gedeelte Oosthuizen-Grosthuisen Het upgraden van de fietsroute Hoorn - Purmerend 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 provinciale maatregelen bestaan uit het verbreden van de fietsstroken op de parallelweg N247, ged. Oosthuizen-Dorpsweg (Oudendijk), het aanpassen van de fietsoversteek rotonde Oosthuizen en het installeren van extra verlichting in de fietstunnel bij Scharwoude.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2027-2029	

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-Periode	Totaal budget/krediet
N247b-02 - Vervanging - Kunstwerken 19G33 en 19E20 De kunstwerken zijn einde levensduur en worden vervangen.	Einde levensduur	Realisatie	2027-2029	€10.400.000
N307-01 - Verbetering - Veiligheid bij incidenten Op enkele locaties kunnen wegininspecteurs in geval van incidenten het verkeer onvoldoende veilig stilzetten en afschermen. Dit wordt veroorzaakt door beperkt zicht op het verloop van de weg op een aantal locaties, de afwezigheid van een vluchstrook en het ontbreken van signalering boven de weg in combinatie met de gereden snelheid.	Verkeersveiligheid wegverkeer	Studie	2026-2027	
N505-02 - Uitbreiding - Ontsluiting nieuwe woonwijk Nijevoert (werken derden) De gemeenten Enkhuizen en Stede Broec ontwikkelen woningbouwlocatie Nijevoert van circa 950 woningen in de nabijheid van het OV-knooppunt Bovenkarspel Flora. Voor de ontsluiting wordt het huidige kruispunt N505-Westeinde aangepast en wordt een nieuw kruispunt ten zuiden hiervan gerealiseerd.	Verstedelijking	Studie	2025-2026	

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

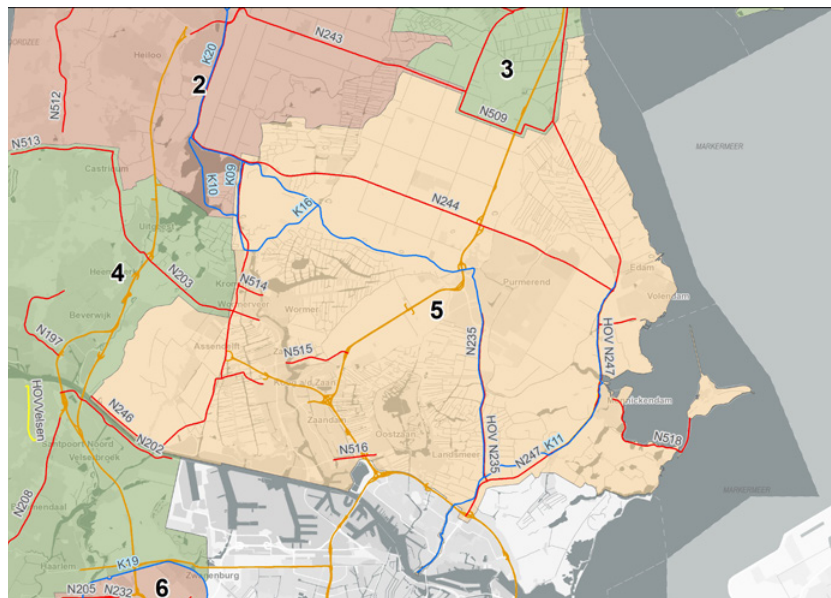
Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
alg-42 - Verbetering - Busbaan Wijckermolen (busstation Beverwijk - Wijckermolen) Dit project is onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Investeringsagenda Openbaar Vervoer 2015-2020. Door de ligging van het nieuwe busstation Beverwijk 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.	Openbaar vervoer	Realisatie	2025-2026	€3.460.000
N197-04 - Verbetering - Busbaan Wijckerpoort (Velsertraverse-busstation Beverwijk) Dit project is onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Investeringsagenda Openbaar Vervoer 2015-2020. De bussen van Beverwijk naar Haarlem en IJmuiden lopen vertraging op op de route tussen het busstation Beverwijk en de Velsertunnel. Tijdens de spits ontstaat filevorming op de Velsertunnel en Velsertunnel, 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 Velsertunnel, die ook een kortere route kent. Tevens wordt een voet-/fietsonderdoorgang onder de Velsertunnel met een verbinding naar station Beverwijk gerealiseerd.	Openbaar vervoer	Realisatie	2025-2026	€20.640.000
N197-05 - Verbetering - Ontbrekende schakel fietspad N197, gedeelte Zeestraat-Waterweg Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Langs de N197, gedeelte Zeestraat-Waterweg ligt geen fietspad. Daarom wordt een eenzijdig, tweerichtingenfietspad aan de oostzijde van de N197 gerealiseerd.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2027-2028	
N197a-02 - Vervanging - 3,7 km - 3,8 km - VRI Wijkerstraatweg en LED verlichting De VRI is einde levensduur en dient te worden vervangen. Tevens wordt LED-verlichting aangebracht. Werkzaamheden worden uitgevoerd binnen project HOV Beverwijk (N197-04 busbaan Wijckerpoort en alg-42 Wijckermolen).	Einde levensduur	Realisatie	2026	€750.000
N200-05 - Verbetering - Trajectstudie N200 Zeeweg Bloemendaal 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.	Verkeersveiligheid	Studie	2029-2030	
N203-16 - Verbetering - Kortetermijnmaatregelen Krommenie In project N203-19 Herinrichting N203 Krommenie wordt het merendeel van de leefbaarheidsmaatregelen uit het project Kortetermijnmaatregelen Krommenie meegenomen. De maatregelen, die in een vergevorderd stadium zijn en binnen dit project worden afgerond, zijn het luchtkwaliteitsonderzoek, het plaatsen van een geluidsschermbank, het optimaliseren van de VRI's, het aanpassen van de bewegwijzering en het verbeteren van de doorfietsroute langs de N203, gedeelte Busch en Dam-Broekpolderweg.	Gezonde leefomgeving	Studie	2026-2027	
N203-17 - Verbetering - Herinrichting N203 Uitgeest-Limmen Om de verkeersveiligheid op de N203 tussen Uitgeest en Limmen te verbeteren wordt onderzocht of het profiel van de weg en het (brom-) fietspad kan worden verbreed.	Verkeersveiligheid	Studie	2032-2034	
N203-19 - Verbetering - Herinrichting N203 Krommenie (variantenstudie) In 2025 is het onderzoek naar een Verbinding A8-A9 afgerond. Uit het onderzoek blijkt dat nieuwe infrastructuur niet haalbaar is. Om de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft te waarborgen wordt de N203 anders ingericht. Door de nieuwe inrichting moet de overlast van het verkeer worden beperkt.	Gezonde leefomgeving	Studie	2035-2040	
N203b-06 - Vervanging - 50,17 km - 51,4 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2032	€3.000.000

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
N206b-02 - Vervanging - 38,2 km - 42,7 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2028-2029	€2.600.000
N208-05 - Verbetering - Aanleg fietsverbinding N208, gedeelte Leidsevaartweg-Wagenweg Het oorspronkelijke project "N208-05 Aanleg fietsverbinding langs de N208, gemeenten Haarlem en Bloemendaal" is opgedeeld in twee aparte projecten: een oostelijk en een westelijk deel, die gefaseerd worden uitgevoerd. Het oostelijke deel bestaat uit de realisatie van een fietsverbinding tussen de Leidsevaartweg en de Wagenweg.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Realisatie	2025-2026	€3.250.000
N208-08 - Verbetering - Aanleg fietsverbinding langs de N208, gedeelte Jan Gijzenkade-Hoofdstraat Dit project is onderdeel van het traject Haarlem-Velsen van de doorfietsroute F9, Den Helder-Muiden. Tussen de Jan Gijzenkade (Santpoort-Zuid/Haarlem Delftwijk) en de Hoofdstraat (Santpoort-Noord) ontbreekt aan de westzijde van de N208 een fietspad, waardoor fietsers moeten omfietsen of de N208 twee keer moeten kruisen en gebruikmaken van oncomfortabele routes door Haarlem-Noord. Als onderdeel van de doorfietsroute is de aanleg van een fietspad wenselijk.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2027-2029	
N208-09 - 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 en een westelijk deel, die gefaseerd worden uitgevoerd. Het westelijke deel bestaat uit een fietsverbinding tussen de Munterslaan en de Leidsevaartweg.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2030-2031	

4.5. GEBIED 5 – ZAA NSTREEK-WATERLAND

Gebiedsgrens

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



Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

TABEL 9 – GEBIED 5: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
19D03A-90 - Vervanging - Bruggen Krommenie A (19D03) en B (19D04) De bruggen Krommenie zijn aan vervanging toe. 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	2024-2029	€68.025.000
25E16-02 - Vervanging - Remmingwerken Willem I-sluizen en renovatie sluisdeuren De sluisdeuren worden gerenoveerd en de remmingwerken vervangen. De aandrijving van de deuren wordt geëlektrificeerd.	Einde levensduur	Studie	2026	€4.800.000
25E22-02 - Vervanging - Pontveer 't Schouw De pont is einde levensduur en wordt vervangen. De landhoofden worden aan het nieuwe formaat van de pont aangepast.	Einde levensduur	Plan	2026-2027	€7.200.000
25F05-03 - Vervanging - Hefbrug Monnickendam (Bernhardbrug) 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
K11a-01 - 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	2024-2026	€15.004.000
K20m-a-01 - Vervanging - 16 km - 24,8 km - Vaarwegvak 10 - Noordhollandsch Kanaal: Sluis Purmerend - Knollendammervaart Vervangen houten oeverconstructie door staal (daar waar mogelijk natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Plan	2026-2027	€3.000.000
K20m-b-01 - Vervanging - 24,8 km - 32 km - Vaarwegvak 11 - Noordhollandsch kanaal: Knollendammervaart - Gat van de Meer (Akersloot) Vervangen houten oeverconstructie door staal (daar waar mogelijk natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Plan	2026-2027	€12.200.000
K20z-a-01 - Vervanging - 8,15 km - 0 km - Vaarwegvak 12 - Noordhollandsch Kanaal: Amsterdam tot duiker onder busbaan (km 8,15) Vervanging 840 m stalen oeverconstructie voor staal (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Studie	2026	€3.400.000
N235-04 - Verbetering - Reconstructie kruispunt N235-Verzetslaan en realisatie HOV-halte (werken derden) Door de grote woningbouwopgave in Purmerend is een capaciteitsuitbreiding nodig van het kruispunt N235-Verzetslaan. Vanuit Bereikbaarheid Waterland ligt een verzoek hier ook een HOV-halte te realiseren.	Verstedelijking	Studie	2027-2028	
N235a-04 - Vervanging - 0,03 km - 4,7 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2029-2030	€10.500.000
N244a-08 - Vervanging - 31 km - 33,7 km - Rehabilitatie (deel van N246 tussen A8 en Kerkstraat)	Einde levensduur	Initiatief	2029-2030	€11.500.000
N246a-03 - 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

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
N247-16 - Verbetering - Bereikbaarheid Waterland: maatregelen N247 Noord, gedeelte Monnickendam - Edam-Volendam (N244) 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 Zedde (N517) wordt verbreed, zodat er meer ruimte komt tussen de busbaan en de rijbaan.	Doorstroming wegverkeer	Realisatie	2019-2026	€59.514.000
N247-18 - Verbetering - Reconstructie hefbrug Monnickendam (Bernhardbrug) 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	
N247-22 - Verbetering - Bereikbaarheid Waterland: onderzoek N247, gedeelte Het Schouw-Broek in Waterland-Dijksbrug Samen met de dorpsraad Broek in Waterland onderzoekt de provincie en haar samenwerkingspartners de mogelijkheid de N247 in Broek in Waterland verdiept aan te leggen. In eerste instantie waren er 5 varianten. In 2020 is besloten 2 varianten verder uit te werken: een variant met 2x1 rijstroken met vluchtstroken en een variant met 2x1 rijstroken met busstroken. Parallel aan deze studie wordt gezocht naar financieringsmogelijkheden.	Openbaar vervoer	Studie	n.n.b.	
N247-24 - Verbetering - Bermmaatregelen N247, gedeelte rotonde Edam-rotonde Oosthuizen Ter verbetering van de verkeersveiligheid worden bermmaatregelen langs de N247, gedeelte rotonde Edam-rotonde Oosthuizen gerealiseerd.	Verkeersveiligheid wegverkeer	Studie	2027-2029	
N247-25 - Verbetering - Bereikbaarheid Waterland: maatregelen N247 Zuid, gedeelte A10-Het Schouw 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-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	Plan	2027-2029	€56.800.000
N247-26 - Verbetering - Reconstructie kruispunt N247-N517 en realisatie HOV-halte met fietstunnel Vanuit het woningbouwplan Lange Weeren is een HOV-halte gewenst nabij de huidige rotonde N247-N517 en een langzaam verkeer-/ fietstunnel, die een verbinding maakt naar de hoogwaardige fietsverbinding Edam/Volendam-Amsterdam Noord. De rotonde N247-N517 kan de verkeersgroei in de nabije toekomst niet meer verwerken. Door het mogelijk vervangen van deze rotonde door een kruispunt met VRI is er een mogelijkheid deze drie vraagstukken te combineren.	Verstedelijking	Studie	2029-2030	
N247a-03 - Vervanging - Dijksbrug Zie N247-16	Einde levensduur	Realisatie	2019-2026	€2.700.000
N247a-06 - 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	2026-2027	€2.000.000

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings- periode	Totaal budget/ krediet
N509a-05 - Vervanging - 2,2 km - 7,7 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2027	€3.700.000
N515-02 - 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	2027-2028	
N515-06 - Verbetering - Uitbreiding P+R Wijdewormer bij de op-/afrit A7 Het P+R-terrein wordt intensief gebruikt en heeft te weinig capaciteit. Om misbruik door forenzen te voorkomen, heeft het fastfood restaurant, dat op hetzelfde terrein gevestigd is, paaltjes geplaatst. Als gevolg hiervan wordt er geparkeerd in de nabijgelegen woonwijk. Gelijktijdig met het groot onderhoud van het P+R-terrein worden de parkeervakken heringericht en uitgebreid (45 extra parkeerplekken). Tevens wordt een hoogtebeperking aangebracht, zodat campers en touringcars geen gebruik kunnen maken van de P+R.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2028-2029	
N515-07 - Verbetering - Fietspad N515, gedeelte A7-De Zaan en looproute Zaanse Schans Het upgraden van de fietsroute Purmerend - Zaanstad tot een metropolitane (snel)fietsroute is onderdeel van het programma Fietsinfrastructuur van de bestuurlijke overeenkomst MIRT-verkenning Corridor Amsterdam Hoorn. De route gaat over gemeentelijke en provinciale wegen; dit project betreft het provinciale fietspad langs de N515. Op dit fietspad wordt rood asfalt gerealiseerd. Daarnaast wordt gekeken naar verbetering van de routing voor voetgangers vanaf de bushalte Zaanse Schans naar de Zaanse Schans.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2028-2029	
N515-09 - Verbetering - Bushalte Zaanse Schans Eind 2023 is een tijdelijke halte gerealiseerd. Als uit de evaluatie blijkt dat de tijdelijke halte niet voldoet, wordt naar de mogelijkheden van een definitieve halte gekeken. Daarnaast wordt de voetgangersoversteek ter hoogte van de Diederik Sonoyweg verbeterd.	Openbaar vervoer	Studie	2028-2029	
N515b-04 - Vervanging - 8,9 km - 9,1 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2028-2029	€200.000
N516-04 - Verbetering - Aanpak Verkeersdruk Ambacht-N516-Thorbeckeweg (AVANT) De VRA werkt samen met de provincie en de gemeenten Zaanstad en Oostzaan aan AVANT (Aanpak Verkeersdruk Ambacht-N516-Thorbeckeweg). De N516 kan het verkeer op termijn niet meer verwerken. Er zijn knelpunten, zoals de kruising met de Wibautstraat die in beheer bij Zaanstad is. Er vinden ruimtelijke ontwikkelingen plaats (transitie van Achtersluispolder van bedrijventerrein naar deels woningbouw), waardoor de verkeersdruk op de N516 verder toeneemt. De scope van het project is in 2021 uitgebreid met de kruispunten (met de op-/afritten) van de A8, een fietsbrug over de N516 en een fietstunnel onder de Verlengde Stellingweg.	Doorstroming wegverkeer	Realisatie	2023-2027	€15.167.000

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

TABEL 10 – GEBIED 6: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
25C02A-91 - Vervanging - Cruquiusbrug A Zie N201-29a	Einde levensduur	Realisatie	2022-2026	€18.060.000
25D50-01 - Vervanging - Waterwolftunnel - Brandwerende beplating	Einde levensduur	Initiatief	2030	€22.000.000
alg-52 - Verbetering - Kleinschalige infrastructurele maatregelen in VRA-gebied 1e tranche Op de volgende locaties worden kleinschalige, infrastructurele maatregelen gerealiseerd, die de verkeersveiligheid en de OV-haltes verbeteren: fietsoversteek N231-Achterweg, fietsoversteek N205-Vijfhuizenweg (Stelling), halte IJweg/Boesingheliede (N519) en de realisatie van een nieuwe R-NET halte SLP/Naritaweg (N201 Rozenburg) inclusief een langzaamverkeerbrug.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2025-2026	€750.000
alg-53 - Verbetering - Kleinschalige infrastructurele maatregelen in VRA-gebied 2e tranche Met de VRA wordt gekeken op welke locaties in gebied 6 op korte termijn kleinschalige, infrastructurele maatregelen kunnen worden gerealiseerd, die de verkeersveiligheid en de OV-haltes verbeteren.	Verkeersveiligheid	Studie	2026	
HOV-12 - Uitbreiding - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Noordwijk-Schiphol De provincie Noord-Holland werkt samen met de provincie Zuid-Holland, de gemeenten Noordwijk, Teylingen, Lisse en Haarlemmermeer, het samenwerkingsverband Holland Rijnland en de Vervoerregio Amsterdam aan een snelle, betrouwbare busverbinding tussen Noordwijk en Schiphol. Hiervoor wordt een nieuwe brug over de Ringvaart tussen Lisse en Lisserbroek gerealiseerd. Op de brug komt naast de busbaan ook een fiets- en voetpad.	Openbaar vervoer	Plan	2027-2030	€45.500.000
HOV-13 - Verbetering - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Schiphol Oost, ged. Oude Meer-Schiphol Rijk (SOOMR) De provincie, VRA, gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer en Uithoorn en Schiphol werken aan hoogwaardig openbaar vervoer rondom Schiphol. Het doel is een ringlijn rond Schiphol aan te leggen. Er wordt toegewerkt naar een vrijliggende busbaan over Schiphol Rijk (langs de Fokkerweg tussen de Boeingavenue en de Capronilaan). In de tussentijd werken partijen aan een verbinding die dit tracé volgt en zo goed mogelijk gebruik maakt van lokale infrastructuur.	Openbaar vervoer	Studie	2027-2029	
HOV-17 - Verbetering - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Fokkerweg De provincie, VRA, gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer en Uithoorn en Schiphol werken aan hoogwaardig openbaar vervoer rondom Schiphol. Het doel is een ringlijn rond Schiphol aan te leggen. Als onderdeel van deze ringlijn is een busbaan gerealiseerd vanaf Schiphol Oost Stationsplein tot de Southern Crossstraat. De fly-over is nu alleen geschikt voor busverkeer in zuidelijke richting. De bedoeling is de fly-over in twee richtingen geschikt te maken.	Openbaar vervoer	Realisatie	2027-2028	€13.758.014
HOV-18 - Verbetering - Droogloop tussen haltes Kruisweg en Fokkerweg Binnen het project HOV-07 Hoogwaardig Openbaar Vervoer Aalsmeer-knooppunt Schiphol Zuid (HOVASZ) zou een droogloop worden gerealiseerd tussen de haltes aan de Kruisweg en de Fokkerweg (Schiphol Zuid). Dit is echter niet gelukt en is daarom als aparte maatregel opgenomen.	Openbaar vervoer	Realisatie	2026-2027	€590.195
HOV-19 - 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	
K17-c-02 - Vervanging - 20,95 km - 21,2 km - Afmeervoorziening Amstel De afmeervoorziening wordt over een lengte van circa 200 meter vernieuwd.	Einde levensduur	Realisatie	2025-2026	€1.400.000
K19o-a-02 - Vervanging - 35,3 km - 43,8 km - Vaarwegvak 32 - Ringvaart Oost: Nieuwe Meer - Aalsmeerderbrug Delen van oorspronkelijke scope van K19o-a-01 en K19o-b-01 zijn geherprioriteerd. Deze delen worden onder deze maatregel geherprioriteerd.	Einde levensduur	Initiatief	2028	
K19o-b-01 - Vervanging - 45,49 km - 46,2 km - Vaarwegvak 33 - Ringvaart Oost: Aalsmeerderbrug - Nieuwe Wetering Vervanging 710 m hout voor stalen damwand (gestaffeld)	Einde levensduur	Initiatief	2027-2028	€4.600.000

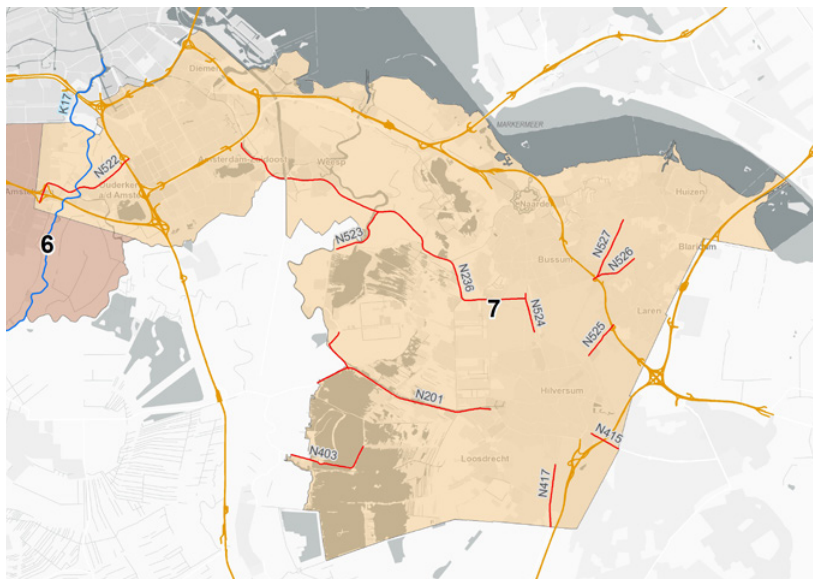
Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings- periode	Totaal budget/ krediet
K19w-a-01 - Vervanging - 0 km - 8 km - Vaarwegvak 27 - Ringvaart West: Kagerplassen - Zijvaart Hillegom & Vaarwegvak 28 - Ringvaart Zijvaart Hillegom Zuider buiten Spaarne Bij km 8,0 vervangen houten oeverconstructie voor de vaarwegvakken 27 en 28 in totaal 858 m door hout (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Initiatief	2027-2028	€4.000.000
N201-29a - Verbetering - Verbreden 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	2023-2026	€12.570.000
N201-36 - Verbetering - Verplaatsen aansluiting N201-N520 woningbouw Het Nieuwe Noord (werken derden) In verband met woningbouw Het Nieuwe Noord, waar circa 600 woningen worden gerealiseerd, moet de afrit Weg om de Noord (N201) naar de Hoofdweg worden verschoven/verlengd. Dit is een project dat op verzoek van de gemeente Haarlemmermeer wordt uitgevoerd en betaald.	Verstedelijking	Studie	2027-2028	
N201-38 (v/h alg-47) - Verbetering - Reconstructie kruispunt N201-Koolhovenlaan (uit Kruisweg-corridor) Op het kruispunt wordt een vrije rechtsafstrook gerealiseerd.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2027-2028	
N231-15 - Verbetering - Legmeerdijk Zuid Gelijktijdig met het variabel onderhoud (zie N231a-04) worden ter verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming aanpassingen aan de inrichting van de kruispunten met de Mijnsherenweg en Bachlaan gerealiseerd.	Verstedelijking	Studie	2026-2027	
N231-19 - 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	
N231b-06 - Vervanging - 22,54 km - 25,2 km - Rehabilitatie Het vervangen van de deklaag, het versterken van tussenlagen van asfaltverhardingen.	Einde levensduur	Studie	2026-2027	€4.500.000
N232-15 - Verbetering - Doorfietsroute Schiphol: fietspad N232 Het fietspad langs de Schipholweg wordt verbreed en opgewaardeerd tot doorfietsroute. Door het verbeteren van het fietsnetwerk wordt de verkeersveiligheid verbeterd en wordt het aantrekkelijker om per fiets te reizen. Het opwaarderen tot doorfietsroute leidt tot een stijging in het fietsgebruik en draagt bij aan de stedelijke bereikbaarheid in de regio.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2027-2029	
N232-17 - 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 de zuidelijke ontsluiting wordt het kruispunt bij de Bosrandbrug ontlast. Tegelijkertijd voorziet deze ontsluiting in een betere bereikbaarheid van het toekomstige KLM hoofdkantoor op Schiphol-Oost. Daarbij maakt het nieuwe kruispunt het gebruik van de noordelijke fly-over voor busverkeer vanaf de zuidkant mogelijk, omdat de bus over kan steken naar de westkant.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2026-2028	
N232-18 - 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 middellangetermijnmaatregelen van het adaptieve programma bereikbaarheid uit de verkenning Fokkerweg/Bosrandweg.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2029-2030	
N232-19 - Verbetering - HOV-baan Fokkerweg (N232) Een onderzoek naar de haalbaarheid van een vrijliggende HOV-baan langs de Fokkerweg (N232) is één van de middellangetermijnmaatregelen van het adaptieve programma bereikbaarheid uit de Fokkerweg/Bosrandweg.	Openbaar vervoer	Studie	2029-2030	
N232b-03 - Vervanging - 23,33 km - 25,3 km - Kunstwerken 25C31, 25D10 Het vervangen van deze 2 kunstwerken door een grote duiker.	Einde levensduur	Studie	2027	€2.100.000
N232b-06 - 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

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
N520b-04 - Vervanging - 9,47 km - 11,47 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2028-2029	€2.300.000
N521a-02 - Vervanging - 0,05 km - 0,85 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2026	€1.500.000

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. Het 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
N201-33 - Verbetering - Trajectbenadering N201c Gelijktijdig met het groot onderhoud (zie N201c-03) worden kleine verbetermaatregelen uitgevoerd en wordt vanuit het PMI een bijdrage geleverd aan de vervanging van 2 vaste bruggen voor het verbreden van het profiel op de bruggen, zodat er meer ruimte is tussen de rijbaan en het fietspad. Tevens worden fauna (otter)-passages als ontsnipperingsmaatregel gerealiseerd.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2024-2026	€460.000
N201c-03 - Vervanging - 70 km - 77,5 km - Wegconstructie en kunstwerken 31F01, 31F02 en 31F03 Zie N201-33	Einde levensduur	Realisatie	2024-2026	€2.156.000
N201c-04 - 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

Omschrijving maatregel	Thema	Status maatregel	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
N236-11 - Verbetering - Reconstructie N236, deel 6: Faunapassage (hmp. 13,2)-Noordereind Gelijktijdig met het groot onderhoud wordt de verkeersveiligheid op dit wegvak verbeterd door een verbreding van de rijbaan en het fietspad en worden de uitritten beter herkenbaar gemaakt.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2026	€2.600.000
N403a-03 - Vervanging - 0,5 km - 3,89 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2029-2030	€5.200.000
N415a-03 - Vervanging - 0,2 km - 1,44 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2030-2031	€2.200.000
N417-02 - Verbetering - Herinrichting N417 Op de N417 wordt te hard gereden en de oversteken voor het langzaam verkeer (waaronder ruiters) zijn onvoldoende zichtbaar. De weg wordt heringericht en aan de westzijde wordt een eenzijdig, in twee richtingen bereden fietspad aangelegd. Het fietspad aan de oostzijde komt te vervallen.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2026	€3.700.000
N417a-01 - Vervanging - 8,9 km - 10,8 km zie N417-02	Einde levensduur	Realisatie	2026	€1.200.000
N522-07 - Verbetering - Fietspad N522, gedeelte A2-A9 Het verbeteren van de verkeersveiligheid en het doorfietsroutewaardig maken van het fietspad langs de N522 tussen de opritten van de A2 en A9. Het huidige fietspad is te smal voor het aantal fietsers.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2031-2032	
N524-01 - 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	2027-2028	
N525a-04 - Vervanging - 0,8 km - 1,6 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2030-2031	€1.500.000
N527-07 - Verbetering - Reconstructie kruispunten N527 -Oud Blaricummerweg en N527-Museumlaan Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. De fietsoversteek op het kruispunt N527-Oud Blaricummerweg is niet optimaal. Daarnaast 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	2027-2028	
N527a-02 - Vervanging - 0 km - 0,5 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2029-2030	€1.100.000

4.8. GEBIEDSOVERSTIJGENDE DEELPROGRAMMA'S

In onderstaande tabel staan de maatregelen die in deelprogramma's op de provinciale infrastructuur worden uitgevoerd, verspreid over meerdere gebieden. Deze deelprogramma's zijn gericht op de aanpak van één opgave op verschillende locaties in de provincie.

TABEL 12 – GEBIEDSOVERSTIJGENDE DEELPROGRAMMA'S

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
24BB-95 - Vervanging - Centrale afstandsbediening (CAB) - 2e gedeelte fase 1 In de eerste fase is de Bediencentrale in Heerhugowaard gerealiseerd, is de glasvezelinfrastructuur aangelegd en zijn 12 bruggen aangesloten op de Bediencentrale. In de tweede fase worden nog eens 31 bruggen en sluizen aangesloten (totaal 43). Tevens worden derden gestimuleerd hun bruggen/sluizen op de Bediencentrale aan te sluiten.	Einde levensduur	Realisatie	2022-2027	€21.156.950
alg-48 - Verbetering - Voetgangersoversteken toevoegen bij vervangen VRI's Bij de vervanging van 44 VRI's (zie VRI-programma) worden voetgangersoversteken gerealiseerd.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2025-2027	€250.000
alg-49 - 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	
alg-50 - 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.	Openbaar vervoer	Studie	2026-2035	
alg-51 - 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.	Openbaar vervoer	Studie	2026-2035	
alg-54 - Vervanging - Dynamische reizigersinformatiesystemen (DRIS) De huidige DRIS-displays zijn einde levensduur en moeten worden vervangen.	Einde levensduur	Realisatie	2024-2026	€7.500.000
HOV-20 - 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 fietsparkeerplekopgave.	Openbaar vervoer	Studie	2026-2028	
LED-02 - Vervanging - Openbare verlichting door LED in de gebieden - fase 2 De openbare verlichting is voorzien van ledlampen, wat een reductie van circa 20-30 % op het totale energieverbruik oplevert.	Einde levensduur	Realisatie	2022-2026	€5.950.000
MRL-07 - Vervanging - Machinerichtlijn 2e gedeelte, fase 1 CAB en overige lokale objecten De beweegbare kunstwerken moeten voldoen aan de Machinerichtlijn (MRL). De MRL is wetgeving voor het veilig gebruik en beheersing van risico's voor gebruikers en het bedienend en onderhoudspersoneel van machines (inclusief beweegbare bruggen en sluizen).	Einde levensduur	Realisatie	2022-2027	€20.934.050
VRI-01 - Vervanging - VRI's deel 2, fase 1 De vervanging is onderverdeeld in 2 fasen. In fase 1 worden 25 VRI's vervangen: N207-Weteringweg, N232-Marshallsingel, N232-op-/afrit A9, N242-Smuigelweg, N246-N514, N247-busbaan Broek in Waterland, N504-Westelijke Randweg, N505-Sluisweg, N505-Kerspelweg, N505-De Weed, N505-Verlengde Raadhuislaan, N505-Esdoornlaan, N505-Veilingweg, N505-Lindenlaan, N505-Westeinde, N514-Samsonweg, N526-op-/afrit A1, HOV3-busbrug Uithoorn, HOV1-A4-tunnel De Hoek, HOV2-Vennepershout, HOV2-Langemoor, HOV2-Zichtweg, HOV2-Eugenie Previnaireweg, HOV2-Vennepersweg, HOV2-Hugo de Vriesstraat	Einde levensduur	Studie	2026-2027	€7.400.000

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
VRI-02 - Vervanging - VRI's deel 2, fase 2 De vervanging is onderverdeeld in 2 fasen. In fase 2 worden 66 VRI's vervangen: N197-Wenckebachstraat, N200-VOP bezoekerscentrum, N201-Cruquiusdijk, N201-Spieringweg, N201-Spaarnepoort, N201-N196, N201-Taurusavenue, N201-A4 West, N201-A4 Oost, N201-Koolhovenlaan, N207-A4 Oost, N207-A4 West, N207-Valutaweg, N207-Getsewoudweg, N207-N205, N231-Bloemenveiling, N232-N519, N232-N520, N232-Loevesteinse Randweg, N232-Schiphol Noord, N232-Nieuwemeerdijk, N232-Poortstraat, N232-N231, N232-Schipholdijk, N232-Fokker Logistics Park, N232-Breguetlaan, N235-De Dollard, N235-Populierweg, N235-Tidal Flow, N235-bushalte Jaagweg, N235-Aalduikerweg, N236-Verlengde Rijnkade, N239-Coppershorn, N241-Verlaat, N241-Lindengracht, N241-Floris van Noordwijklaan, N242-Zuidtangent, N242-Edisonstraat, N244-Julianalaan, N244-A7 West, N244-A7 Oost, N245-Nauertogt, N245-Warmenhuizerweg, N245-Zuiderweg, N245-Havenstraat, N246-A8 Zuid, N246-A8 Noord, N246-Kerkstraat, N246-filemeetsysteem, N247-N235, N247-A7, N250-Molenplein, N503-Rijksweg, N504-Rijksweg, N506-Markerwaardweg, N512-Heilooerzeeweg, N515-Kerkbuurt, N520-Vijfhuizerweg, N522-A2 Oost, N525-A1 Oost, N525-A1 West, N525-Vredelaan, HOV3-Faunalaan, HOV1-Van Heuven Goedhartlaan West.	Einde levensduur	Studie	2028-2031	€20.300.000
VRI-programma - Vervanging - VRI's in gebied 1 t/m 7, deel 1 Binnen het programma worden 49 verkeersregelininstallaties vervangen. 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 2025 zijn gerealiseerd. Het iMPI is medio 2025 opgesteld, waardoor mogelijk maatregelen zijn opgenomen, die nog niet volledig in 2025 zijn afgerond.

TABEL 13 – GEREALISEERDE PROJECTEN IN 2025 (ALLE GEBIEDEN)

Omschrijving maatregel	Thema
alg-45 - Verbetering - Kantmarkering fietspaden Een groot deel van de provinciale fietspaden is onverlicht. Door het aanbrengen van kantmarkering op alle provinciale fietspaden is het verloop van het fietspad in het donker beter te zien, waarmee de verkeersveiligheid is verbeterd.	Verkeersveiligheid
alg-46 - Verbetering - Bermmaatregelen Ter verbetering van de verkeersveiligheid zijn langs de N201 en N205 bermmaatregelen (bermverharding en geleiderails) gerealiseerd.	Verkeersveiligheid
IVRI-01 - Vervanging - Bestaande VRI's aanpassen naar iVRI's Als onderdeel van Smart Mobility zijn bestaande verkeersregelininstallaties (VRI's) aangepast naar intelligente VRI's (iVRI's). Uit proeven en testen met iVRI's in Noord-Holland blijkt echter dat -net als in de rest van het land- nog een aantal aandachtspunten moet worden opgelost voordat iVRI's op grote schaal kunnen worden uitgerold en in beheer genomen.	Einde levensduur
K11b-01 - Vervanging - 8 km - 13 km - Vaarwegvak 23 - Trekvaart 't Schouw - Edam Vervangen 2000 m hout voor hout (daar waar mogelijk natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur
K20n-d-01 - Vervanging - 78,6 km - 71,3 km - Vaarwegvak 1 - Noordhollandsch Kanaal: Pontveer Westeinde – Koopvaardersschutsluis Vervangen circa 800 m houten oever door staal.	Einde levensduur
K20z-b-01 - Vervanging - 16 km - 8,15 km - Vaarwegvak 13 - Noordhollandsch Kanaal: duiker onder busbaan (km 8,15) tot Sluis Purmerend Vervangen stalen oeverconstructie voor staal (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur
N241-13 - Verbetering - Trajectbenadering N241b, gedeelte N242-A7 Ter verbetering van de verkeersveiligheid zijn, gelijktijdig met het groot onderhoud (zie N241b-03), verschillende maatregelen genomen. De weg, bermen en het fietspad zijn verbreed, kruispunten zijn heringericht en ter hoogte van de Trambaan is de N241 naar het noorden omgelegd.	Verkeersveiligheid
N241b-03 - Vervanging - Wegconstructie en kunstwerken 19E03, 19E04, 19E07	Einde levensduur
N501-05 - Verbetering - Reconstructie kruispunt N501-Redoute Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Op het kruispunt is een linksafstrook en een middengeleider voor overstekend langzaam verkeer gerealiseerd, zodat fietsers in twee fasen de N501 kunnen oversteken.	Verkeersveiligheid
N511a-04 - Vervanging - 0,05 km - 4,76 km - Paddentunnels 5 stuks Vijf paddentunnels, drie in de N511 en twee in de N512 zijn vervangen.	Einde levensduur

Omschrijving maatregel	Thema
N511a-05 - Vervanging - 2,6 km - 3,35 km - Paddentunnels 6 stuks Zes paddentunnels onder de N511 inclusief paddenschermen en actieve markeringsinstallatie zijn vervangen.	Einde levensduur
SLS-01 - Vervanging - Sleutelsysteem objecten De bestaande sleutelsysteem voor de diverse objecten, zoals openbare verlichting, verkeersregelinstanties en bruggen zijn vervangen, omdat het sleutelsysteem sterk verouderd was.	Einde levensduur

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)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Vast onderhoud - cumulatief	0,14	0,95	1,37	1,54	1,66	1,98	1,98	2,13	2,13
Variabel onderhoud - cumulatief	0,15	1,04	1,50	1,69	1,82	2,17	2,17	2,33	2,33
Totaal - cumulatief	0,29	1,99	2,86	3,23	3,49	4,15	4,15	4,46	4,46

4.10. GESCHRAPTE PROJECTEN

In onderstaande tabel zijn de projecten opgenomen, die in 2025 zijn geschrapt.

TABEL 15 - GESCHRAPTE PROJECTEN IN 2025

Omschrijving maatregel	Thema
N201a-03 - Vervanging - 20,71 km - 23,5 km – Rehabilitatie <i>Uit onderzoek bleek rehabilitatie niet nodig. In plaats daarvan wordt variabel onderhoud uitgevoerd.</i>	Einde levensduur
N203-01 - 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. <i>Het onderzoek naar een robuuste oplossing is afgerond. Hieruit blijkt dat er geen robuuste oplossing is. Een nieuwe verbinding tussen de A8 en A9 lost het vraagstuk rond de bereikbaarheid en leefbaarheid niet op. Daarnaast is nieuwe infrastructuur tussen de A8 en A9 onder de huidige wet- en regelgeving rond stikstof niet haalbaar. Wel biedt het onderzoek naar alternatief 2 aanknopingspunten om lokaal de situatie in Krommenie te verbeteren. Daarvoor wordt een variantenstudie opgestart. Het project wordt geschrapt en maatregel N203-19 Herinrichting N203 Krommenie wordt in de studiefase opgenomen.</i>	Gezonde leefomgeving
N232b-07 - Vervanging - 23,33 km - 25,52 km – Rehabilitatie <i>Uit onderzoek bleek rehabilitatie niet nodig. In plaats daarvan wordt variabel onderhoud uitgevoerd.</i>	Einde levensduur
N242a-06 - Vervanging - 45,6 km - 46,92 km – Rehabilitatie <i>Uit onderzoek bleek rehabilitatie niet nodig. In plaats daarvan wordt variabel onderhoud uitgevoerd.</i>	Einde levensduur
N248-17 - Verbetering - Verkeersveiligheid kruispunt N248-Wadweg en N248-Waardpolderhoofdweg (LT-maatregelen) Ter verbetering van de verkeersveiligheid zijn op beide kruispunten korte termijnmaatregelen gerealiseerd. De maatregelen worden geëvalueerd, waarna wordt gekeken of en zo ja, welke langetermijnmaatregelen worden genomen. <i>De genomen maatregelen op de N248-Wadweg en de N248-Waardpolderhoofdweg zijn geëvalueerd. Door de maatregelen rijdt het verkeer op beide kruispunten langerzamer en is de verkeersveiligheid verbeterd. Er worden geen langetermijnmaatregelen overwogen en de maatregel wordt geschrapt.</i>	Verkeersveiligheid
N248b-06 - Vervanging - 21,55 km - 22,2 km - Ongelijkmatige zetting <i>Uit onderzoek bleek rehabilitatie niet nodig. In plaats daarvan wordt variabel onderhoud uitgevoerd.</i>	Einde levensduur

Omschrijving maatregel	Thema
N508-05 - Verbetering - Reconstructie kruispunt N508-Herenweg Er is onvoldoende capaciteit op dit kruispunt. Het kruispunt wordt heringericht ten behoeve van een betere doorstroming en een betere ontsluiting van het bedrijventerrein Beverkoog. <i>De maatregel wordt opgenomen in het VRI-programma "VRI's einde levensduur door iVRI's in gebied 1 t/m 7, deel 1" en gelijktijdig met de vervanging van de VRI uitgevoerd. De maatregel wordt als aparte maatregel geschrapt.</i>	Doorstroming wegverkeer
N510-08 - Verbetering - Aanleg bronbemaling Op de N510, hmp. 10,0-10,4, is op sommige momenten sprake van wateroverlast door stijgende grondwaterstand. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt wordt dan een rijbaan afgesloten op de enige toegangsweg naar Bergen aan Zee. Door het ophogen van de N510 kan dit worden voorkomen. <i>Er wordt geen bronbemaling aangelegd, maar gekeken wordt naar een definitieve maatregel (zie N510-09). Het beschikbare krediet van € 600.000 wordt ingetrokken en de maatregel geschrapt.</i>	Klimaatadaptatie
N513a-06 - Vervanging - 21,44 km - 22,8 km – Rehabilitatie <i>Uit onderzoek bleek rehabilitatie niet nodig. In plaats daarvan wordt variabel onderhoud uitgevoerd.</i>	Einde levensduur
N519a-02 - Vervanging - 0,05 km - 1,95 km – Rehabilitatie <i>Uit onderzoek bleek rehabilitatie niet nodig. In plaats daarvan wordt variabel onderhoud uitgevoerd.</i>	Einde levensduur
VRI-geb1-02 - Vervanging - VRI's einde levensduur door iVRI's in gebied 1, deel 2 <i>De vervanging wordt niet meer per gebied aangepakt, maar per prioriteit; zie VRI-01 en VRI-02.</i>	Einde levensduur
VRI-geb2-03 - Vervanging - VRI's einde levensduur door iVRI's in gebied 2, deel 2 <i>De vervanging wordt niet meer per gebied aangepakt, maar per prioriteit; zie VRI-01 en VRI-02.</i>	Einde levensduur
VRI-geb3-02 - Vervanging - VRI's einde levensduur door iVRI's in gebied 3, deel 2 <i>De vervanging wordt niet meer per gebied aangepakt, maar per prioriteit; zie VRI-01 en VRI-02.</i>	Einde levensduur
VRI-geb4-02 - Vervanging - VRI's einde levensduur door iVRI's in gebied 4, deel 2 <i>De vervanging wordt niet meer per gebied aangepakt, maar per prioriteit; zie VRI-01 en VRI-02.</i>	Einde levensduur
VRI-geb5-03 - Vervanging - VRI's einde levensduur door iVRI's in gebied 5, deel 2 <i>De vervanging wordt niet meer per gebied aangepakt, maar per prioriteit; zie VRI-01 en VRI-02.</i>	Einde levensduur
VRI-geb6-02 - Vervanging - VRI's einde levensduur door iVRI's in gebied 6, deel 2 <i>De vervanging wordt niet meer per gebied aangepakt, maar per prioriteit; zie VRI-01 en VRI-02.</i>	Einde levensduur
VRI-geb7-02 - Vervanging - VRI's einde levensduur door iVRI's in gebied 7, deel 2 <i>De vervanging wordt niet meer per gebied aangepakt, maar per prioriteit; zie VRI-01 en VRI-02.</i>	Einde levensduur

FINANCIEEL OVERZICHT PROGRAMMA INFRASTRUCTUUR



In dit hoofdstuk wordt nader inzicht gegeven in de kosten van het iMPI. Deze financiële gegevens zijn opgenomen in de Begroting 2026 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 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 voor 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

Vast en variabel onderhoud wegen/ vaarwegen <i>bedragen x € 1 miljoen</i>	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
A: Vast onderhoud wegen	19,3	19,8	19,9	19,9	22,3	22,0	22,0	22,0
B: Vast onderhoud vaarwegen	6,2	5,8	5,8	5,8	6,3	6,3	6,3	6,3
C: Variabel onderhoud wegen	14,2	14,1	13,8	10,0	9,8	9,8	9,8	9,8
D: Variabel onderhoud vaarwegen	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
E: Gebiedscontracten - contractprijzen	45,3	45,7	45,6	44,3	44,6	44,6	44,8	44,8
GBC vast onderhoud wegen	39,9	40,2	40,2	38,8	39,2	39,1	39,3	39,3
GBC vast onderhoud vaarwegen	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5
F: Gebiedscontracten - variabel onderhoud	11,0	11,0	11,0	11,0	11,0	11,0	11,0	11,0
GBC variabel onderhoud wegen	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5
GBC variabel onderhoud vaarwegen	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
Totaal	96,3	96,5	96,1	91,1	94,0	93,7	93,8	93,8

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 meegenomen, maar de programmering van het variabel onderhoud is nog niet volledig. Mede hierdoor lopen de saldo's in de toekomst op.

TABEL 17 - VERLOOPSTAAT RESERVE GROOT ONDERHOUD WEGEN

Verloopstaat reserve Groot onderhoud wegen bedragen x € 1 miljoen	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Saldo per 1-1	14,8	14,9	16,6	18,5	27,2	33,8	40,4
Totale toename	23,0	24,2	24,2	27,3	24,9	24,9	25,0
Totale onttrekkingen	-22,8	-22,6	-22,3	-18,5	-18,3	-18,3	-18,3
Saldo per 31-12	14,9	16,6	18,5	27,2	33,8	40,4	47,1

TABEL 18 - VERLOOPSTAAT RESERVE GROOT ONDERHOUD VAARWEGEN

Verloopstaat reserve Groot onderhoud vaarwegen bedragen x € 1 miljoen	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Saldo per 1-1	7,6	9,9	14,4	19,1	23,8	29,9	35,9
Totale toename	7,3	7,2	7,2	7,2	8,5	8,5	8,5
Totale onttrekkingen	-5,0	-2,6	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5	-2,5
Saldo per 31-12	9,9	14,4	19,1	23,8	29,9	35,9	41,9

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 NIKG 2024-2028 volgt een verwacht, gemiddeld jaarlijks bedrag voor vervangingsinvesteringen van circa € 70 miljoen per jaar (prijsspeil Q1 2023). In de vorige NIKG lag dit bedrag op € 40 miljoen per jaar, waarbij toen rekening is gehouden met een vast bedrag van € 5 miljoen per jaar aan indexering. Totaal € 45 miljoen per jaar als basis voor ruimte in de stelpost.

De afgelopen jaren is in het iMPI het signaal afgegeven dat dit bedrag toeneemt. Daarom zijn 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. Ook zijn bij het Coalitieakkoord 2023-2026 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.

Het is mogelijk dat derden (bijvoorbeeld de VRA, het Rijk of een gemeente) een bijdrage leveren aan een verbeter- of uitbreidingsinvestering. Deze bijdragen worden in mindering gebracht op het te kapitaliseren bedrag. Het bedrag dat na aftrek van de bijdragen derden 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 2026 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 miljoen	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
huidige stand stelpost (inclusief extra ruimte CA2023)	6,7	6,5	8,3	10,2	12,1	14,0	15,0
stand stelpost na vaststelling kredieten BG2026	6,9	6,5	8,3	10,2	12,1	14,0	15,0
stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde vervangingsinvesteringen studie- en planfase iMPI 2026-2033	6,6	4,9	4,3	5,7	6,4	7,7	8,4

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

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 2026 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

Verloop stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen bedragen x € 1 miljoen	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
huidige stand stelpost	3,4	4,6	5,6	6,5	7,9	9,3	8,1
stand stelpost na vaststelling kredieten BG2026	3,4	4,6	5,6	6,5	7,9	9,3	8,1
kapitaallasten geprogrammeerde planfase iMPI 2026-2033	0,0	0,0	0,0	0,9	0,9	0,9	0,9
kapitaallasten geprogrammeerde studiefase iMPI 2026-2033	0,1	0,2	0,6	1,0	1,8	1,9	4,4
stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde verbeter- en uitbreidingsinvesteringen planfase iMPI 2026-2033	3,4	4,6	5,6	5,6	6,9	8,4	7,2
stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde verbeter- en uitbreidingsinvesteringen studie- en planfase iMPI 2026-2033	3,3	4,4	4,9	4,6	5,1	6,5	2,8

Dit overzicht laat zien dat na de kredietbesluiten die bij de Begroting 2026 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.

VERKLARENDE WOORDENLIJST

BIJLAGE 1



Projecten	Algemene term gebruikt in het iMPI voor infrastructurele werkzaamheden voor wat betreft onderhoud, vervanging, verbetering, en uitbreiding. Al deze projecten resulteren in een fysieke verandering in de infrastructuur. Een project kan bestaan uit meerdere infrastructurele maatregelen die mogelijk een verschillend financiële dekking hebben. Een voorbeeld hiervan is een project waarin groot onderhoud tegelijkertijd met een vervanging wordt uitgevoerd.
Dekking	Bij de jaarlijkse begroting worden de middelen voor de dekking van uitgaven aangewezen. Dit kunnen naast eigen middelen ook bijdragen derden zijn.
Exploitatie (begroting)	Een exploitatie(begroting) is het overzicht van uitgaven en inkomsten die worden verwacht in het lopende begrotingsjaar.
Financiering	De wijze waarop uitgaven worden betaald (vanuit eigen of vreemd vermogen).
Investerings	Uitgaven om duurzame kapitaalgoederen aan te schaffen of te vervangen. Deze kapitaalgoederen hebben een levensduur van meerdere jaren.
Kaderbrief	In de kaderbrief geven Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hun visie op de te verwachten financiële ontwikkelingen en op het beleid in de komende jaren. Met deze brief vragen Gedeputeerde Staten 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.
Kredieten	Budget beschikbaar voor een vervangings-, verbeter- of uitbreidingsinvestering. Voor de financiering van vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten worden kredieten aangevraagd bij Provinciale Staten. Na goedkeuring is het budget voor het investeringsgedeelte van het project beschikbaar. Het is dus niet altijd het totale budget van het project wanneer dit uit meerdere activiteiten bestaat. Ook geldt dat de dekking varieert, deze kan geheel door de provincie beschikbaar gesteld worden maar het kan ook derde partijen betreffen.
Rehabilitatie weg	Van rehabilitatie is sprake als de weg aan het einde van zijn levensduur is. Dit is afhankelijk van het soort verharding, de ondergrond, de belasting van de weg en het gekozen kwaliteitsniveau. Bij rehabilitatie worden niet alleen de verhardingsmaterialen vervangen, maar ook de constructie (of een groot gedeelte ervan) en wordt het profiel opnieuw aangebracht.

GEBRUIKTE AFKORTINGEN

BIJLAGE 2



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

Colofon

Uitgave

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

Eindredactie

Directie BU, Sector BSP en Directie BEL,
Sector Mobiliteit

Fotografie

Provincie Noord-Holland
Michiel Wijnbergh

Grafische verzorging

The Creative Hub
Haarlem, juli 2025