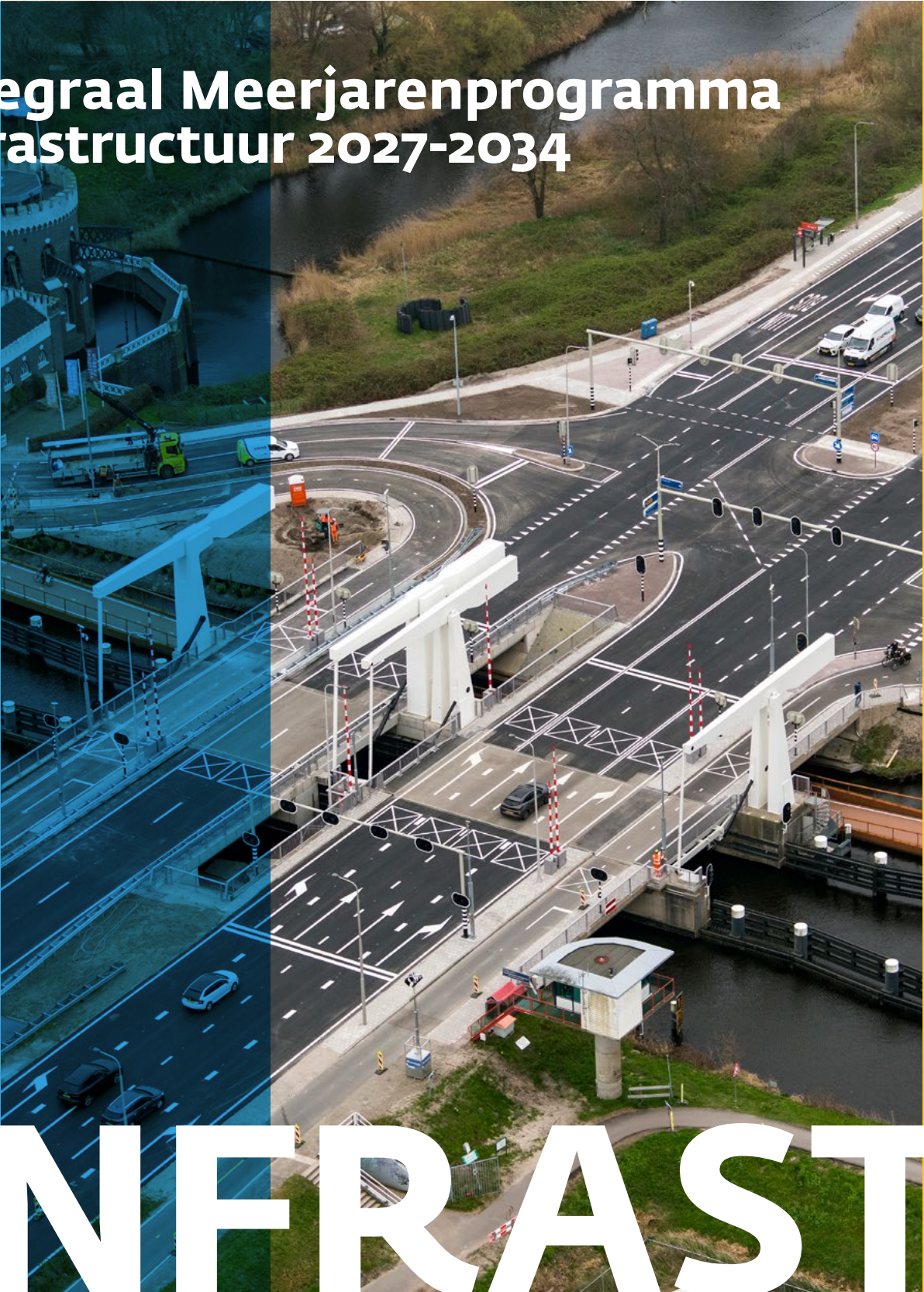


Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2027-2034



INFRASTR

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
26	4.4. Gebied 4 – Zuid-Kennemerland/IJmond
28	4.5. Gebied 5 – Zaanstreek-Waterland
31	4.6. Gebied 6 – Noord-Holland Zuid
31	4.7. Gebied 7 – Gooi en Vechtstreek
35	4.8. Gebiedsoverstijgende deelprogramma's
37	4.9. Gerealiseerde projecten en areaaluitbreiding
38	4.10. Geschrapte projecten
39	5. Financieel overzicht programma infrastructuur
40	5.1. Vast en variabel onderhoud
41	5.2. Investerings
42	5.3. Kapitaallasten
45	Bijlage 1: Verklarende woordenlijst
47	Bijlage 2: Gebruikte afkortingen

INLEIDING



Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2027-2034 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 vooruitgekeken, waarvan de laatste jaren een doorkijk zijn; 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 onderhoud komt uit de exploitatie en het budget voor 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 levensduur is bereikt. De provinciale infrastructuur is van groot maatschappelijk belang. Aanleg, verbetering en onderhoud van de infrastructuur is gericht op het op een duurzame manier bereiken van optimale prestaties wat betreft verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

In Tabel 1 is de totale omvang van de provinciale infrastructuur weergegeven.

TABEL 1 – HOEVEELHEDEN INFRASTRUCTUUR

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

1.3. PROVINCIE EN VERVOERREGIO AMSTERDAM

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

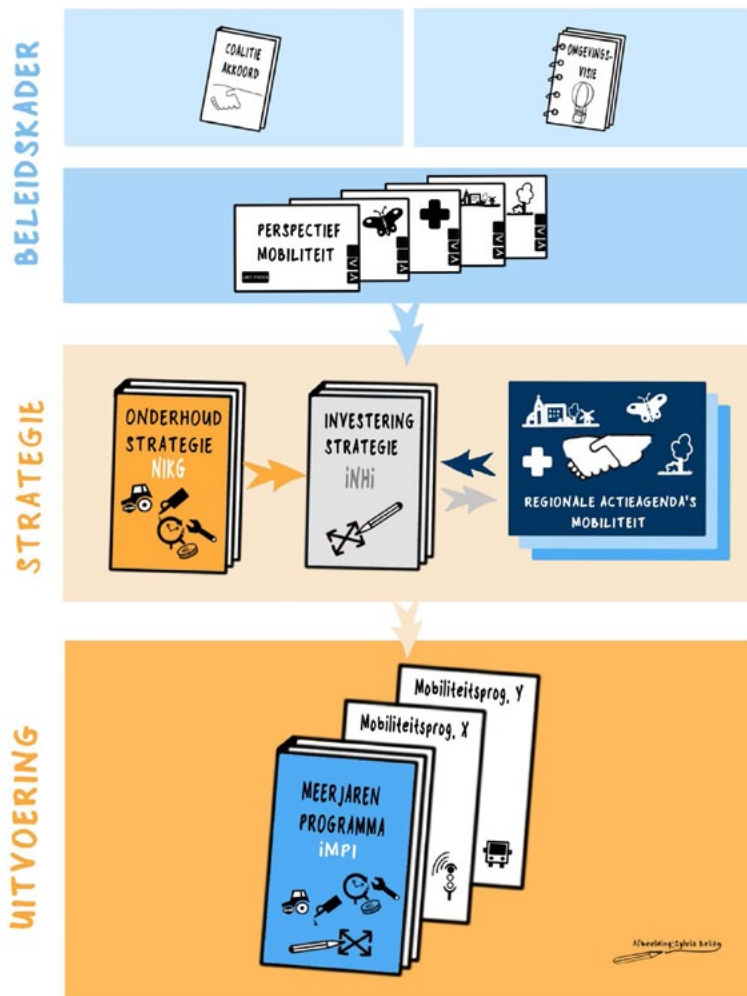
Bij veel provinciale infrastructuurprojecten in VRA-gebied werken de provincie en de VRA samen. Door gezamenlijk keuzes te maken, prioriteiten te stellen en te programmeren komen we tot efficiëntere oplossingen.



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

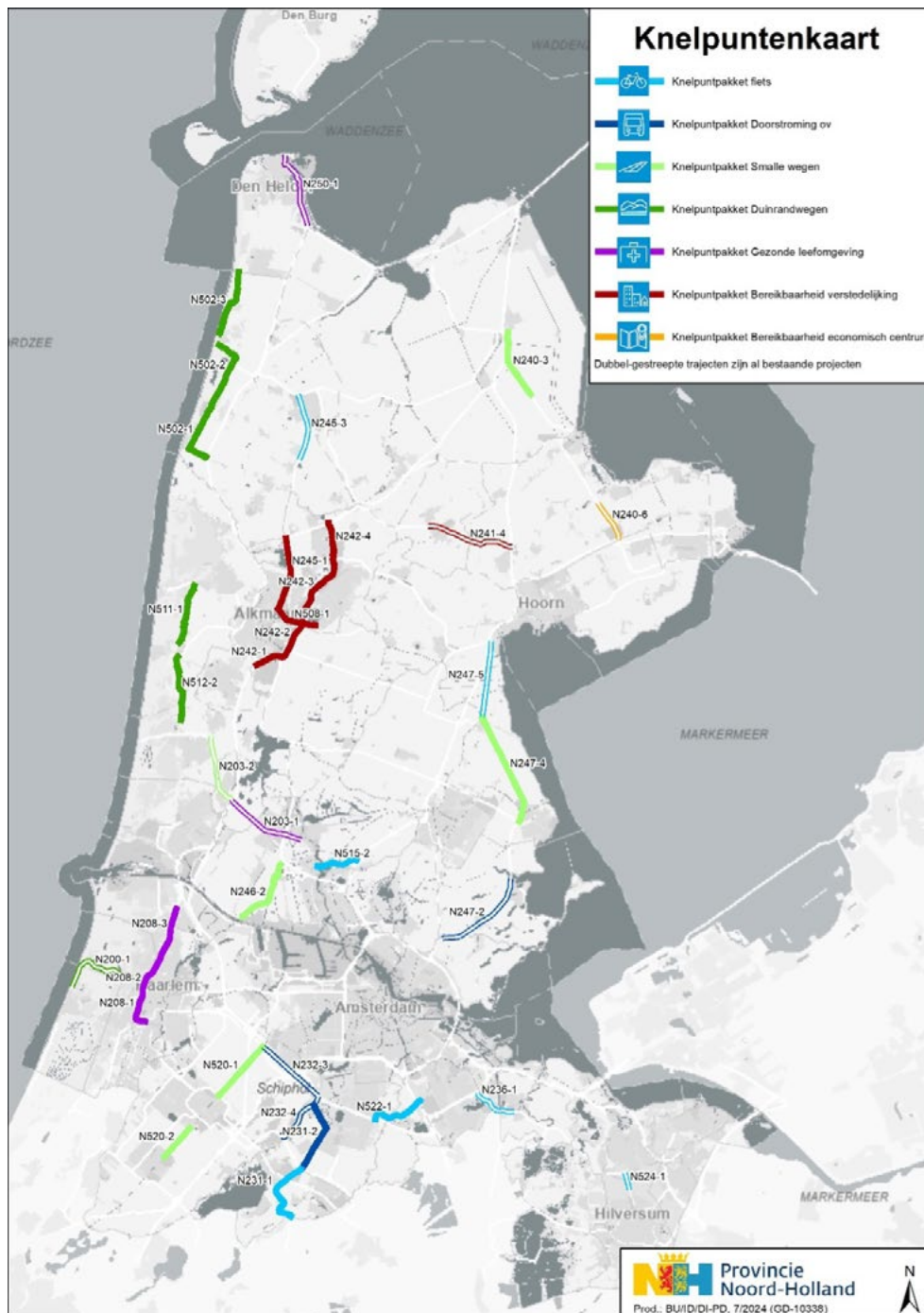
Beeldkwaliteitseisen alleen zijn niet altijd toereikend. De uiteindelijke uitvoering van het onderhoud wordt ook gevoed door richtlijnen, normen en de uitkomsten van inspecties.

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. Alle overige knelpunten zijn opgepakt, waaronder de 'smalle wegen' en de 'duinrandwegen'. Het Kennisplatform CROW heeft in 2026 het afwegingskader GOW-60 opgesteld, waaraan niet alleen de 'smalle wegen' en 'duinrandwegen' uit de iNHi, maar alle provinciale wegen kunnen worden getoetst. Dit kader biedt een onderbouwde manier om snelheden te verlagen van 80 naar 60 km/u op risicovolle provinciale wegen, waardoor de verkeersveiligheid zonder ingrijpende maatregelen verbetert. Door alle provinciale wegen hieraan te toetsen ontstaat een volledig en transparant overzicht van kansrijke trajecten, die vanaf 2027 in de studiefase van het iMPI kunnen worden opgenomen.

De actualisatie van de data voor de iNHi 2028-2032 is gestart, zodat na de Provinciale Staten-verkiezingen in maart 2027, de Staten een afweging tussen de mobiliteitsindicatoren kunnen maken voor de nieuwe coalitieperiode, op basis waarvan wordt geprioriteerd.



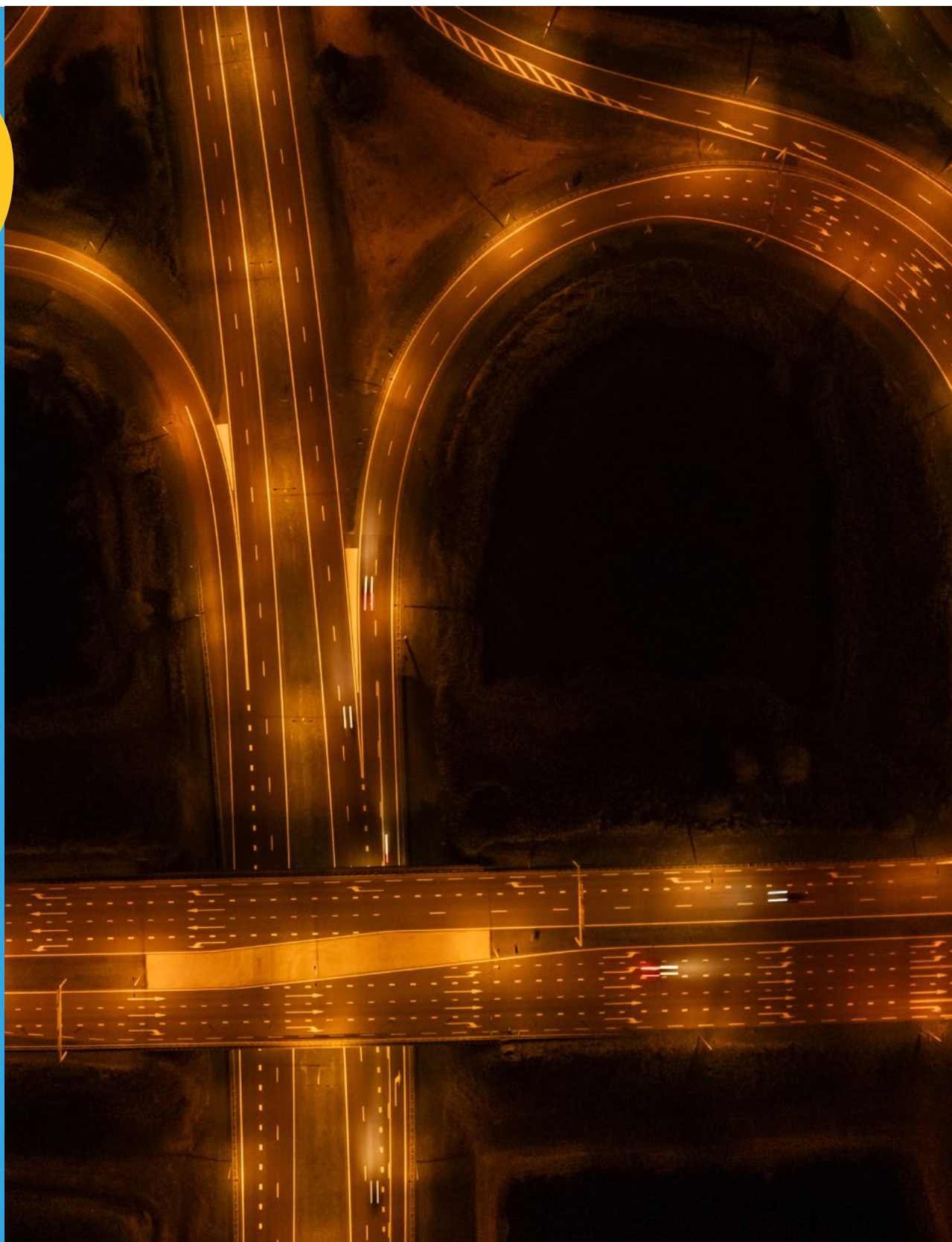
FIGUUR 3 - KNELPUNTENKAART INHI 2024-2028

Regionale Actieagenda's Mobiliteit

Per regio wordt met de partners een **Regionale Agenda Mobiliteit (RAM)** opgesteld. Deze agenda's beschrijven de opgaven en ontwikkelingen in de regio en formuleren de ambities voor mobiliteit. De hieraan gekoppelde acties variëren van meer gezamenlijk optrekken richting het Rijk tot het verder brengen van concrete 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

Het vast en variabel onderhoud aan de infrastructuur is tot op heden grotendeels ondergebracht in gebiedscontracten. Voor deze integrale onderhoudscontracten is destijds de keuze gemaakt om de regierol grotendeels bij de markt te beleggen. De rol van de provincie is hierbij hoofdzakelijk toetsend. In de praktijk is gebleken dat het beleggen van de regie bij de markt de mogelijkheden beperkt om tijdig bij te sturen wanneer omstandigheden, risico's of prioriteiten wijzigen. Juist wendbaarheid, het tijdig kunnen bijsturen, is nodig om het areaal toekomstbestendig te beheren.

Het aflopen van de gebiedscontracten (2025 en 2028) biedt de mogelijkheid om zowel een passende contractvorm te hanteren als de organisatie hier goed op te laten aansluiten. De financiële consequenties van deze overgang worden in kaart gebracht.

Om de periode te overbruggen tussen het aflopen van de huidige gebiedscontracten en het ingaan van de asset gerichte contracten zijn/worden tussentijdse gebiedscontracten afgesloten.

Niet al het beheer en onderhoud zit in het gebiedscontract, onder meer het beheer en onderhoud van tunnels en de bediencentrale Heerhugowaard zijn in andere contracten ondergebracht.

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 over de beeldkwaliteit 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.

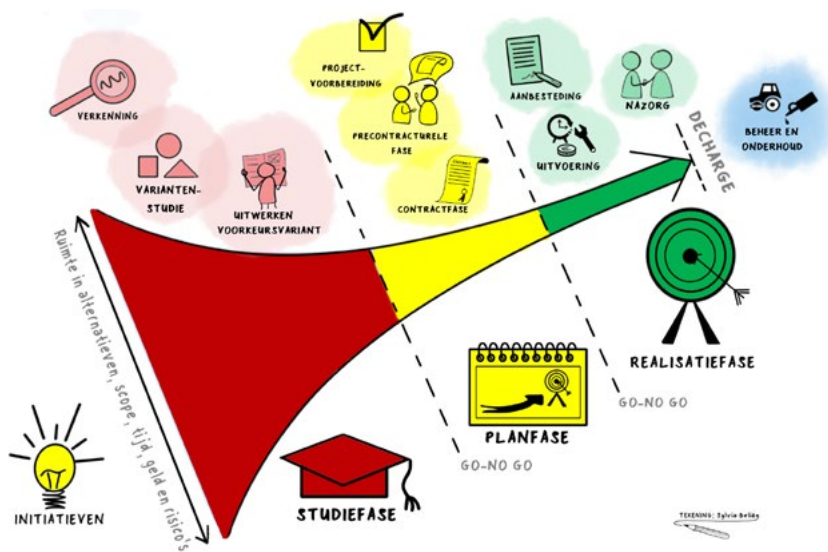
Het komt regelmatig voor dat een verbeter- en uitbreidingsinitiatief de studiefase niet bereikt. In de initiatieffase is het immers nog niet zeker of de oplossing wordt gevonden in het verbeteren of uitbreiden van de provinciale infrastructuur. De verbeter- en uitbreidingsinitiatieven zijn dan ook niet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

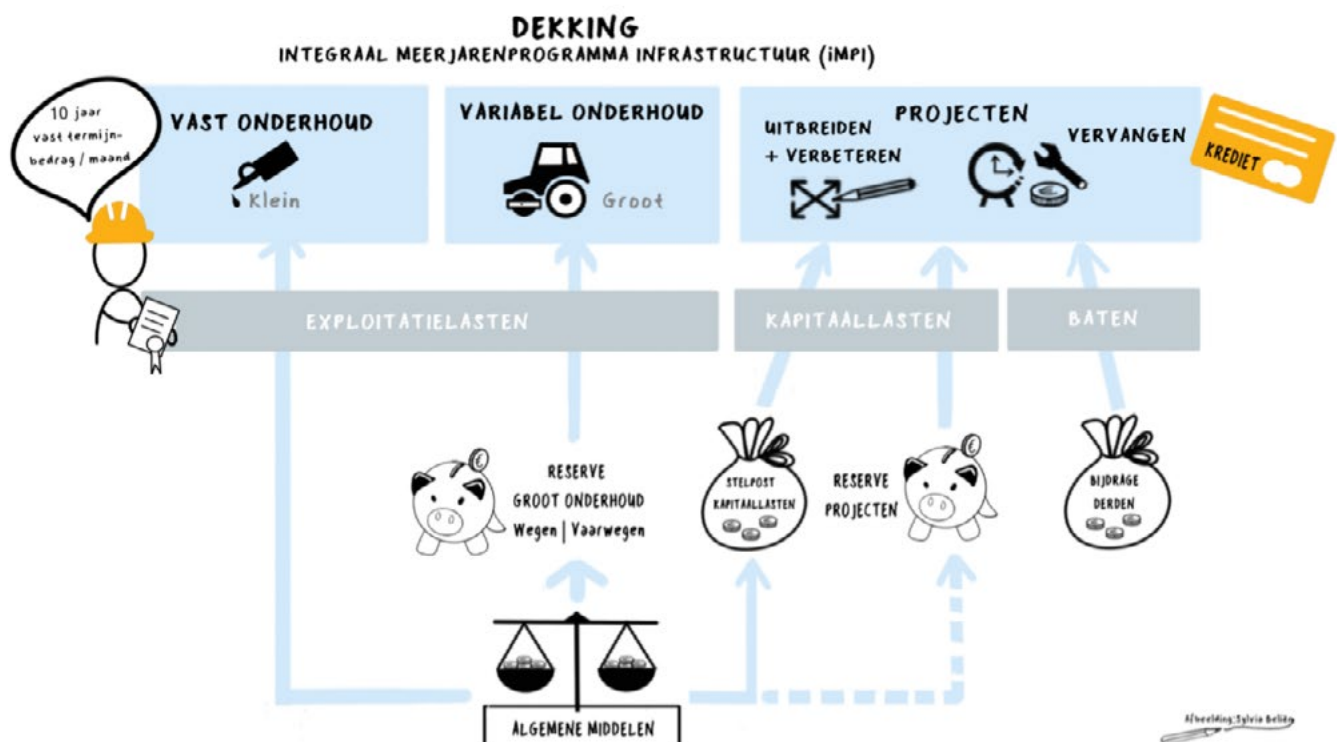
Het benodigde budget voor een project wordt met het doorlopen van de verschillende fasen steeds nauwkeuriger. De uitvoeringskosten van de verbeter- en uitbreidingsprojecten in de studiefase zijn schattingen en met onzekerheden omgeven. Daarom zijn deze bedragen dan ook niet opgenomen in de tabellen in 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 leningenportefeuille 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 koudgevoerd)
Krediet vaarwegen (inclusief oevers)	80 (stalen damwand warmgewalst)
Krediet technische installaties	5 / 8 / 15

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

De aanvraag van financiële middelen volgt de bestaande P&C-cyclus. Bij de Kaderbrief worden voorstellen gedaan wanneer het huidige financiële kader ontoereikend is. Afweging van deze voorstellen vindt plaats op nut, noodzaak, haalbaarheid etc.

Na vaststelling van de Kaderbrief vormt deze de basis voor de nadere uitwerking van de meerjarenbegroting. Met de vaststelling van de begroting of een begrotingswijziging komen de financiële middelen beschikbaar. Kredieten noodzakelijk voor de realisatie van een IMPI-maatregel worden in principe bij de begroting en/of de eerste begrotingswijziging aangevraagd, maar hier kan gemotiveerd van worden afgeweken.

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

4

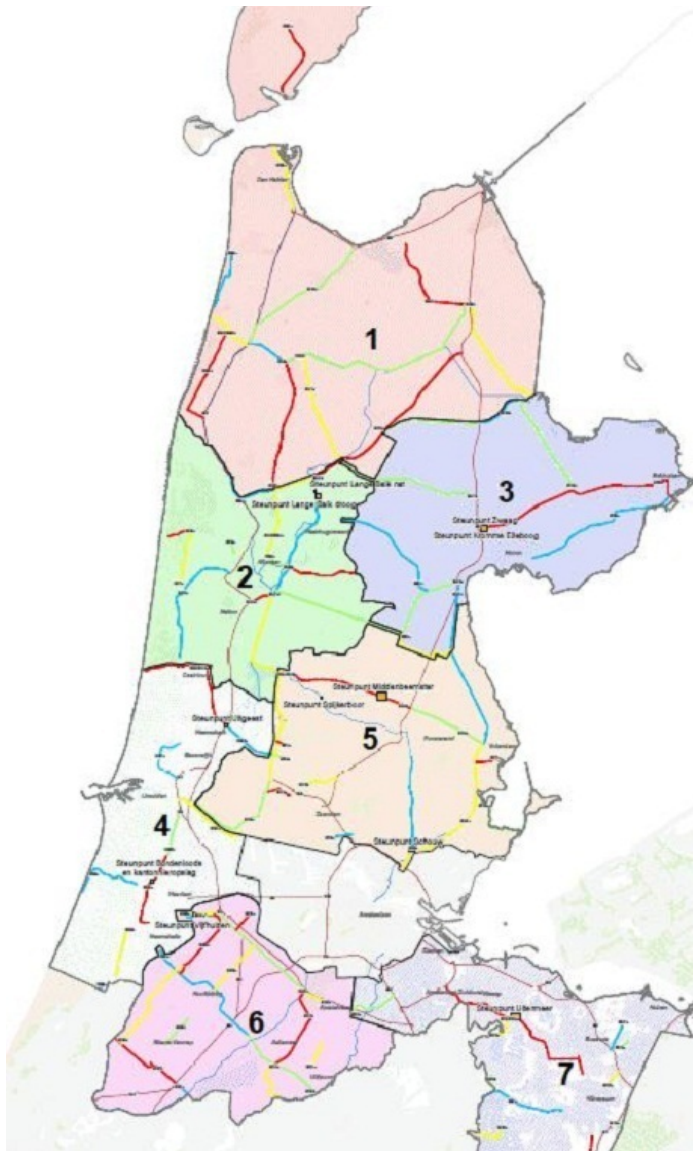
PROJECTEN EN PROGRAMMERING



In dit hoofdstuk wordt per onderhoudsgebied een toelichting gegeven 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 brutobedragen (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 gezien de grote onzekerheden in de schattingen.

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). De projecten ter verbetering van de verkeersveiligheid/bereikbaarheid van de fiets zijn rood geaccentueerd, zodat deze eenvoudiger te vinden zijn.

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 2026 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.

Viewer

De maatregelen uit het iMPI staan ook op een [viewer](#), 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 Agriport (Greenport Noord-Holland Noord) en de Koninklijke Marine een sterke werkgelegenheidsmotor met een eigen patroon aan verkeersbewegingen. Openbaar vervoer heeft een functie van en naar de knooppunten en op enkele sterke verbindingen.

In de mobiliteitsaanpak Texel en Den Helder worden drie ruimtelijke, economische proposities ontwikkeld om de regio aantrekkelijk te maken om te investeren, werken, wonen en bezoeken:

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

In het programma Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder, een samenwerkingsverband met Defensie en de gemeente, worden de randvoorwaarden gecreëerd voor de groei van de Koninklijke Marine en de versterking van offshore activiteiten voor de energiecentrale van de toekomst op de Noordzee.

De kritieke schakel is de weginfrastructuur om Texel bereikbaar en Den Helder leefbaar te houden.

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 (N250a) - 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	2029	€5.000.000
09D06-01 - Vervanging - Koopvaardersschutsluis - noordelijke fuikwanden en deurwissel. Vervanging van de noordelijke fuikwanden van de Koopvaardersschutsluis. Tevens worden de sluisdeuren gewisseld.	Einde levensduur	Studie	2028-2030	€5.000.000
14B12-01 - Vervanging - Vlotbrug 't Zand & Sint Maartensvlotbrug (14C02) – onderdelen. De Sint Maartensvlotbrug en Vlotbrug 't Zand zijn belangrijke oeververbindingen en zijn grotendeels einde levensduur. Van zowel de beweegbare kunstwerken als op de oevers worden onderdelen vervangen, onderhouden of gerenoveerd, waarbij voorop staat dat het monumentale karakter van de brug behouden blijft.	Einde levensduur	Plan	2027-2028	€12.300.000
14D35-90 - Vervanging - Stolperbasculebrug (N248a). Zie N248-15.	Einde levensduur	Realisatie	2024-2028	€31.200.000
14G07-01 - Vervanging - Alkmaarsche brug - remmingwerken A (N242b).	Einde levensduur	Initiatief	2028-2029	€600.000
14G31-02 - Vervanging - Westfriesesluis – onderdelen. Scope omvat de aanpak betonrot in sluiswanden, vervanging van wachtplaatsen oost, wachtplaats west, meerstoelen, steigers en deel oeverconstructie voor de sluis (oeverconstructie was eerst separaat geprogrammeerd project K03-01).	Einde levensduur	Initiatief	2034	€13.000.000
K01-01 - Vervanging - 0 km - 4 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	€7.800.000
K18-05 - Vervanging - Remmingwerken Westfriesesluis. De remmingwerken bij de Westfriesesluis worden vervangen.	Einde levensduur	Realisatie	2027-2028	€2.100.000
K18a-02 - Vervanging - 0 km - 7,8 km - Vaarwegvak 16 - Westfriesche Vaart: splitsing Waardkanaal - zijslot bij km 7,8 & K18b-02 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	Realisatie	2026-2027	€23.200.000
K20n-06 - Vervanging - Kooysluis – onderdelen. De aanschaf en plaatsing van 4 nieuwe deuren, waarna de uitkomende operationele deuren opgeknapt zullen worden om als 'nieuwe' reserve deuren te kunnen dienen. De nieuwe deuren worden (net als de huidige deuren) voorzien van spuivoorzieningen, waardoor ze volledig voldoen aan de vereisten voor een goed functionerende sluis. Tevens worden de remmingwerken aan de zijde van het Noordhollandsch Kanaal vervangen.	Einde levensduur	Realisatie	2026-2027	€3.300.000

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings- periode	Totaal budget/ krediet
K20n-b-01 - Vervanging - 62,9 km - 71,3 km - Vaarwegvak 3 - Noordhollandsch Kanaal: Sint Maartensvlotbrug - Splitsing Schagerkanaal. Vervanging 1000 m houten oevers (verankerd) door staal (verankerd) met basalt on oververdediging (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Studie	2027-2028	€9.200.000
K20n-c-02 - Vervanging - 55,5 km - 62,9 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	Studie	2027-2028	€8.800.000
K20n-d-02 - Vervanging - 71,3 km - 78,6 km - Vaarwegvak 1 - Noordhollandsch Kanaal: Pontveer Westeinde - Koopvaardersschutsluis. Vervanging 680 meter houten oeverconstructie voor hout.	Einde levensduur	Studie	2027-2028	€8.100.000
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
N242-24 - Verbetering - Noordelijke ontsluiting Agriport A7 op de N242 (werken derden). Aan de noordzijde van Agriport is een aansluiting op de A7 gewenst. De gemeente Hollands Kroon heeft de provincie gevraagd deze ontsluiting in de vorm van een rotonde uit te werken.	Verstedelijking	Realisatie	2026-2027	
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	2029-2030	
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	2024-2028	€6.800.000
N248b-03 - Vervanging - Schagerbrug A - 14G14. Schagerbrug A is einde levensduur en wordt vervangen.	Einde levensduur	Plan	2030-2032	€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	2029-2031	€28.800.000
N248b-08 - Vervanging - 20,3 km - 22,4 km - Rehabilitatie.	Einde levensduur	Initiatief	2028	€1.600.000
N250-06 - Uitbreiding - Realisatie Ravelijnbrug Den Helder Dit project is onderdeel van het programma Ontwikkeling Maritiem Cluster (OMC). Op de N250 in Den Helder rijdt niet alleen verkeer naar het centrum, maar ook verkeer naar de marinehaven, de civiele haven en de veerboot naar Texel. Dit levert steeds meer problemen op. Een brug over de Koopvaardersbinnenhaven (Ravelijnbrug) kan een doorgaande route vormen over het Nieuwe Diep/Nieuwe Werk, ongeveer ter hoogte van de Koopvaardersschutsluis. Met de Ravelijnbrug zal een deel van het verkeer eerder afslaan richting de haven, waardoor minder verkeer door het stadscentrum rijdt en minder opstoppen ontstaan. Texel, de marine- en civiele haven worden beter bereikbaar. Door het terugbrengen van het aantal files verbetert de leefbaarheid voor de stad.	Gezonde leefomgeving	Studie	2029-2033	
N501-03 - Verbetering - Reconstructie kruispunt N501-Keesomlaan/Westerweg. Ter verbetering van de verkeersveiligheid wordt op de N501 een 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	2027	€130.000

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

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

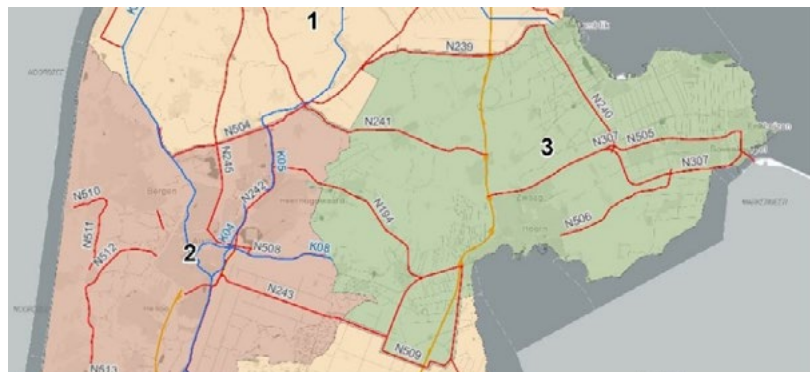
Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
19B08-01 - Vervanging - Huygenbrug A - remming- en geleidewerken. De remming- en geleidewerken van de Huygenbruggen zijn einde levensduur en dienen te worden vervangen. De huidige remmingwerken ten westen van de brug N242 worden 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	Zie N242Ld-02
19B09-01 - Vervanging - Huygenbrug B - remming- en geleidewerken en damwanden. Zie 19B08-01.	Einde levensduur	Realisatie	2026-2027	Zie N242Ld-02
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 - 38,4 km - 44,9 km - Vaarwegvak 5 - Noordhollandsch Kanaal: Splitsing Omval – Alkmaar Noord.	Einde levensduur	Realisatie	2021-2028	€6.800.000
K20a-03 - Vervanging - Vaarwegvak 5 - Noordhollandsch Kanaal: Splitsing Omval – Alkmaar-Noord. Het oevertraject K20A-L-091-094 is in zeer slechte staat en dient met spoed te worden vervangen.	Einde levensduur	Realisatie	2027	€2.600.000
N242-26 - Verbetering - Poortconstructie overgang A9-N242. De overgang van de A9 (maximumsnelheid 100 km/uur) naar de N242 (maximumsnelheid 80 km/uur) is voor weggebruikers niet duidelijk merkbaar. Door het realiseren van een poortconstructie wordt de overgang van de A9 naar de N242 beter zichtbaar en zal de weggebruiker zijn snelheid sneller aanpassen.	Verkeersveiligheid wegverkeer	Realisatie	2026-2027	€185.000
N242-27 - Verbetering - Ontbrekende schakel fietsroute Heerhugowaard-Noord/Noord-Scharwoude. Onderdeel 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	2028-2029	
N242-28 - Verbetering - Fietsknelpunt kruispunt N242-Smuigelweg inclusief vervangen VRI . Onderdeel Programma provinciale fietsknelpunten. Op het kruispunt N242-Smuigelweg steken fietsers gelijkvloers over. Daarnaast moeten fietsers vanuit het zuiden 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	2028	
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	2028-2030	

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
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 het kader van de ketenreis, de ontwikkeling 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.	Openbaar vervoer	Studie	2027	
N242-32 - Verbetering - Verleggen aansluiting Schoutenbosweg op de N242. Door de aansluiting van de Schoutenbosweg naar het zuiden te verplaatsen, waardoor de afstand met het kruispunt N242-N504 groter wordt, verbetert de verkeersveiligheid en doorstroming op de N242. Hiervoor dienen de bushaltes te worden verplaatst. Tegelijkertijd wordt voorgesorteerd op de woningbouwlocatie Oostrand (project gemeente Dijk en Waard) en te zijner tijd wordt een fiets-/voetgangersbrug richting dit gebied gerealiseerd.	Verkeersveiligheid	Studie	2029-2030	
N242-33 - Verbetering - Vervangen spoorviaduct N242 en BOL-brug kanaal Alkmaar-Kolhorn. In 2025 is in opdracht van de gemeente Dijk en Waard een verkenning gedaan naar de vervanging van het spoorviaduct over de N242 en de BOL-brug en de verbetering van de doorstroming op de N242 op dit knooppunt. Naast 1-op-1 vervanging worden twee varianten verder uitgewerkt.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2032-2034	
N242b-06 - Vervanging - 58,26 km - 58,36 km - Rehabilitatie t.h.v. spoorviaduct nabij Smuigelweg. Herstel gaten in wegdek ter hoogte van het spoorviaduct bij de Smuigelweg.	Einde levensduur	Studie	2028-2029	€300.000
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
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. Er wordt een permanente maatregel tegen wateroverlast onderzocht.	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	Studie	2028	€200.000
N511a-05 - Vervanging - 2,6 km - 3,35 km - Paddentunnels 6 stuks. Het vervangen van 6 paddentunnels onder de N511 inclusief paddenschermen en actieve markeringsinstallatie. De paddentunnels zijn verzakt en zorgen voor schade aan het asfalt. De paddenschermen vertonen gebreken en zijn niet meer functioneel. De actieve markeringsinstallatie is op een aantal locaties defect. De werkzaamheden worden gecombineerd met groot onderhoud aan de N511.	Einde levensduur	Realisatie	2024-2028	€1.400.000

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.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

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

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-Periode	Totaal budget/krediet
19G34-01 - Vervanging - Kunstwerk 19G34-01 (parallelbrug Beets).	Einde levensduur	Studie	2028-2030	€5.300.000
N023-05 - Verbetering - Restpunten Westfriisaweg. De restwerkzaamheden waren niet gereed ten tijde van het afronden van het project Westfriisaweg. De werkzaamheden zijn zeer divers van aard qua financiële omvang en uitvoeringswijze en de locaties van de werkzaamheden zijn verspreid over het gehele traject van het project Westfriisaweg.	Doorstroming wegverkeer	Realisatie	2022-2026	€7.700.000
N194-01 - Uitbreiding - Aanleg turborotonde ontsluiting nieuwe woonwijk Tuindersweijde (werken derden). In verband met woningbouw Tuindersweijde in Obdam wordt er een turborotonde op de N194 gerealiseerd. Dit project wordt door de gemeente Koggenland gerealiseerd en betaald.	Verstedelijking	Plan	2028-2029	
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 - Herinrichting N240, gedeelte Almereweg-N239 en N239, gedeelte N240-Almersdorperweg. De N240, gedeelte Almereweg-N239, wordt heringericht, zodat agrarisch verkeer op dit deel van de N240 kan worden toegestaan en niet meer door de kernen van Opperdoes en Medemblik hoeft te rijden. Tegelijkertijd wordt de N239, gedeelte N240-Almersdorperweg aangepast, zodat agrarisch verkeer via deze route naar de Koggenrandweg richting Agriport kan rijden. Het kruispunt N239-N240 wordt gereconstrueerd. Tevens wordt de verkeersveiligheid bij de fietsoversteek N240-Opperdoezerpad (uit het Programma provinciale fietsknelpunten) verbeterd.	Verkeersveiligheid wegverkeer	Plan	2027-2029	€15.200.000
N240-17 - Verbetering - Kortetermijnmaatregelen rotonde N240-WFO terrein. De capaciteit op de rotonde N240-Marktweg/Zaadmarkt is tijdens de spits onvoldoende. Er worden maatregelen op de rotonde genomen, zodat deze het verkeer beter kan 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 helpen naar verwachting alleen voor de korte termijn en zijn grootschaligere maatregelen voor de toekomst nodig. Hiervoor wordt een verkenning uitgevoerd.	Doorstroming wegverkeer	Realisatie	2027	€1.100.000
N241-15 - Verbetering - Aanpassen rotonde N241-aansluiting A7 bij Wognum. De capaciteit op de rotonde N241-aansluiting A7 bij Wognum wordt uitgebreid. Door groei van het verkeer en nieuwe woningbouwprojecten neemt de drukte op de rotonde toe, met risico op meer filevorming op de A7.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2028-2029	

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-Periode	Totaal budget/krediet
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	2028-2030	€8.700.000
N247-23 - Verbetering - Aanpassingen parallelweg/ fietspad N247, gedeelte Oosthuizen-Groothuizen. Het upgraden van de fietsroute Hoorn - Purmerend tot een regionale fietsroute is onderdeel van het programma Fietsinfrastructuur van de bestuurlijke overeenkomst MIRT-verkenning Corridor Amsterdam Hoorn. De route gaat over gemeentelijke en provinciale wegen/fietspaden. De maatregelen aan de provinciale infrastructuur bestaan uit het verbreden van de fietsstroken op de parallelweg langs de N247, ged. Oosthuizen-Dorpsweg (Oudendijk), het aanpassen van de fietsoversteek bij de rotonde in Oosthuizen en het installeren van extra verlichting in de fietstunnel bij Scharwoude.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2028-2029	
N247b-02 - Vervanging - Kunstwerken 19G33 (Beets) en 19E20 (Oudendijk).	Einde levensduur	Realisatie	2027-2029	€10.400.000
N307-01 - Verbetering - Veiligheid bij incidenten: bermverharding. Door beperkt zicht op het verloop van de weg, de afwezigheid van een vluchtstrook en het ontbreken van signalering boven de weg in combinatie met de gereden snelheid, kunnen weginspecteurs op enkele locaties in geval van incidenten het verkeer onvoldoende veilig stilzetten en afschermen. Met de aanleg van bermverharding op strategische/risicovolle locaties wordt de verkeersveiligheid verbeterd.	Verkeersveiligheid wegverkeer	Plan	2027	€1.350.000
N307-02 - Verbetering - Veiligheid bij incidenten: vluchthavens. Door beperkt zicht op het verloop van de weg, de afwezigheid van een vluchtstrook en het ontbreken van signalering boven de weg in combinatie met de gereden snelheid, kunnen weginspecteurs op enkele locaties in geval van incidenten het verkeer onvoldoende veilig stilzetten en afschermen. Met de aanleg van extra vluchthavens, vooraankondiging volgende vluchthavens en bebording vluchthavens wordt de verkeersveiligheid verbeterd.	Verkeersveiligheid	Studie	2028	
N307-03 - Verbetering - Veiligheid bij incidenten: DRIP's. Door beperkt zicht op het verloop van de weg, de afwezigheid van een vluchtstrook en het ontbreken van signalering boven de weg in combinatie met de gereden snelheid, kunnen weginspecteurs op enkele locaties in geval van incidenten het verkeer onvoldoende veilig stilzetten en afschermen. Met de plaatsing van dynamische waarschuwingsborden en/of dynamisch Route-informatiepanelen (DRIP's) wordt de verkeersveiligheid verbeterd.	Verkeersveiligheid	Studie	2029	
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	Plan	2028	
N509a-05 - Vervanging - 2,2 km - 7,7 km - Rehabilitatie.	Einde levensduur	Studie	2028	€3.700.000

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings- periode	Totaal budget/ krediet
N203-16 - Verbetering - Leefbaarheidsmaatregelen Krommenie. In de variantenstudie van project N203-19 Herinrichting N203 Krommenie is het merendeel van de leefbaarheidsmaatregelen uit dit project (N203-16) meegenomen. Het optimaliseren van de VRI's is meegenomen in het VRI-programma. De leefbaarheidsmaatregelen die al in een vergevorderd stadium zijn of buiten de scope van de variantenstudie vallen, worden wel binnen dit project afgerond. Het gaat om de luchtkwaliteitsmetingen, het plaatsen van een geluidscherm/ geluidwerende vangrails, het aanpassen van de bewegwijzering, het verbeteren van de doorfietsroute tussen Uitgeest en Krommenie en de maatregelen rondom stationsgebied Wormerveer (aanbrengen verlichting, verbeteren sociale veiligheid, mogelijk plaatsen kiosk).	Gezonde leefomgeving	Studie	2027-2028	
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-) fietsspad kan worden verbreed.	Verkeersveiligheid	Studie	2032-2035	
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 heringericht. Door de nieuwe inrichting moet de overlast van het verkeer worden beperkt.	Gezonde leefomgeving	Studie	2031-2035	
N203-20 - Verbetering - Aanpassingen fietstunnel station Uitgeest (Zientunnel) en fietstunnel N203 (werken derden). De fietstunnel onder station Uitgeest wordt door ProRail opgeknapt, omdat het station een flinke opknopbeurt krijgt in het kader van Programma Hoogfrequent Spoor. Er komt voor treinreizigers een nieuwe toegang naar de perrons in de vorm van een traverse over de sporen. De fietstunnel moet daarom worden aangepast. In de tunnel wordt het fietsspad verbreed en de sociale veiligheid wordt verbeterd door het aanbrengen van een kunstwerk. Onze eigen tunnel onder de N203 ligt in het verlengde van deze tunnel onder de sporen en wordt in dezelfde stijl aangepast: het fietsspad wordt verbreed en er wordt kunst aangebracht. De gemeente laat ook het opknappen van de hellingbanen meenemen in de werkzaamheden van ProRail.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Plan	2028-2033	€750.000
N206-07 - Verbetering - Verbeteren verkeersveiligheid N206b. Er wordt gekeken welke maatregelen kunnen worden genomen om de fietssveiligheid te optimaliseren. Deze maatregelen zullen dan gelijktijdig met het groot onderhoud (N206b-02) worden uitgevoerd.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2028-2029	
N206b-02 - Vervanging - 38,2 km - 42,7 km - Rehabilitatie.	Einde levensduur	Studie	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 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	2025-2027	€8.750.000
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 fietsspad, 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 fietsspad wenselijk.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2029-2030	
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	
N208-10 - Verbetering - Trajectstudie N208a. In de trajectstudie wordt onderzoek gedaan welke maatregelen kunnen worden genomen om de leefbaarheid (geluid en uitstoot) te verbeteren, de verkeersveiligheid van het overstekende langzaam verkeer (fiets en voetganger) op de kruispunten te vergroten en de doorfietsroute langs de N208 te optimaliseren.	Gezonde leefomgeving	Studie	2033-2034	
N513-06 - Verbetering - Verkeersveiligheidsmaatregelen N513. Gelijktijdig met het onderhoud aan de N513 worden maatregelen getroffen ter verbetering van de (fiets-)verkeersveiligheid .	Verkeersveiligheid	Studie	2027	

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings- periode	Totaal budget/ krediet
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	Studie	2030-2031	€17.700.000
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	2027-2028	€3.300.000
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	2027-2028	€13.300.000
K20z-a-01 - Vervanging - 0 km - 8,15 km - Vaarwegvak 12 - Noordhollandsch Kanaal: Amsterdam tot duiker onder busbaan Vervangen 840 m stalen oeverconstructie door natuurvriendelijke oevers.	Einde levensduur	Realisatie	2027-2028	€4.600.000
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	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 - Kunstwerk 25B05.	Einde levensduur	Studie	2029-2030	€1.600.000
N247-18 - Verbetering - Reconstructie hefbrug Monnickendam. 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.	Verkeersveiligheid	Studie	2030-2031	
N247-22 - Verbetering - Bereikbaarheid Waterland: onderzoek N247, gedeelte Het Schouw-Broek in Waterland-Dijksbrug. De N247 is een drukke, provinciale weg en doorkruist het dorp Broek in Waterland. Om de leefbaarheid en doorstroming te verbeteren, heeft de provincie met de dorpsraad en haar samenwerkingspartners een studie uitgevoerd naar een verdiepte ligging van de N247 in Broek in Waterland. De studie is afgerond in februari 2023 met drie varianten van een onderdoorgang.	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 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	Realisatie	2027-2029	€71.800.000

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings- periode	Totaal budget/ krediet
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	
N247-27 - Verbetering - Realisatie bushalte oostzijde N247 ter hoogte van Edam. Op de N247 bij Edam wordt een nieuwe R-nethalte gerealiseerd, zodat de bus in noordelijke richting niet meer op het busstation Edam hoeft te halteren, waardoor de reistijd ongeveer 2 minuten korter wordt.	Openbaar vervoer	Realisatie	2026-2027	€600.000
N247a-06 - Vervanging - Slochterbrug/duikers. Vervangen kunstwerk (25E12) in combinatie met maatregel N247a-05. Van kunstwerk 25E11 (Slochterbrug) alleen de westelijke helft vervangen.	Einde levensduur	Realisatie	2027-2029	€4.200.000
N515-02 - Verbetering - Fietstunnel en faunapassage kruispunt N515-Zuiderweg. Ter verbetering van de verkeersveiligheid wordt op het kruispunt N515-Zuiderweg een fietstunnel gerealiseerd, mede omdat de Zuiderweg onderdeel is van een snelfietsroute. Tevens wordt een faunapassage gerealiseerd en worden de looproute, de bocht Ramsbeek-Zuiderweg en de oversteek vanaf de Braakdijk over de N515 aangepast.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Plan	2029-2030	€9.400.000
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 word 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 fietbrug over de N516 en een fietstunnel onder de Verlengde Stellingweg.	Doorstroming wegverkeer	Realisatie	2023-2027	€15.167.000

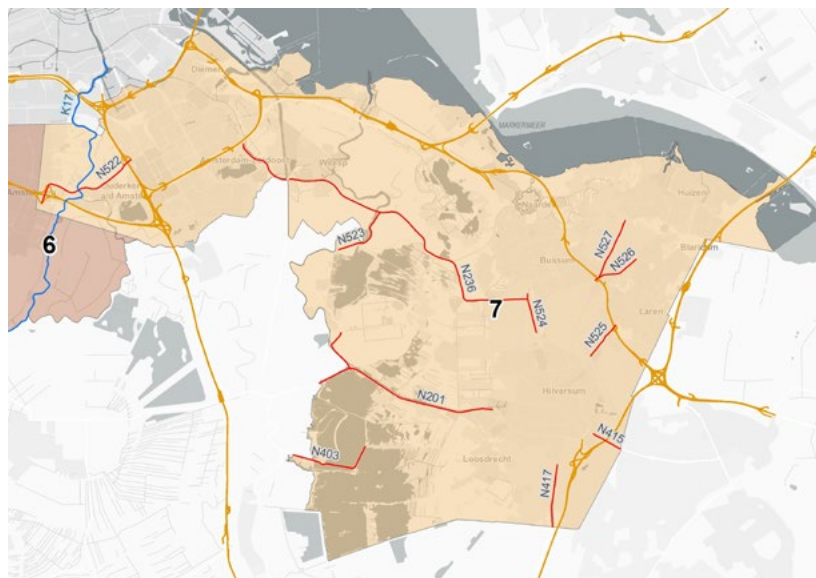
Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings- periode	Totaal budget/ krediet
25D50-01 - Vervanging - Waterwolftunnel - Brandwerende beplating (N201b).	Einde levensduur	Initiatief	2030	€22.000.000
31B07-01 - Vervanging - Remmingwerken en wachtplaatsen busbrug Uithoorn. De houten remmingwerken en meerstoelen zijn einde levensduur en worden vervangen. Uitgangspunt door staal.	Einde levensduur	Studie	2027	€2.500.000
31B08-01 - Vervanging - Remmingwerken en meerstoelen Tolhuissluis. De houten remmingwerken en wachtplaatsen zijn einde levensduur en worden vervangen. Uitgangspunt door staal.	Einde levensduur	Studie	2027	€2.400.000
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
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 Lissebroek 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	2028-2029	
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 (Landmark). 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	2032-2036	
K17-c-02 - Vervanging - 20,95 km - 21,2 km - Afmeervoorziening Amstel Op 5 locaties worden de afmeervoorzieningen aangepast. De afmeervoorziening bij Ouderkerk a/d Amstel en twee bij Uithoorn worden vernieuwd/ aangepast door middel van steigers. Bij de Vrouwenakkersebrug worden nieuwe bolders geplaatst en 1 locatie wordt opgeheven.	Einde levensduur	Realisatie	2025-2026	€3.400.000
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 geherprogrammeerd.	Einde levensduur	Studie	2028-2029	
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	Studie	2028-2029	€4.600.000
K19w-a-01 - Vervanging - 0 km - 8 km - Vaarwegvak 27 en 28 - Ringvaart West: Kagerplassen - Zuider Buiten Spaarne. Bij km 8,0 vervangen houten oeverconstructie voor de vaarwegvakken 27 en 28 in totaal 858 m door hout (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Studie	2028-2029	€4.300.000

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
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	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	2028-2029	
N231-15 - Verbetering - Legmeerdijk Zuid. Gelijktijdig met het variabel onderhoud (zie N231a-04) worden op verzoek van de gemeente Aalsmeer ter verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming aanpassingen aan de inrichting van de kruispunten met de Mijnsheerweg en Bachlaan gerealiseerd. Tevens worden de VRI's op deze kruispunten vervangen. Daarnaast wordt de kwaliteit van de fietspaden langs de N231 verbeterd tot regionale fietsroute.	Verstedelijking	Plan	2027-2028	€6.200.000
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 geschrapd.	Verkeersveiligheid	Studie	2029-2030	
N231b-06 - Vervanging - 22,54 km - 25,2 km - Rehabilitatie. Het vervangen van de deklaag, het versterken van tussenlagen van asfaltverhardingen. Tevens wordt kant- en asmarkering op het fietspad (hmp. 21,3 – 25,2) aangebracht en worden de R-NET fietsparker-voorzieningen bij bushalte Nieuw Oosteinde (hm 23,9) uitgebreid.	Einde levensduur	Plan	2029-2030	€10.500.000
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	Plan	2029-2030	€22.000.000
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	2028-2029	
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	2030-2031	
N232-19 - Uitbreiding - Aanleg 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	
N232-21 - Verbetering - Reconstructie kruispunt N232-N520 (Hoofdvaart). De kunstwerken op het kruispunt N232-N520 (Hoofdvaart) worden vervangen. Om de doorstroming op dit kruispunt te verbeteren wordt tegelijkertijd met de vervanging van de kunstwerken een rotonde op het kruispunt gerealiseerd.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2030-2031	
N232b-03 - Vervanging - 23,33 km - 25,3 km - Kunstwerken 25C31, 25D10 Het vervangen van deze 2 kunstwerken door een grote duiker (Spirosol o.g.).	Einde levensduur	Studie	2029-2030	€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	2030-2031	€3.800.000
N520b-04 - Vervanging - 9,47 km - 11,47 km - Rehabilitatie.	Einde levensduur	Studie	2028-2030	€2.300.000

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 Wijdemeeren.



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
25H04-01 - Vervanging - Aansluiting Vechtbrug op bediencentrale Heerhugowaard. De besturingsinstallaties van de Vechtbrug moet worden aangepast om te kunnen aansluiten op de Bediencentrale Heerhugowaard. Daarnaast heeft de huidige programmable logic controller (PLC) het einde van de serviceperiode bereikt.	Einde levensduur	Studie	2027	€1.500.000
N201-33 - Verbetering – Verbreden vaste bruggen. 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 gerealiseerd.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2024-2027	€460.000
N201c-03 - Vervanging - 70 km - 77,5 km - Kunstwerken 31F01, 31F02 en 31F03 Zie N201-33.	Einde levensduur	Realisatie	2024-2027	€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	2034	€9.800.000
N236-12 - Verbetering - Herinrichting N236 ter hoogte van het Hocras-terrein (werken derden). Op het Hocras-terrein (voormalig bedrijventerrein) worden woningen en een middelbare school gerealiseerd. Om te voorkomen dat fietsers twee keer de N236 moeten oversteken, wordt aan de noordkant van de N236 een fietspad gerealiseerd. Tevens wordt het kruispunt aangepast en worden snelheidsremmende maatregelen genomen. Dit project wordt door de gemeente Gooise Meren gerealiseerd en betaald.	Verstedelijking	Studie		

Omschrijving maatregel	Thema	Status maatregel	Uitvoeringsperiode	Totaal budget/krediet
N417-02 - Verbetering - Herinrichting N417. Op de N417 wordt te hard gereden en de oversteken voor het langzaam verkeer 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	2026-2027	€7.800.000
N417a-01 - Vervanging - 8,9 km - 10,8 km. zie N417-02.	Einde levensduur	Realisatie	2026-2027	€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	
N522-08 - Verbetering - Opwaarderen bushalte brug Ouderkerk a/d Amstel tot R-Nethalte. Op de N522 ter hoogte van de brug Ouderkerk a/d Amstel wordt de bestaande halte opgewaardeerd tot R-nethalte. De halte wordt verlengd zodat 3 bussen tegelijkertijd kunnen halteren.	Openbaar vervoer	Studie	2027-2028	
N524-01 - Verbetering - Verbreden fietspaden langs de N524. Onderdeel Programma provinciale fietsknelpunten. De smalle, tweezijdige, éénrichting fietsspaden langs de N524 voldoen niet aan de eisen van een doorfietsroute. Er wordt een enkelzijdig, tweerichtingen fietspad 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 éénrichting fietspad aan de westzijde van de N524 verwijderd.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Plan	2028-2029	€4.300.000
N527-07 - Verbetering - Reconstructie kruispunten N527-Oud Blaricummerweg en N527-Museumlaan. Onderdeel 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 fietzers 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.	Verkeersveiligheid	Plan	2028-2029	€3.700.000
N527-08 - Verbetering - Ontsluiting nieuwe woonwijk Crailo (werken derden). Voor de ontsluiting van de nieuwe woonwijk Crailo (ca. 650 woningen) wordt het kruispunt N527-Amersfoortsestraatweg ten zuiden van de A1 heringericht. De kruispunten N527-Amersfoortsestraatweg ten noorden van de A1 en N527-N526 worden mogelijk ook aangepast. Een directere verbinding voor fietsers en voetgangers tussen Crailo en het aan de noordzijde van de A1 gelegen busstation is wenselijk. Door de verplaatsing van het fietspad van de west- naar de oostzijde onder het viaduct A1 wordt de wachttijd voor fietsers korter en is er een directere verbinding met te de ontwikkelen woonwijk Craibosch (ca. 600 woningen op voormalig ziekenhuisterrein).	Verstedelijking	Studie	2029-2030	
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 7 VRI's (zie VRI-programma) worden 8 voetgangersoversteken gerealiseerd.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2025-2027	€250.000

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings- periode	Totaal budget/ krediet
alg-49 - Verbetering - Kleinschalige verkeersveiligheidsmaatregelen. Er is een lijst met risicolocaties opgesteld (zowel kruispunten als wegvakken), waar met kleinschalige, infrastructurele maatregelen de verkeersveiligheid van fietzers en voetgangers kan worden verbeterd.	Verkeersveiligheid	Studie	doorlopend	
alg-50 - Verbetering - Toegankelijkheid Openbaar Vervoer. Eind 2022 is het landelijke Bestuursakkoord toegankelijkheid OV getekend. Het uitgangspunt is dat in 2040 het OV voor iedereen toegankelijk moet zijn. Het uitvoeringsprogramma toegankelijk openbaar vervoer, waar haltetoegankelijkheid onderdeel van is, is in 2024 door Gedeputeerde Staten vastgesteld. Bushaltes dienen aan bepaalde eisen te voldoen om voor mensen met een visuele dan wel motorische beperking toegankelijk te zijn. Van de haltes die eigendom zijn van de provincie voldoet slechts 34% binnen de eigen concessies en 47% binnen de VRA-concessies aan de gestelde eisen en is daarmee volledig toegankelijk. Circa 82 haltes worden toegankelijk gemaakt voor mensen met een motorische en/of visuele beperking.	Openbaar vervoer	Realisatie	2026-2027	€6.800.000
alg-54 - Vervanging - Dynamische reizigersinformatiesystemen (DRIS). De huidige DRIS-displays zijn einde levensduur en worden vervangen.	Einde levensduur	Realisatie	2025-2027	€7.500.000
alg-55 - Verbetering - Vrachtwagenprioriteit bij VRI's. Het realiseren van een oplossing voor het prioriteren van vrachtwagens bij verkeerslichten gebaseerd op detectielussen met/zonder signaalgevers op een aantal locaties in de provincie. Een eerste inventarisatie heeft 9 kruisingen geïdentificeerd en 13 mogelijke kruisingen.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2027	
HOV-20 - Verbetering - Uitbreiding fietssparkeerplekken bij R-net bushaltes in de MRA. In navolging van de MRA-actie Metropolitane Fietsroutes worden de fietsparkeervoorzieningen bij R-nethaltes qua aantal en kwaliteit op niveau gebracht. Het gaat om 22 provinciale R-nethaltes met een fietsparkeerplek opgave.	Openbaar vervoer	Studie	2028-2029	
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, 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-Venneperrhout, HOV2-Langemoor, HOV2-Zichtweg, HOV2-Eugenie Previnaireweg, HOV2-Venneperrweg, HOV2-Hugo de Vriesstraat	Einde levensduur	Plan	2027-2028	€8.100.000
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-Verlaet, 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-Vijfhuizenweg, 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, deel 1. Binnen het programma worden 44 verkeersregelinstallaties, die einde levensduur zijn, vervangen door iVRI ready automaten. 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 2026 zijn gerealiseerd. Het iMPI is medio 2026 opgesteld, waardoor mogelijk maatregelen zijn opgenomen, die nog niet volledig in 2026 zijn afgerond.

TABEL 13 – GEREALISEERDE PROJECTEN IN 2026 (ALLE GEBIEDEN)

Omschrijving maatregel	Thema
19D07-90 - Vervanging - Koopvaardersschutsluis - kolk en damwand. De Koopvaardersschutsluis is gerenoveerd. Een corrosie versnellende bacterie verzwakte de dragende constructie in de sluisolk.	Einde levensduur
25C02A-91 - Vervanging - Cruquiusbrug A (N201a).	Einde levensduur
alg-42 - Verbetering - Busbaan Wijckermolen (busstation Beverwijk - Wijckermolen). Door de ligging van het nieuwe busstation Beverwijk moesten bussen omrijden (om de bioscoop heen). Daarom is een korte busbaan tussen het busstation van Beverwijk en de ontsluitingsweg Wijckermolen gerealiseerd. De busbaan is gesitueerd tussen het spoor en het stationsgebouw.	Openbaar vervoer
K11a-01 - Vervanging - 0 km - 8 km - Vaarwegvak 22 - Broekervaart: 't Schouw - splitsing Gouwe en Purmer Ee & Vaarwegvak 23 - Trekvaart 't Schouw - Edam. 1500 m hout is vervangen door hout (daar waar mogelijk natuurvriendelijke oevers). En eerder aangeschafte tweedehandsdamwanden zijn waar mogelijk toegepast.	Einde levensduur
LED-02 - Vervanging - Openbare verlichting door LED in de gebieden - fase 2. De openbare verlichting is voorzien van ledlampen, wat een reductie van circa 20-30 % op het totale energieverbruik oplevert.	Einde levensduur
N197-04 - Verbetering - Busbaan Wijckerpoort (Velsertaverse-busstation Beverwijk). De bussen van Beverwijk naar Haarlem en IJmuiden liepen vertraging op op de route tussen het busstation Beverwijk en de Velsertunnel. Tijdens de spits ontstaat filevorming op de Velsertweg en Velsertaverse, wat leidt tot oponthoud voor de bus en een onbetrouwbare dienstregeling. Het probleem wordt verergerd bij de passage van goederentreinen (soms ook in de spitsperiode) van Tata-Steel. Er is een vrijliggende busbaan aangelegd, inclusief halte voor Velsen Noord tussen het busstation Beverwijk en de Velsertaverse, die ook een kortere route kent. Tevens is een voet-/fietsonderdoorgang onder de Velsertaverse met een verbinding naar station Beverwijk gerealiseerd.	Openbaar vervoer
N197a-02 - Vervanging - 3,7 km - 3,8 km - VRI Wijkerstraatweg en LED-verlichting. De VRI is vervangen. Tevens is LED-verlichting aangebracht. De werkzaamheden zijn uitgevoerd binnen project HOV Beverwijk (N197-04 busbaan Wijckerpoort en alg-42 Wijckermolen).	Einde levensduur
N201-29a - Verbetering - Verbreden Cruquiusbrug. Gelijktijdig met de vervanging is de Cruquiusbrug A verbreed en is een onderdoorgang voor fietsers aangelegd om een veiligere en betere doorstroming te realiseren. Tevens is het fietspad tussen Heemstede en Cruquius verbreed en zijn de bruggen faunapasseerbaar gemaakt.	Verkeersveiligheid fietsverkeer
N236-11 - Verbetering - Reconstructie N236, deel 6: Faunapassage (hmp. 13,2)-Noordereind. De verkeersveiligheid op dit wegvak is verbeterd door een verbreding van de rijbaan en het fietspad en de uitritten zijn beter herkenbaar gemaakt.	Verkeersveiligheid
N240-14 - Verbetering - Trajectbenadering N240b, gedeelte A7-Medemblik. Gelijktijdig met het groot onderhoud op de N240, gedeelte A7-Medemblik, is ter verbetering van de verkeersveiligheid bermverharding aangebracht. Tevens zijn de kruispunten voorzien van openbare verlichting en een middengeleider.	Verkeersveiligheid wegverkeer
N240b-01 - Vervanging - Kunstwerken 14H02 en 14H04.	Einde levensduur
N245-15 - Verbetering - Realisatie bushaltepaar t.h.v. aansluiting Muggenburg-Zuid (werken derden). Om de nieuwe woonwijk Muggenburg-Zuid ook te ontsluiten via het openbaar vervoer, is een bushalte gerealiseerd bij de nieuwe aansluiting op de N245.	Openbaar vervoer
N247-16 - Verbetering - Bereikbaarheid Waterland: maatregelen N247 Noord, gedeelte Monnickendam - Edam-Volendam (N244). Rond het kruispunt Bernhardlaan in Monnickendam is de (aansluiting met de) parallelweg verplaatst, een P+R aangelegd en een bushalte verplaatst. De kruispunten Hoogedijk en Wagenweg zijn aangepast. Het wegprofiel tussen de Hoogedijk en de Zedde (N517) is verbreed, zodat er meer ruimte is tussen de busbaan en de rijbaan.	Doorstroming wegverkeer
N247a-03 - Vervanging - Dijkbrug.	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)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Vast onderhoud - cumulatief	0,59	0,96	1,10	1,29	1,62	1,62	1,62	1,62	1,62
Variabel onderhoud - cumulatief	0,64	1,05	1,21	1,41	1,77	1,77	1,77	1,77	1,77
Totaal - cumulatief	1,23	2,01	2,32	2,70	3,39	3,39	3,39	3,39	3,39

4.10. GESCHRAPTE PROJECTEN

In onderstaande tabel zijn de projecten opgenomen, die in 2026 zijn geschrapt.

TABEL 15 - GESCHRAPTE PROJECTEN IN 2026

Omschrijving maatregel	Thema
alg-53 Kleinschalige infrastructurele maatregelen in VRA-gebied 2e tranche. <i>De maatregel is opgesplitst in de maatregelen N247-27 en N522-08.</i>	Verkeersveiligheid
N518-04 Aanpassingen N518 en fietspad in verband met dijkversterking. <i>De dijkversterking gaat niet door en de N518 hoeft niet te worden aangepast. Het fietspad op de dijk is niet in beheer en eigendom van de provincie.</i>	Verkeersveiligheid
N521a-02 - Vervanging - Rehabilitatie 0,05 km - 0,85 km. <i>De weg wordt overgedragen en de gemeente voert de werkzaamheden uit.</i>	Einde levensduur

FINANCIEEL OVERZICHT PROGRAMMA INFRASTRUCTUUR



In dit hoofdstuk wordt nader inzicht gegeven in de kosten van het iMPI. 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 (oeveren, vaarwegen en sluizen).

De bedragen in de tabellen in dit hoofdstuk zijn onderdeel van de Begroting 2027. Voor het iMPI 2027 wordt een doorsnede gemaakt van budgetten bestemd voor het beheren, onderhouden, vervangen en verbeteren en uitbreiden van het areaal. De Begroting 2027 kijkt 4 jaar vooruit (t/m 2030). De bedragen voor latere jaren zijn voorlopige cijfers, waarin verschuivingen zullen plaatsvinden op basis van meerjarige plannen die ieder jaar worden herzien en aangevuld.

5.1. VAST EN VARIABEL ONDERHOUD Ontwikkelingen

Tot op heden is het vast en variabel onderhoud aan de provinciale infrastructuur grotendeels ondergebracht in gebiedscontracten. Dit zijn integrale onderhoudscontracten, die tussen 2025 en 2028 aflopen. Destijds is voor deze 10 jaar lopende contracten gekozen om de regierol grotendeels bij de markt te beleggen, waarbij de rol van de provincie hoofdzakelijk toetsend is.

De provincie maakt momenteel de transitie door naar assetgerichte contracten. In de praktijk is gebleken dat het beleggen van de regie bij de markt de mogelijkheden beperkt om tijdig bij te sturen wanneer omstandigheden, risico's of prioriteiten wijzigen. Juist wendbaarheid en tijdig kunnen bijsturen, is nodig om het areaal toekomstbestendig te beheren. Het aflopen van de gebiedscontracten biedt de mogelijkheid om zowel een passende contractvorm te hanteren als de organisatie hier goed op te laten aansluiten. Concreet betekent dit dat het programmeren van variabel onderhoud grotendeels weer door de provincie zal worden gedaan en niet meer door de aannemer. Tijdens de overgang naar assetgerichte contracten worden voor de aflopende contracten zogeheten tussencontracten afgesloten, omdat de overgang naar assetcontracten geleidelijk zal gaan en enige tijd in beslag neemt. Voor gebied 1 is het tussencontract per 1 december 2025 ingegaan. Voor gebied 2/3 gaat het tussencontract per 31 maart 2027 in en voor gebied 7 per 1 augustus 2027.

De nieuwe contracten vallen duurder uit dan de huidige contracten. Een reden hiervoor is schaarste. Marktpartijen worden overvraagd gezien de renovatieopgave die er voor heel Nederland ligt. De markt heeft daarmee een heel andere dynamiek dan 10 jaar geleden. Er is veel werk voor de grote spelers vanwege de energietransitie, woningbouw etc. Verder is bij ingang van de huidige gebiedscontracten een structurele besparing ingeboekt op basis van een verwachte efficiencyslag.

De financiële consequenties zijn omvangrijk. Voor gebied 1 is voor 2026 en 2027 circa € 10 miljoen extra nodig voor het variabel onderhoud aan wegen. Dit is in het iMPI 2026-2033 opgenomen in de programmering en wordt gedekt uit de reserve groot onderhoud. Voor het voorziene werk voor de gebieden 2/3 en 7 is binnen de totale begrotingsruimte voor beheer en onderhoud gekeken waar ruimte is. Zowel binnen de exploitatiebudgetten voor beheer en onderhoud als in de stelpost Vervangingsinvesteringen is de komende jaren ruimte. Daarom wordt in de Begroting 2027 aan Provinciale Staten voorgesteld deze ruimte in te zetten voor het dekken van het variabel onderhoud wegen voor de gebieden 2/3 en 7 en deze te storten in de reserve Groot Onderhoud.

TABEL 16 - VOORGESTELDE STORTINGEN IN DE RESERVE GROOT ONDERHOUD

Begroting G2027 - voorgestelde stortingen in de reserve Groot Onderhoud vanuit:	2026	2027	2028	2029
Exploitatie beheer en onderhoud	5,1	6,2	6,6	9,3
Stelpost vervangingen	5,6	3,5	1,6	2,0
Totaal	10,7	9,7	8,2	11,3

De voorziene kostenverhoging is dus nog op te vangen binnen de huidige financiële kaders. In de getallen weergegeven in tabellen die verderop in dit hoofdstuk staan, is dit voorstel al verwerkt.

Voor de gebieden 4, 5 en 6, waarvan de gebiedscontracten aflopen in 2028, worden op dit moment de financiële consequenties in kaart gebracht. Hoe groot deze zijn en of dit past binnen de extra gecreëerde ruimte is nu nog niet aan te geven. De financiële consequenties van de overgang naar nieuwe onderhoudscontracten worden voor de nieuw te vormen coalitie in kaart gebracht.

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 in de gebiedscontracten 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 niet volledig voor de laatste jaren van het iMPI. Het zicht hierop volgt uit instandhoudingsinspecties die daartoe worden uitgevoerd.

TABEL 17 - NETTO BUDGETTEN VAST EN VARIABEL ONDERHOUD WEGEN/VAARWEGEN

Vast en variabel onderhoud wegen/ vaarwegen <i>bedragen x € 1 miljoen</i>	2027	2028	2029	2030	2031*	2032*	2033*	2034*
A: Vast onderhoud wegen	14,5	15,6	15,1	14,4	19,7	19,7	19,7	19,7
B: Vast onderhoud vaarwegen	6,4	5,6	3,8	3,4	6,0	6,0	6,0	6,0
C: Variabel onderhoud wegen	27,0	29,4	33,9	6,8	3,4	4,9	4,9	9,8
D: Variabel onderhoud vaarwegen	1,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,0
E: Gebiedscontracten - contractprijzen	39,3	39,7	40,2	40,6	44,4	44,4	44,4	44,4
GBC vast onderhoud wegen	34,7	35,1	35,5	35,8	38,9	38,9	38,9	38,9
GBC vast onderhoud vaarwegen	4,6	4,7	4,7	4,8	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	99,7	101,7	104,4	76,6	85,0	86,4	86,4	90,9

*Bedragen voor de jaren 2030 t/m 2034 zijn voorlopig en niet volledig

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 voor de laatste jaren van de doorkijk van het iMPI. Mede hierdoor lopen de saldo's in de verdere toekomst op.

TABEL 18 - VERLOOPSTAAT RESERVE GROOT ONDERHOUD WEGEN

Verloopstaat reserve Groot onderhoud wegen <i>bedragen x € 1 miljoen</i>	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Saldo per 1-1	1,0	0,2	1,0	5,9	26,7	39,5
Totale toename	34,8	38,7	47,3	36,1	24,7	24,7
Totale onttrekkingen	-35,5	-37,9	-42,4	-15,3	-11,9	-13,4
Saldo per 31-12	0,2	1,0	5,9	26,7	39,5	50,9

TABEL 19 - VERLOOPSTAAT RESERVE GROOT ONDERHOUD VAARWEGEN

Verloopstaat reserve Groot onderhoud vaarwegen <i>bedragen x € 1 miljoen</i>	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Saldo per 1-1	8,5	14,3	16,0	10,8	17,0	23,1
Totale toename	7,2	7,2	7,3	6,6	6,6	6,6
Totale onttrekkingen	-1,5	-5,5	-12,5	-0,5	-0,5	-0,5
Saldo per 31-12	14,3	16,0	10,8	17,0	23,1	29,2

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 (prijspeil Q1 2023).

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, tenzij een besluit wordt voorgelegd dit anders te bestemmen.

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.

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, tenzij Provinciale Staten besluiten dit anders te bestemmen.

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 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 2027 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 Tabel 19 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.

TABEL 20 - VERLOOP STELPOST VERVANGINGSINVESTERINGEN

Verloop stelpost Vervangingsinvesteringen bedragen x € 1 miljoen	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Huidige stand stelpost	5,6	4,6	6,2	8,1	8,5	10,4	11,4	12,4	13,4
Stand stelpost na vaststelling kredieten BG2027	5,6	4,4	5,8	7,7	8,1	10,0	11,0	12,0	13,0
Stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde vervangingsinvesteringen studie- en planfase iMPI 2027-2034	5,6	3,9	3,1	4,6	3,6	3,7	4,1	5,1	5,7
Aframing stelpost ten behoeve van storting in de reserve Groot Onderhoud (vaar-)wegen (tussencontracten variabel onderhoud gebieden 2/3 en 7	-5,6	-3,5	-1,6	-2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Stand stelpost na aframing	0,0	0,4	1,5	2,6	3,6	3,7	4,1	5,1	5,7

Uit het verloop van de stelpost is te zien dat er voldoende ruimte is om het beoogde vervangingsprogramma uit te voeren. Een deel van de ruimte wordt ingezet voor de dekking van onderhoudslasten (totaal € 12,7 mln) voor de periode 2027-2030, indien Provinciale Staten dit bij de Begroting 2027 besluiten. Dit voorgenomen besluit is al in bovenstaande cijfers verwerkt. De begroting kijkt 4 jaar vooruit en daarom zijn alleen mutaties voorgesteld voor deze jaren.

Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen

Het verloop van de stelpost verbeter- en uitbreidingsinvesteringen is te vinden in Tabel 20.

Allereerst is de huidige stand van zaken gegeven. Vervolgens is voor de kredieten die bij de Begroting 2027 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 21 – VERLOOP STELPOST VERBETER- EN UITBREIDINGSINVESTERINGEN

Verloop stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen bedragen x € 1 miljoen	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
A: huidige stand stelpost	1,6	2,7	3,6	4,5	5,9	7,4	6,2	7,2	8,2
B: stand stelpost na vaststelling kredieten BG2027	1,6	2,5	3,5	4,4	5,8	7,2	6,0	7,0	8,0
C: kapitaallasten geprogrammeerde planfase iMPI 2027-2034	0,0	0,0	0,1	1,2	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
D: kapitaallasten geprogrammeerde studiefase iMPI 2027-2034	0,0	0,1	0,2	0,5	2,7	3,0	4,4	6,8	13,4
E (= B-C): stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde verbeter- en uitbreidingsinvesteringen planfase iMPI 2027-2034	1,6	2,5	3,4	3,2	4,2	5,6	4,4	5,4	6,4
F (= B-C-D) stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde verbeter- en uitbreidingsinvesteringen studie- en planfase iMPI 2027-2034	1,6	2,4	3,2	2,7	1,5	2,6	0,0	-1,4	-7,0

Dit overzicht laat zien dat na de kredietbesluiten, die bij de Begroting 2027 worden genomen, in de stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen voldoende ruimte is voor de realisatie van projecten in de planfase en om eventuele kostenstijgingen op te vangen van projecten in de plan- en realisatiefase.

Voor de realisatie van de studieprojecten is vanaf 2033 (en waarvan de afschrijving in 2034 start) geen dekking meer in de stelpost. Dit tekort loopt de daaropvolgende jaren op en wordt veroorzaakt door de grootte van de projectenportefeuille van de studieprojecten, die circa € 1,175 miljard bedraagt. Hierbij is geen rekening gehouden met eventuele bijdragen van derden. De 5 omvangrijke studieprojecten (N203-17 Herinrichting N203 Uitgeest-Limmen, N203-19 Herinrichting N203 Krommenie, N242-29 Maatregelen N242, gedeelte A9-N241, N247-22 Onderdoorgang Broek in Waterland en N250-06 Ravelijnbrug Den Helder) nemen het grootste deel van deze investeringsomvang voor hun rekening (€ 925 mln).

In Tabel 21 zijn de huidige bedragen van de studieprojecten vergeleken met de bedragen, waarmee in het iMPI 2026 bij de doorrekening van de stelpost rekening is gehouden. Door voortschrijdend inzicht is de totale omvang van de studieprojecten met € 355 mln toegenomen.

TABEL 22 – VERSCHIL SCHATTING STUDIEPROJECTEN IMPI 2026 EN IMPI 2027

Studieprojecten bedragen x € 1 miljoen	Geschatte investering iMPI 2026	Geschatte investering iMPI 2027
N203-17 Herinrichting N203 Uitgeest-Limmen	€ 45	€ 65
N203-19 Herinrichting N203 Krommenie*)	€ 200	€ 300
N242-29 Maatregelen N242, gedeelte A9-N241 inclusief N242-33 Vervanging spoorbrug N242 en BOL-brug kanaal Alkmaar-Kolhorn	€ 50	€ 160
N247-22 N247, Onderdoorgang Broek in Waterland	€ 235	€ 310
N250-06 Ravelijnbrug Den Helder **)	€ 90	€ 90
Overige verbeter-/uitbreidingsinvesteringen	€ 200	€ 250
Totaal verbeter- en uitbreidingsinvesteringen studieprojecten	€ 820	€ 1.175

*) afhankelijk van de te kiezen voorkeursvariant

**) exclusief andere provinciale infrastructurele maatregelen binnen ontwikkeling maritiem cluster

Ondanks de extra middelen die bij het Coalitieakkoord 2023-2027 beschikbaar zijn gesteld en die jaarlijks een extra investeringsruimte van € 50 mln opleveren, is dit niet voldoende om alle studieprojecten de komende jaren te kunnen realiseren. Binnen de looptijd van het iMPI 2027-2034 kan € 400 mln (8 jaar x € 50 mln) extra worden geïnvesteerd.

Er moeten zorgvuldige keuzes worden gemaakt over de realisatie van de studieprojecten qua prioritering, fasering en financiering. Hieruit blijkt ook dat onder andere bijdragen van derden essentieel blijven om omvangrijke projecten te kunnen financieren.

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).
Investeringsen	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
CEMT-klasse	Conférence Européenne des Ministres de Transport-klasse Klassen om de afmetingen van vaarwegen in West-Europa op elkaar af te stemmen.
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
NIKG	Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen
NOVEX MRA	Nationale Omgevingsvisie Extra Metropoolregio Amsterdam
OV	openbaar vervoer
P+B	Park + Bike
P+R	Park + Ride
PS	Provinciale Staten
SCADA	Supervisory Control And Data Acquisition
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

Fotografie

Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging

The Creative Hub

Haarlem, juli 2026