

INTEGRAAL MEERJAREN PROGRAMMA INFRASTRUCTUUR

Versie -

22-09-2020 – goedkeuring GS

Inhoud

1.	Inleiding	3
1.1.	Doel document	3
1.2.	Provinciale infrastructuur.....	3
2.	Visie en beleidskaders	5
2.1.	Kaderstelling voor programmering	5
2.2.	Omgevingsvisie.....	5
2.3.	Coalitieakkoord	6
2.4.	Investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi)	6
2.5.	Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG)	7
3.	Programmering infrastructuur.....	8
3.1.	Onderhouds-, vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten.....	8
3.2.	Programmeren	9
3.3.	Projectfasen	10
3.4.	Dekking infrastructuurprojecten	10
3.5.	Opname en promotie van projecten	12
3.6.	Planning en control cyclus.....	12
4.	Projecten.....	13
4.1.	Gebied 1 – Kop van Noord-Holland.....	15
4.2.	Gebied 2 - Alkmaar e.o.	18
4.3.	Gebied 3 - West-Friesland	21
4.4.	Gebied 4 – Zuid-Kennemerland/IJmond	24
4.5.	Gebied 5 – Zaanstreek-Waterland	27
4.6.	Gebied 6 – Noord-Holland Zuid.....	32
4.7.	Gebied 7 – Gooi en Vechtstreek.....	36
4.8.	Gerealiseerde projecten en areaaluitbreiding	38
5.	Gebiedsoverstijgende werkzaamheden en projecten	40
6.	Financieel overzicht programma infrastructuur	42
7.	Besluiten volgend uit Programmering infrastructuur 2021-2028.....	46

Bijlage 1: Verklarende woordenlijst

Bijlage 2: Halfjaarlijkse rapportage verbeter- en uitbreidingsprojecten

1. Inleiding

Dit integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2021-2028 geeft inzicht in de geprogrammeerde onderhouds- en vervangingsprojecten en de projecten ter verbetering en/of uitbreiding van de provinciale infrastructuur. Tot en met 2020 waren de verbeter- en uitbreidingsprojecten opgenomen in het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) en de onderhouds- en vervangingsprojecten in het Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud (PMO). Het was al gebruikelijk om de projecten uit het PMO en PMI goed op elkaar af te stemmen voor een optimale uitvoering van projecten. De horizon van het iMPI betreft 8 jaren, waarin de laatste 3 jaren een doorkijk vormen. De programmering in de laatste jaren is daarmee nog niet volledig.

Het iMPI 2021-2028 geeft een eerste invulling aan de wens om het PMI en PMO samen te voegen. De focus voor deze eerste geïntegreerde versie ligt op het in onderlinge samenhang presenteren van het gehele programma infrastructuur. Dit wordt gedaan in een gebiedsgerichte vorm, de projecten worden per gebied weergegeven. Er is gebruik gemaakt van de uitkomsten van de enquête die in het voorjaar van 2020 is gehouden onder de Statenfracties voor de invulling van dit iMPI. Voor het volgende iMPI 2022-2029 is verdere optimalisatie voorzien.

In bijlage 1 is een verklarende woordenlijst opgenomen.

1.1. Doel document

Het doel van dit document is 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 2021. In de herziene Financiële Verordening Provincie Noord-Holland 2019, zoals vastgesteld op 16 december 2019, is opgenomen dat de kredieten voortaan in de voordracht van de Begroting worden aangevraagd. Om verbinding tussen de inhoud van de projecten en de dekking van de kosten te behouden, wordt het iMPI voorafgaande de begroting behandeld in dezelfde PS-vergadering.

Aan Provinciale Staten wordt met de voordracht van het iMPI gevraagd in te stemmen met:

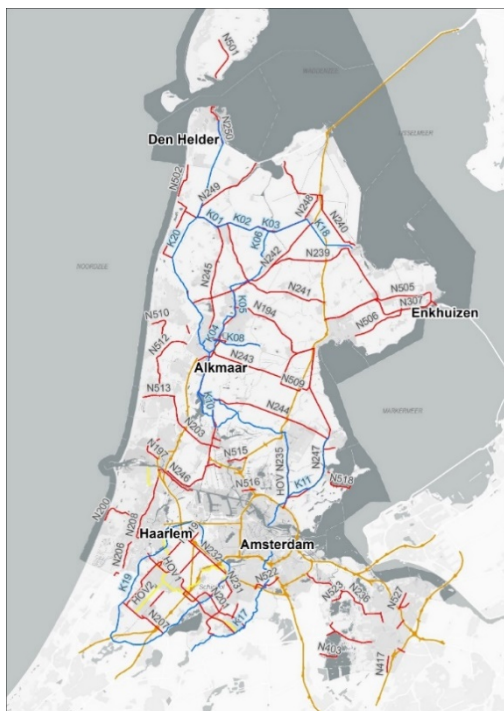
- opname van nieuwe projecten in de studiefase;
- promotie van verbeter- en uitbreidingsprojecten van de studie- naar de planfase;
- promotie van vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten van de plan- naar de realisatiefase;
- schrappen van verbeter- en uitbreidingsprojecten .

De promotie van plan- naar realisatiefase resulteert in een kredietaanvraag in de voordracht van de Begroting. In paragraaf 3.5 wordt de rol van Provinciale Staten bij het opnemen en promoveren van verbeter- en uitbreidingsprojecten nader uitgelegd.

De uitvoering van vast- en variabel onderhoud wordt georganiseerd binnen de financiële- en kwalitatieve kaders van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen. Dit wordt in het volgende hoofdstuk toegelicht. Hiervoor zijn geen kredietaanvragen nodig. Daarom worden deze werkzaamheden niet in de voordracht voorgelegd aan Provinciale Staten.

1.2. Provinciale infrastructuur

De provinciale infrastructuur bestaat uit drie netwerken: wegen, vaarwegen en vrij liggende busbanen ook wel OV-banen. Langs een groot deel van onze wegen liggen ook parallelwegen en fietspaden die eigendom van de provincie zijn. Figuur 2 geeft een overzicht van de drie netwerken.



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

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

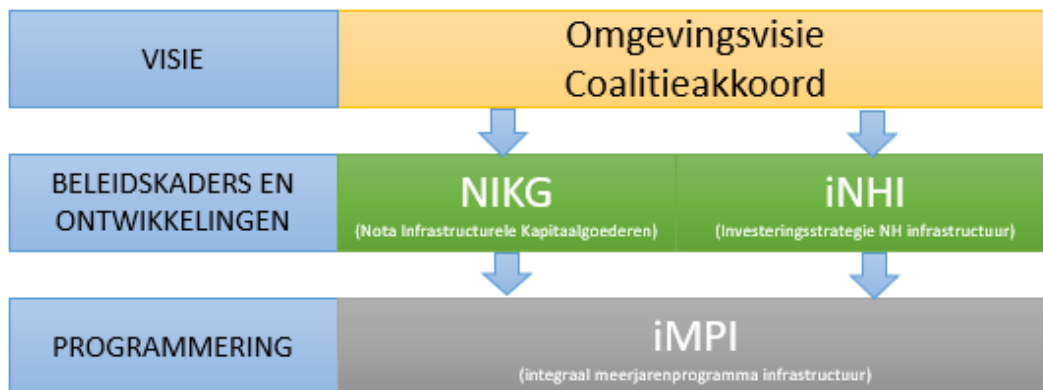
De provinciale infrastructuur is van groot maatschappelijk belang. Aanleg, verbetering, aanpassing en onderhoud van de infrastructuur is erop gericht om op een duurzame manier optimale prestaties te bereiken op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. In Tabel 1 is de totale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

TABEL 1 – HOEVEELHEDEN INFRASTRUCTUUR

Type areaal	Hoeveelheid (stand 1-1-2020)	Eenheid
Wegen (enkel- en meerbaans)	645	kilometer
Fietspaden	384	kilometer
Vrij liggende busbanen	50	kilometer
Openbare verlichting	11.470	stuks
Verkeersregelinstallaties (VRI's)	256	stuks
Dynamisch route-informatiepanelen (DRIP's)	30	stuks
Faunapassages/dassenrasters	80/2200	stuks /meters
Haltes/stations/HOV-baan	64	stuks
Haltes langs provinciale wegen	489	stuks
Vaste kunstwerken (incl. ecoducten en tunnels)	525 (resp. 4 en 2)	stuks
Beweegbare kunstwerken (incl. pontjes en sluizen)	65 (resp. 2 en 10)	stuks
Vaarwegen	246	kilometer
Brugbedieningscentrale	1	stuks
Verkeerscentrale	1	stuks
Tunnelcentrale	1	stuks
Steunpunten	8	stuks

2. Visie en beleidskaders

Het iMPI is een zelfstandig document, maar heeft vanzelfsprekend een relatie met andere documenten die door de provincie Noord-Holland worden opgesteld. In deze documenten staat haar visie en zijn beleidskaders en ontwikkelingen die worden voorzien, vastgelegd. In onderstaande figuur is dit weergegeven.



FIGUUR 2 – RELATIE iMPI MET ANDERE DOCUMENTEN BINNEN PROVINCIE NOORD-HOLLAND

2.1. Kaderstelling voor programmering

Op het hoogste niveau draagt de provincie haar langetermijnvisie uit door zich te verbinden aan landelijke akkoorden, convenanten en dergelijke. De nadere uitwerking vindt vervolgens plaats in beleidskaders. De beleidskaders voor de langere termijn voor de provinciale infrastructuur liggen vast in de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) en de investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi). Ook worden ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid en innovatie, in deze documenten beschreven. De NIKG en de iNHi worden om de 4 jaar herzien en vastgesteld door Provinciale Staten. Mocht er aanleiding toe zijn, dan kunnen ook tussentijdse wijzigingen worden aangebracht. 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.

2.2. Omgevingsvisie

In de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 is het integrale beleid van de provincie opgenomen. De Omgevingsvisie schetst een vijftal samenhangende bewegingen:

- Schiereiland Noord-Holland
- Metropool in ontwikkeling
- Sterke kernen, sterke regio
- Nieuwe energie
- Natuurlijk vitaal groen systeem

De Omgevingsvisie laat zien wat de ontwikkelprincipes voor de hele provincie zijn 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.

Nadere uitwerking van het thema mobiliteit brengt alle inzichten en beleidskeuzes samen in relatie tot de andere hoofdthema's zoals verstedelijking, klimaat en energie. Het geeft een overzicht van de samenhang tussen keuzes op verschillende beleidsterreinen en tussen de verschillende regio's. Daarmee vormt het een kapstok en strategische agenda voor onze inzet in verschillende programma's en samenwerkingen, zowel in de MRA als in de andere regio's in Noord-Holland.

In het iMPI worden uiteindelijk de provinciale infrastructuurprojecten opgenomen, die hieruit volgen.

2.3. Coalitieakkoord

Bij het uitvoeren van infrastructurele projecten wordt waar mogelijk invulling gegeven aan de speerpunten uit het coalitieakkoord ten aanzien van verduurzaming, verbetering leefbaarheid, energietransitie, klimaatadaptatie en verbeteren biodiversiteit.

In het coalitieakkoord “*Duurzaam doorpakken*” is het volgende over de ontwikkeling en instandhouding van provinciale infrastructuur opgenomen:

- **Duurzaamheid en innovatie:** De provinciale infrastructuur moet op termijn voldoen aan onze duurzaamheidsambities. Innovatie is een voorwaarde om de klimaatdoelstellingen te realiseren. Daarnaast zoeken we naar kansrijke innovaties om de aanleg en het beheer van provinciale infrastructuur te verbeteren.
- **Fiets:** Wij investeren in nieuwe snelfietsroutes in de regio's Alkmaar, Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek. Fietsveiligheid is een randvoorwaarde bij de aanleg en het beheer van provinciale infrastructuur. De komende jaren gaan we mogelijke knelpunten rond fietsveiligheid bij provinciale wegen in kaart brengen en waar mogelijk versneld oplossen, zoals bij de N203.
- **Faunapassages/bermbeheer:** Om versnippering van natuurgebieden tegen te gaan en de biodiversiteit te versterken, nemen wij de aanleg van faunapassages standaard mee bij de aanleg en het beheer van provinciale wegen. We beheren onze bermen natuurvriendelijk, waarbij verkeersveiligheid randvoorwaardelijk is.
- **Zonne-energie:** We gaan onze provinciale wegen en gebouwen optimaal benutten voor de opwekking van zonne-energie.

Individuele projecten op de provinciale infrastructuur, die in het coalitieakkoord worden genoemd, zijn:

- Verbinding A8-A9
- Bereikbaarheid Bollenstreek
- Broek in Waterland
- Bereikbaarheid kust Zuid-Kennemerland

Alle studieprojecten en de planfaseprojecten ter verbetering zijn getoetst aan de hand van de ambities van het coalitieakkoord. Hieruit blijken twee projecten die onvoldoende lijken aan te sluiten bij het coalitieakkoord:

- N205-05 'Verdubbeling N205, gedeelte Nieuwe Bennebroekerweg-N207'. Dit project is nu gekoppeld aan de uitkomsten van de Netwerkstudie, die gezamenlijk met de gemeente Haarlemmermeer en de Vervoerregio Amsterdam is opgestart en waarvan de eerste resultaten naar verwachting in het eerste kwartaal van 2021 bekend zijn.
- N508-06 'Onderzoek reconstructie N508 inclusief aansluiting N242'. Aan de gemeente Alkmaar is voorgesteld het project te heroverwegen en binnen de regio te kijken naar een meer multimodale en duurzame bijdrage. Er wordt nu gekeken naar kleinschaligere oplossingen voor het verkeer op de Nollenweg.

Uitkomsten van deze studies worden in het volgende iMPI verwerkt.

2.4. Investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi)

In 2014 is de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi) vastgesteld door Provinciale Staten. Er zijn indicatoren vastgesteld om de provinciale wegen te waarderen en knelpunten te bepalen. En er is een werkwijze op hoofdlijnen bepaald hoe deze knelpunten op te lossen zijn. Met de iNHi als kader, is sinds 2014 een aantal verbeteringen op de provinciale wegen doorgevoerd. De achterliggende methodieken en data zijn inmiddels verouderd en daarom wordt de iNHi nu geactualiseerd. Naast het actualiseren van de methodieken en data, wordt de iNHi uitgebreid tot een multimodaal- en integraal afwegingsmodel, waarbij provinciale en regionale ambities worden vertaald in voorstellen voor effectieve en samenhangende investeringen in de provinciale infrastructuur.

Alle (vaar)wegtrajecten worden getoetst op verkeersveiligheid en doorstroming voor de verschillende modaliteiten (openbaar vervoer, fiets, auto, vrachtverkeer). Daarnaast worden eventueel aanwezige wettelijke knelpunten verzameld, bijvoorbeeld op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. Ook worden kansen in beeld gebracht die andere beleidsvelden met zich mee brengen, zoals gezondheid, ontsnippering en biodiversiteit.

Dit overzicht van knelpunten en kansen wordt gebruikt om met voorstellen te komen voor verbeter- en uitbreidingsprojecten en om uitwerking te geven aan lopende projecten. Hierbij is het uitgangspunt om bestaande infrastructuur zo goed mogelijk te benutten en de aanleg van nieuwe infrastructuur te beperken. Knelpunten waarvan duidelijk is dat infrastructurele maatregelen redelijkerwijs onvermijdelijk zijn, worden opgenomen in de studiefase van het iMPI. Provinciale Staten worden betrokken bij de uitwerking van de actualisering van de iNHi. De programmering in het iMPI zal te zijner tijd worden getoetst aan de geactualiseerde iNHi.

2.5. Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG)

De Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen stelt kaders voor het onderhoud van de provinciale infrastructuur. Het legt de kwaliteitsniveaus vast waaraan de infrastructuur moet voldoen. De beeldkwaliteitsniveaus zijn gebaseerd op de eisen ten aanzien van verkeersveiligheid, bereikbaarheid, comfort, aanzien, leefbaarheid en milieu. Met de NIKG is aangesloten op het landelijke ABCD-kwaliteitssysteem van de CROW. Hierin is A het hoogste kwaliteitsniveau en D het laagste. De gehanteerde beeldkwaliteitsniveaus bij de provincie Noord-Holland 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

De beeldkwaliteitseisen alleen zijn niet altijd toereikend. De uiteindelijke uitvoering van instandhouding wordt gevoed door verdere richtlijnen, normen en uitkomsten van inspecties.

De NIKG wordt momenteel herzien en eind 2020 wordt de NIKG 2020-2023 voorgelegd aan Provinciale Staten. Voor eventuele beleidswijzigingen en trends en ontwikkelingen is een inschatting van de kosten gegeven. De programmering in dit iMPI is gebaseerd op de vigerende beleidskaders van de NIKG2016. De beeldkwaliteitsniveaus zullen niet veranderen indien de Staten akkoord gaan met de nieuwe NIKG 2020-2023. Belangrijke ontwikkelingen voor de komende jaren zijn onder andere verduurzaming en innovatie. Deze zijn beschreven in de NIKG 2020-2023 en het is een beleidskeuze om binnen infrastructurele projecten hier invulling aan te geven.

De aanvraag van financiële middelen voor dit soort ontwikkelingen zal de planning en control (P&C) cyclus volgen (zie toelichting in paragraaf 3.6 voor P&C cyclus).

3. Programmering infrastructuur

In dit hoofdstuk worden de verschillende activiteiten toegelicht, die we op onze infrastructuur uitvoeren.

De geprogrammeerde projecten doorlopen een aantal fasen. De projectfasen en de programmering 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 mandaatafspraken tussen Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten ten aanzien van infrastructurele projecten.

In hoofdstuk 4 wordt per onderhoudsgebied een toelichting gegeven op de geprogrammeerde infrastructurele projecten.

3.1. Onderhouds-, vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

Om de provinciale infrastructuur goed te laten functioneren is onderhoud nodig. De in de NIKG vastgestelde kwaliteitsniveaus en wettelijke eisen dicteren wanneer onderhoud nodig is. Er zijn twee soorten onderhoud, namelijk vast en variabel onderhoud.

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

Indien er sprake is van een verkeersveiligheids-, leefbaarheids- of doorstromingsknelpunt, kan worden besloten om de bestaande infrastructuur te verbeteren en/of uit te breiden. Deze knelpunten volgen uit de iNHi, maar kunnen ook volgen uit regionale ontwikkelingen, zoals de komst van een nieuwe woonwijk of bedrijventerrein.

Vast onderhoud

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

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

Variabel onderhoud

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

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

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

Vervangingsprojecten (inclusief renovatieprojecten)

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

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

Verbeter- en uitbreidingsprojecten

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

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

Ter illustratie een voorbeeld van een beweegbare brug

In de levenscyclus van een stuk infrastructuur kunnen alle soorten activiteiten een keer voorbij komen. Het volgende fictieve voorbeeld illustreert het verschil tussen de soorten activiteiten: Het smeren van de lagers, het schilderen van de stalen onderdelen en het schoonmaken van de regenwaterafvoer is allemaal vast onderhoud. Het vervangen van lagers en hekwerken is variabel onderhoud. Als een val - de beweegbare klep-, ophanging en bewegingswerken worden vervangen en gemoderniseerd, is er sprake van renovatie indien hiermee de technische levensduur wordt verlengd. Het vervangen van de volledige brug en de

funderingen onder de grond door een nieuwe brug op dezelfde locatie, is een vervangingsproject. Indien ook fietsers gebruik gaan maken van de brug en daarvoor een fietspad aan de brug wordt toegevoegd, is er sprake van uitbreiding.
In sommige gevallen zijn de verschillen tussen de activiteiten niet zwart/wit te onderscheiden. Dan is een maatwerk afweging nodig om te bepalen hoe het werk te beoordelen en te programmeren in het iMPI.

Gebiedscontracten

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten programmeren we in het iMPI en worden door provinciale integrale projectteams voorbereid en uitgevoerd. Het vast- en variabel onderhoud is zoveel mogelijk in gebiedscontracten ondergebracht. De provincie is ingedeeld in 7 beheergebieden en er zijn 6 gebiedscontracten, want de gebieden 2 en 3 zijn ondergebracht in een gebiedscontract. Gebiedscontracten zijn integrale onderhoudscontracten met een looptijd van 10 jaar, waarbij de gebiedsaannemers verantwoordelijk zijn voor een belangrijk deel van het vast- en variabel onderhoud van de infrastructuur en van de steunpunten (vaar-)wegen. Het beheer en onderhoud van tunnels, het baggeren van vaarwegen en de constructieve veiligheid van bruggen zijn niet opgenomen in de gebiedscontracten en dit wordt op andere manieren georganiseerd.

TABEL 3 – GEBIEDSCONTRACTEN EN BIJBEHORENDE GEBIEDSOPDRACHTNEMERS

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

3.2. Programmeren

Projecten beginnen met een initiatief. Dit is niet een echte projectfase, maar een proces waarbij initiatieven, beleidskaders en analyses kunnen leiden tot een project en het opnemen hiervan in de studiefase van het iMPI. Het variabel onderhoud, vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten worden waar mogelijk samengevoegd en per traject uitgevoerd. Dit noemen we trajectbenadering.

De gebiedsaannemers zijn 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. De koppeling van projecten in een afgestemde programmering brengt het risico met zich mee dat indien de uitvoering van een deelproject vertraagt, ook het gekoppelde project vertraagt. Indien de uitvoering van een onderhouds- of vervangingsproject vertraagt, moeten eventuele risico's worden beperkt. Bijvoorbeeld door een tijdelijke maatregel in te stellen, zoals bijvoorbeeld verlagen maximumsnelheid of het instellen van een aslastbeperking: de beperking van het maximale toelaatbare gewicht van de voertuigen die over een brug mogen rijden of door een levensduur verlengende maatregel uit te voeren.

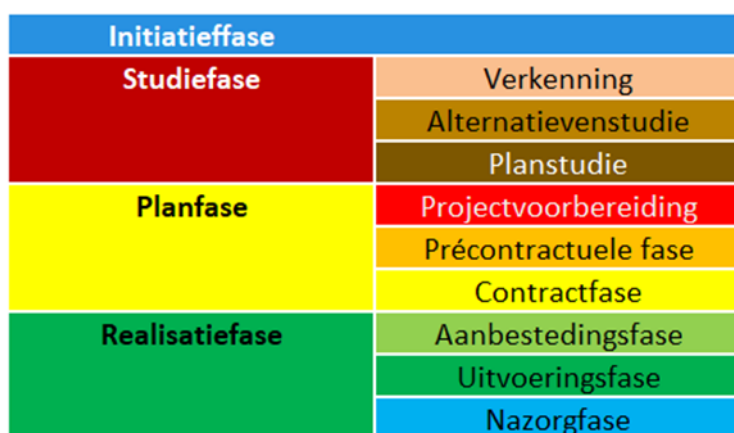
Voor het programmeren van variabel onderhoud en vervangingsprojecten is de systematiek van asset management leidend. Hierbij wordt optimalisatie gezocht tussen het presteren van de infrastructuur, de kosten die hiermee gemoeid zijn en de risico's als er geen maatregelen worden genomen.

Voor de programmering van projecten in de komende jaren zijn de kosten voor vervanging gebaseerd op ramingen en de planning o.a. op basis van inspectiegegevens.

Voor de verdere toekomst wordt de leeftijd van een object gebruikt om het vervangingsmoment te bepalen en wordt een kostenraming op basis van normkosten gebruikt. Wanneer het vervangingsmoment dichterbij komt, wordt op basis van inspectiebevindingen vastgesteld of vervanging daadwerkelijk noodzakelijk is of nog kan worden uitgesteld.

3.3. Projectfasen

Nadat projecten uit de initiatieffase zijn opgenomen en geprogrammeerd in het iMPI, doorlopen alle vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten de volgende drie hoofdfasen: **studie-, plan- en realisatiefase**. De hoofdfasen zijn opgedeeld in verschillende stappen, die worden uitgewerkt door projectteams.



FIGUUR 3 – PROJECTFASEN EN ONDERLIGGENDE STAPPEN

In de studiefase worden, samen met de omgeving en partners, verkenningen uitgevoerd naar het knelpunt en worden mogelijke alternatieven voor de aanpak verkend. Zodra een integrale afweging van de alternatieven heeft geleid tot een voorkeursvariant, promoveert het project aan de hand van een uitgebreide scopebeschrijving naar de planfase. Het is ook mogelijk dat aan het einde van de studiefase de conclusie wordt getrokken dat het project niet verder hoeft te worden uitgewerkt, bijvoorbeeld als een knelpunt onvoldoende aanwezig blijkt of er onvoldoende draagvlak is voor mogelijke oplossingen. In zo'n geval wordt een project geschrapt.

In de planfase gaat een integraal projectmanagementteam aan de slag met onder andere de technische uitwerking, participatie en inspraaktrajecten, vergunningen en de contractdocumenten. Dit levert een exacte uitvoeringsspecificatie op die nauwkeurig kan worden geraamd. Dit is de basis voor de kredietaanvraag bij Provinciale Staten voor de uitvoeringskosten. Zodra het uitvoeringskrediet is verkregen, promoveert het project naar de realisatiefase. In deze fase wordt het project aanbesteed en voert de aannemer de werkzaamheden uit. Nadat het project is opengesteld en opgeleverd met de aannemer, wordt het tot slot in de nazorgfase financieel afgesloten.

3.4. Dekking infrastructuurprojecten

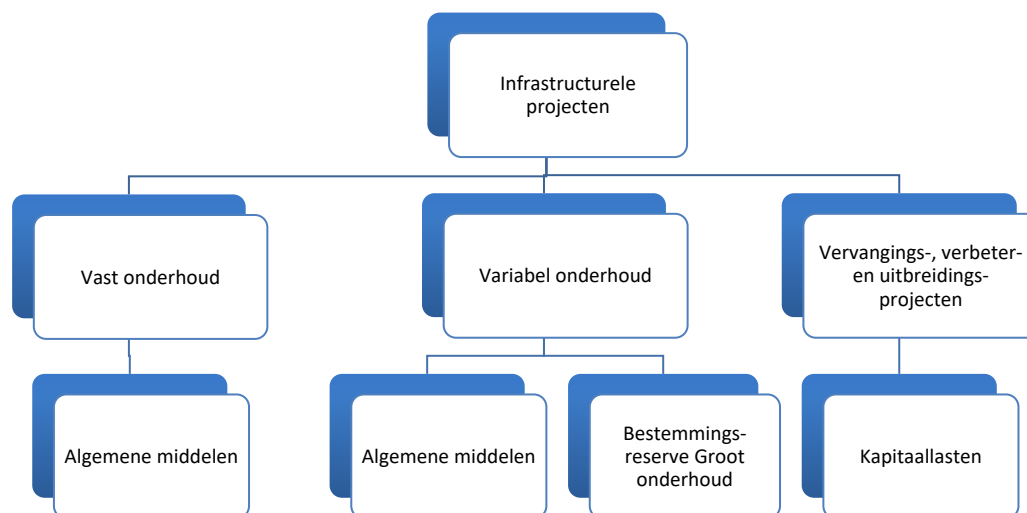
De dekking van de werkzaamheden aan infrastructuur vallen onder begrotingsprogramma 4 - Bereikbaarheid van de Begroting. De begrotingsprogramma's zijn opgedeeld in beleidsdoelen en daaronder in operationele doelen. De werkzaamheden die in het iMPI zijn geprogrammeerd, zijn verspreid terug te vinden in beleidsdoelen 4.2 en 4.3 met daaronder de operationele doelen, zie onderstaande tabel.

TABEL 4 – PROGRAMMA 4 BEREIKBAARHEID – OPERATIONELE DOELEN IN RELATIE TOT HET iMPI

4.2	<i>Verbeteren en aanleggen infrastructuur</i>
4.2.1	Studies voor verbetering en aanleg infrastructuur uitvoeren
4.2.2	OV, wegen en kunstwerken verbeteren en aanleggen
4.3	<i>In stand houden infrastructuur</i>
4.3.1	Opstellen beheerbeleid en programmeren
4.3.2	OV, wegen en kunstwerken in stand houden

4.3.3	Beheeractiviteiten vaarwegen uitvoeren
4.3.4	Beheeractiviteiten centrales uitvoeren

De kosten voor onderhouds-, vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten worden op verschillende manieren gedekt, afhankelijk van het type activiteit. De volgende figuur geeft hiervan het overzicht. Daarna wordt per onderdeel een toelichting gegeven.



FIGUUR 4: DEKKING VAN HET INTEGRALE MEERJARENPROGRAMMA INFRASTRUCTUUR

Vast onderhoud

Het vast onderhoud wordt door de gebiedsaannemers uitgevoerd aan de hand van de gebiedscontracten. Daarvoor krijgen zij over een looptijd van 10 jaar een vast termijnbedrag per maand. Doordat deze kosten zeer constant en voorspelbaar zijn voor de provincie, worden deze kosten rechtstreeks gedekt uit de exploitatie. Het kasritme risico voor de bestedingen ligt met deze gebiedscontracten bij de aannemer. Voor het vast onderhoud wordt in de begroting een jaarlijks budget opgenomen.

Variabel onderhoud

Het variabel onderhoud wordt voor een belangrijk deel door de gebiedsaannemers uitgevoerd aan de hand van de gebiedscontracten. Hiervoor geldt hetzelfde als is toegelicht onder het vast onderhoud.

Voor het variabel onderhoud dat niet is ondergebracht in de gebiedscontracten, is er wel een fluctuatie in budgetbehoefte per jaar. Om grote schommelingen in de exploitatie tegen te gaan, zijn daarvoor twee bestemmingsreserves ingesteld: Groot onderhoud wegen en Groot onderhoud vaarwegen. Deze worden jaarlijks met een gelijkblijvend (norm)bedrag gevoed. Onttrekking uit de bestemmingsreserve vindt plaats op basis van de werkelijke kosten.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten zijn investeringen waarvoor Provinciale Staten kredieten verstrekt. De kredieten leiden tot kapitaallasten. De afschrijvingskosten en de rentekosten van externe financiering vormen samen de kapitaallasten en worden over de toekomstige gebruiksduur als last genomen op de balans. De financiering van de kapitaallasten vindt momenteel plaats uit eigen middelen en bestaan daardoor momenteel alleen uit afschrijvingslasten. De geldende afschrijvingstermijnen zijn als volgt :

TABEL 5: AFSCHRIJVINGSTERMIJNEN INVESTERINGEN

Kredietsoort	Afschrijvingstermijn (jaren)
Krediet bruggen	50
Krediet sluizen	50
Krediet wegen	50
Krediet vaarwegen (incl. oevers)	40 (voor houten damwand / staal koudgevormd)

Krediet vaarwegen (incl. oevers)	80 (voor stalen damwand warmgewalst)
Krediet technische installaties	5 / 8 / 15

3.5. Opname en promotie van projecten

In paragraaf 3.3 is toegelicht dat alle verbeter- en uitbreidingsprojecten de studie-, plan- en realisatiefase doorlopen. De werkwijze voor het vaststellen van de eerder beschreven projectfasering en de opname en promotie van infrastructurele projecten is in 1998 vastgesteld¹. Deze werkwijze wordt sindsdien gevolgd en in deze paragraaf volgt een toelichting op de rol van Provinciale Staten bij de faseovergangen:

1. **Opname in de studiefase:** Het besluit voor de opname van een project in de studiefase wordt door Gedeputeerde Staten genomen. Bij de voordracht over (de actualisering van) het iMPI wordt de lijst van nieuw opgenomen studieprojecten ter instemming aan uw Staten voorgelegd. Bij de voordracht over (de actualisering van) het iMPI stemmen Provinciale Staten nadien in met de lijst van nieuw opgenomen studieprojecten.
De studiekosten worden gedekt uit de begrotingspost voor studiekosten, waarvoor Provinciale Staten jaarlijks een bedrag beschikbaar stellen.
2. **Promotie van studie- naar planfase:** Aan het einde van de studiefase nemen Gedeputeerde Staten een besluit over de oplossingsrichting en de promotie van het project naar de planfase. In de planfase wordt de gekozen oplossing verder uitgewerkt en nauwkeuriger geraamd. Het is ook mogelijk dat aan het einde van de studiefase de conclusie wordt getrokken dat het project niet verder wordt uitgewerkt.
Bij de jaarlijkse voordracht bij het iMPI wordt de lijst van gepromoveerde projecten van de studie- naar planfase ter instemming aan Provinciale Staten voorgelegd. Dit geldt ook voor projecten uit de studiefase waarover besloten wordt deze niet verder door te zetten. De voorbereidingskosten worden gedekt uit het beschikbare, algemene voorbereidingskrediet (van € 10 miljoen). Deze kosten worden weer teruggestort in het algemene voorbereidingskrediet als het uitvoeringskrediet beschikbaar wordt gesteld ('revolving fund').
3. **Promotie van plan- naar realisatiefase:** Aan het einde van de planfase promoveert het project naar de realisatiefase en kan het project worden uitgevoerd. Provinciale Staten nemen een definitief besluit over de realisatie van het project en stellen het uitvoeringskrediet beschikbaar. Dit gebeurt in twee voordrachten, die in dezelfde vergadering zijn geagendeerd. In de voordracht van het iMPI wordt eerst het besluit genomen om het project te promoveren naar de realisatiefase. Daarna stellen Provinciale Staten bij de voordracht van de begroting(-swijziging) het uitvoeringskrediet beschikbaar².

Voor vervangingsinvesteringen worden de stappen 1 en 2 niet voorgelegd aan Provinciale Staten. Binnen de geldend beleidskaders uit de NIKG voor onderhoud en vervanging wordt vastgesteld wat het optimale moment is om werkzaamheden uit te voeren. De promotie van plan- naar realisatiefase wordt, analoog aan punt 3, voorgelegd als een besluit aan Provinciale Staten.

3.6. Planning en control cyclus

In Figuur 2 is aangegeven hoe de visie van de provincie zich via beleidskaders vertaalt in programmering van infrastructurele projecten. De aanvraag van financiën voor deze projecten volgt de bestaande (financiële) planning en control cyclus. Bij de Kaderbrief worden voorstellen gedaan. Afweging vindt plaats van alle Kaderbriefaanvragen 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.

¹ Voordracht 39, 26 mei 1998, besluit 1: "in te stemmen met de in de voordracht van gedeputeerde staten voorgestelde werkwijze ten aanzien van het vaststellen van de in studie, voorbereiding en uitvoering te nemen 'eigen' infrastructurele projecten".

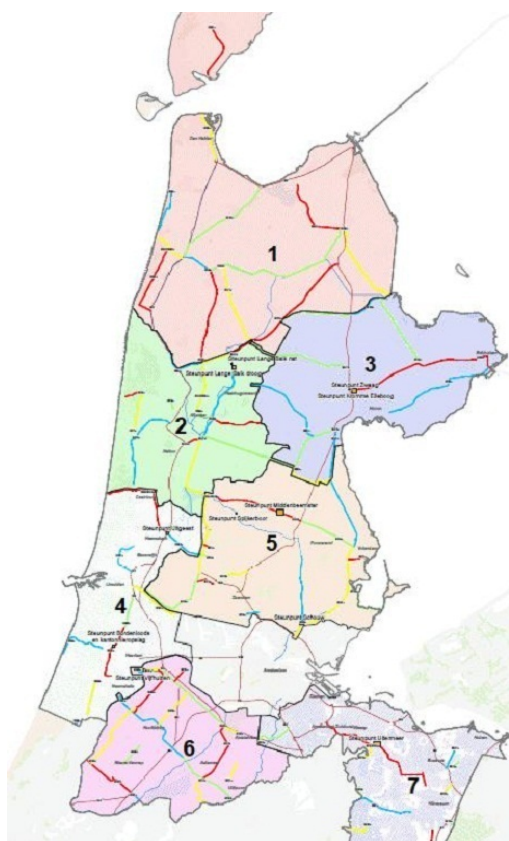
² Deze werkwijze is met ingang van 2020 geïntroduceerd aan de hand van de nieuwe financiële verordening. Zie ook paragraaf 1.1

4. Projecten

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

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

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



FIGUUR 5: GEBIEDSINDELING

Het vast- en variabel onderhoud van de infrastructuur in de 7 gebieden is in 6 gebiedscontracten ondergebracht (de gebieden 2 en 3 zijn gezamenlijk aanbesteed). De gebiedscontracten zijn inmiddels allemaal in uitvoering bij verschillende combinaties van marktpartijen.

In de tabellen in de volgende paragrafen staan per gebied de vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten met de daarbij behorende kredieten of ramingen in het geval van projecten in de planfase. Per project is aangegeven waarom het wordt gerealiseerd: 'einde levensduur', in geval van vervangingsprojecten, 'veerkracht', 'leefbaarheid' of 'bereikbaarheid' in geval van verbeter- en uitbreidingsprojecten. Verder is vermeld wanneer de uitvoering is gepland en als een project promoveert naar een volgende fase en of er een krediet wordt aangevraagd. Wanneer het project de aanleg van fietsinfrastructuur betreft, is dit aangegeven in de tabel.

Voor wat betreft de informatie gegeven in de tabellen geldt het volgende -

- Wanneer een project in meerdere gebieden plaatsvindt, wordt het benoemd in de tabellen van het gebied waar het zwaartepunt van het werk ligt.
- Als een project in de nazorgfase is, is de infrastructuur vaak al wel open gesteld voor de gebruikers maar zijn er nog restpunten zijn die leiden tot uitgaven. Een project is financieel gezien dan nog niet afgesloten en is nog opgenomen als zijnde in de 'realisatie' fase.
- Indien van toepassing, wordt bij de projectbeschrijving aangegeven dat een project promoveert naar een volgende fase.

Voor het variabel onderhoud worden per gebied de meest relevante projecten in de tekst benoemd.

Wanneer het een project in de studie of plan fase betreft, dan is het bedrag gebaseerd op een kostenraming aan de hand van de laatste inzichten. Zodra een project in de realisatiefase is, dan is er een krediet beschikbaar gesteld en wordt dit bedrag weergegeven.

In een aantal gevallen (met name omvangrijke projecten) kan het zijn dat voor projecten in de planfase het getoonde bedrag voor een deel bestaat uit een reeds beschikbaar gesteld voorbereidingskrediet.

De gerealiseerde projecten worden aan het einde van het hoofdstuk genoemd. Indien met een gerealiseerd nieuw project extra infrastructuur is gerealiseerd, bijvoorbeeld omdat een weg breder is geworden of er bermverharding is aangelegd, is sprake van 'areaaluitbreiding'. Om deze areaaluitbreiding te kunnen onderhouden, wordt het onderhoudsbudget opgehoogd.

In Bijlage 2 wordt de stand van zaken van de verbeter- en uitbreidingsprojecten nader toegelicht.

4.1. Gebied 1 – Kop van Noord-Holland

Gebiedsgrens

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



Gebiedskenmerken

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

In het programma De Kop Werkt! wordt samen met de gemeenten en Rijkswaterstaat gewerkt aan de bereikbaarheid van Den Helder en de Kop als geheel. Deze gebiedsgerichte aanpak draagt bij aan de ontwikkelingen in de Kop, zoals de haven van Den Helder, de ontwikkellocatie Petten (Health en Energy innovaties) en Agriport A7. Hierbij wordt naast verkeersveiligheid gekeken naar de robuustheid van de wegen voor een betere betrouwbaarheid en beleving.

Onderhoud

Het onderhoud van de bermen wordt ecologisch uitgevoerd, zodat de biodiversiteit langs de provinciale wegen toeneemt. Op het traject N240b, gedeelte A7- Medemblik, voert de gebiedsaannemer in 2020 en 2021 variabel onderhoud uit. De verbetering van de verkeersveiligheid wordt gelijk meegenomen. Dat is geprogrammeerd als nieuw project N240-14, zichtbaar in de tabel op de volgende pagina. De komende jaren worden op een aantal wegen de stille deklagen vervangen, onder andere de N502, N240 en N250. Ook het vervangen van diverse verkeersregelinstanties staat de komende jaren geprogrammeerd. De komende jaren worden diverse verkeersregelinstanties vernieuwd als onderdeel van het variabel onderhoud van de betreffende kruispunten.

Vervangings- en verbeter- en uitbreidingsprojecten

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

Projectnr.	Thema	Omschrijving vervangingsprojecten	Fase	Uitvoering	Bedrag (mln €)
14D35-90	Einde levensduur	Vervanging Stolperbasculebrug. Gelijktijdig met de vervanging wordt de brug verbreed (zie nieuw project N248-15)	realisatie	t/m 2024	11,60
14B12-01	Einde levensduur	Vervanging vlotbrug 't Zand	studie/plan	2027	1,38
14C02-01	Einde levensduur	Vervanging St. Maartensvlotbrug	studie/plan	2023	1,39
K01-02	Einde levensduur	Vervanging Zijperbrug bij Kanaal Stolpen-Schagen (bouwjaar 1933), inclusief de remmingwerken	studie/plan	2026-2027	6,30
K06-10	Einde levensduur	Braaksluis - vervanging wachtplaats Noord en wachtplaats Zuid	studie/plan	2024	1,05

Projectnr.	Thema	Omschrijving vervangingsprojecten	Fase	Uitvoering	Bedrag (mln €)
N248b-03	Einde levensduur	Vervanging Schagerbrug A	studie/plan	2022-2023	8,20
N248b-05	Einde levensduur	Vervanging Waardbrug	studie/plan	2027-2028	9,50
N250-04	Einde levensduur	Visserbrug - vervanging remmingwerken	studie/plan	2023	0,62
N248-05	Einde levensduur	Alkmaarse Brug - vervanging remmingwerken A	studie/plan	2028	0,31
19D07-90	Einde levensduur	Koopvaarderschutsluis - vervanging kolk en damwand Als omvaarroute voor de beroepsvaart wordt de Boerenverdrietsluis omgebouwd tot schutsluis, die daarna een permanente route voor de recreatievaart blijft. Gelijktijdig met de vervanging wordt de kolk verlengd (zie nieuw project K20-07).	realisatie	t/m 2023	11,6
K2K3-OEV-02	Einde levensduur	Schagerkoggerkanaal en Kolhommerdiep; vervangen houten oevers door staal (2 plekken NVO)	realisatie	t/m 2021	11,70
K4K5K6C-OEV-90	Einde levensduur	Niedorpvaart (deel), brug N241 Kolhorn; vervangen van 12 km houten oeverconstructie en 1 km stalen oeverconstructie	realisatie	t/m 2021	8,00
K18A-01	Einde levensduur	Vervangen van 2 km houten oeverconstructie voor hout, Westfriesche Vaart: splitsing Waardkanaal - zijslot (daar waar mogelijk worden natuurvriendelijke oevers (NVO) aangelegd)	realisatie	t/m 2021	1,69
K18B-01	Einde levensduur	Westfriesche Vaart; zijslot bij km. 7,8 Medemblik, vervangen van 1600 m houten oeverconstructie voor hout en daar waar mogelijk worden natuurvriendelijke oevers aangelegd	realisatie	t/m 2021	4,40
K01-01	Einde levensduur	Vaarwegvak 14: Schagerkanaal en Noordhollandsch Kanaal - Schagen; vervanging van slechte stalen oevers over een lengte van 500 m - onderdeel NVO-programma.	studie/plan	2025-2027	1,34
K18-05	Einde levensduur	Westfriesesluis; vervangen wachtplaats oost en west, inclusief de remmingwerken.	studie/plan	2024	0,73
K18a-02	Einde levensduur	Vaarwegvak 16: Westfriesche Vaart; splitsing Waardkanaal- zijslot km 7,8, vervangen van 4 km houten oeverconstructie en daar waar mogelijk worden natuurvriendelijke oevers aangelegd - onderdeel NVO-programma.	studie/plan	2025-2027	7,04
K18b-02	Einde levensduur	Vaarwegvak 17: Westfriesche Vaart; zijslot bij km. 7,8 Medemblik, vervangen van 4 km houten oeverconstructie en daar waar mogelijk worden natuurvriendelijke oevers aangelegd - onderdeel NVO-programma.	studie/plan	2025-2027	6,74
K20n-06	Einde levensduur	Vervanging remming- en geleidewerken Kooylsuis	studie/plan	2026	0,57
K20n-b-01	Einde levensduur	Vaarwegvak 3: Noordhollandsch Kanaal; vervangen 1000 m houten oeverconstructie door staal - onderdeel NVO-programma.	studie/plan	2024-2026	2,60
K20n-c-02	Einde levensduur	Vaarwegvak 2: Noordhollandsch Kanaal; splitsing Schagerkanaal - Pontveer Westeind. Vervangen van 1000 m houten oeverconstructie door staal - onderdeel NVO-programma.	studie/plan	2025-2026	1,20
K20n-d-01	Einde levensduur	Vaarwegvak 1: Noordhollandsch Kanaal Pontveer Westeinde - Koopvaarderschutsluis (KVSS); vervangingen van houten oeverconstructie door staal - onderdeel NVO programma.	studie/plan	2023-2024	3,70

Project-nr.	Thema	Omschrijving verbeter- en uitbreidingsprojecten	Fase	(mogelijke) Uitvoering	Bedrag in mln €
alg-41	bereikbaarheid	Bereikbaarheid Den Helder Er wordt een integrale studie gedaan naar het verbeteren van de bereikbaarheid in Den Helder, waarbij ook niet-infrastructurele maatregelen worden onderzocht. Deze studie wordt geïntegreerd in het bereikbaarheidsonderzoek dat binnen het programma De Kop Werkt! wordt uitgevoerd.	studie	n.n.b.	n.t.b.
K20-07	bereikbaarheid	Verlenging Koopvaarderschutsluis, gemeente Den Helder Er wordt groot onderhoud uitgevoerd aan de Koopvaarderschutsluis. De damwanden zijn aangetast door bacteriën. Gelijktijdig met het groot onderhoud wordt de kolk lengte van de sluis verlengd tot 115 meter. Deze verlenging sluit aan bij de ambitie van de provincie om het Noordhollands Kanaal als kernnet aan te wijzen, dat in de toekomst geschikt wordt voor minimaal CEMT-klasse 4. Door het verlengen van de sluis kunnen langere	realisatie	2021-2023	7,70

Project-nr.	Thema	Omschrijving verbeter- en uitbreidingsprojecten	Fase	(mogelijke) Uitvoering	Bedrag in mln €
		schepen via het Noordhollands Kanaal richting Amsterdam varen. Zie ook vervangingsproject 19D07-90			
N240-14	verkeers-veiligheid	Trajectbenadering N240b, gedeelte A7-Medemblik, gemeente Hollands Kroon Gelijktijdig met het variabel onderhoud op de N240, gedeelte A7-Medemblik, wordt ter verbetering van de verkeersveiligheid bermverharding aangebracht. Tevens worden de kruispunten voorzien van openbare verlichting en een middengeleider.	realisatie	2020-2022	3,75
N242-24	bereikbaarheid	Noordelijke ontsluiting Agriport op de N242, gemeente Hollands Kroon 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.	studie	2022	n.t.b.
N248-15	verkeers-veiligheid	Verbreding Stolperbasculebrug, gemeente Schagen De brug wordt vervangen en gelijktijdig verbreed. Zie vervangingsproject 14D35-90.	plan	2023-2024	2,50 (raming)
N250-01	bereikbaarheid	Doorstroming in Den Helder - kortetermijnmaatregelen De versterking N250 (boot Texel - knooppunt De Kooy) is in het programma De Kop Werkt! opgenomen. Er wordt een aantal kortetermijnmaatregelen gerealiseerd, namelijk de aanpassing van de kruising N250-Havenweg en de vervanging van de VRI's op de N250 voor iVRI's.	realisatie	2020	1,50
N250-04	bereikbaarheid	N250-Hoofdgracht, gemeente Den Helder Doordat de TESO een nieuwe, grotere veerboot in gebruik heeft genomen, kan - vanwege de grotere capaciteit - het schip bij volledige bezetting niet tijdig worden gelost. Daardoor kan de veerboot ook niet tijdig worden geladen en komt de dienstregeling in gevaar.	studie	2021	n.t.b.
N501-03	verkeers-veiligheid	Reconstructie kruispunt N501-Keesomlaan/Westerweg, gemeente Texel uit studiefase Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt er op dit kruispunt een enkelstrooksrotonde gerealiseerd.	plan	2021	1,05 (raming)
N501-05	verkeers-veiligheid	Reconstructie kruispunt N501-Redoute, gemeente Texel <i>nieuw project/uit studiefase</i> Dit project is onderdeel van het project alg-43 Programma provinciale fietsknelpunten (rapport Fietzersbond). Op het kruispunt wordt een middengeleider voor overstekend langzaam verkeer gerealiseerd, zodat fietsers in twee fasen de N501 kunnen oversteken. Door de realisatie van de middengeleider ontstaat tevens de ruimte om een linksafstrook aan te leggen.	plan	2021	0,50

Projectnr.	Thema	Omschrijving vervangingsprojecten	Fase	Uitvoering	Bedrag (mln €)
N242a-06	Einde levensduur	Renovatie (levensverlenging) rijbaan op het gedeelte km 45,6 tot km 46,92.	studie/plan	2025	1,45
N242Ld-02	Einde levensduur	Vervanging kunstwerk fietsbrug.	studie/plan	2022	0,64
19B08 19B09	Einde levensduur	Vervanging remming- en geleidewerken en damwanden Huijgenbruggen	studie/plan	2026	0,60
N510b-01	Einde levensduur	Vervanging wegconstructie (km 10.450 - 12.280).	studie/plan	2028	1,64
N504a-01	Einde levensduur	Schoorl dammerbrug civiel, vervanging (renovatie) val	studie/plan	2023-2024	1,22
K4K5K6A-OEV-91	Einde levensduur	Vervanging oevers	realisatie	t/m 2021	4,40
K7K8-OEV-90	Einde levensduur	Vervanging oevers	realisatie	t/m 2021	4,80
K4/5/6-A-02 1	Einde levensduur	Roskamsluis Zelfbediening	realisatie	t/m 2021	0,43
K4/5/6-A-02 2	Einde levensduur	Roskamsluis aanpassingen in het kader van de Machinerichtlijn	realisatie	t/m 2021	0,28
K20a-02	Einde levensduur	Vaarwegvak 5; Noordhollandsch Kanaal: Omval - Alkmaar Noord, vervangen van 373m houten oeverconstructie door staal (geen NVO mogelijk).	realisatie	t/m 2021	1,60
ALG-Vaarwegen	Einde levensduur	Vervanging installaties Bediening Centrale Heerhugowaard	studie/plan	2024	4,50
K7/8-02	Einde levensduur	Vaarwegvak 21: Hoornsevaart en Huigenvaart; vervanging van 0,4 km houten oeverconstructie voor hout (waarvan 272 m bij woonboten), inclusief aanleg NVO op verschillende locaties	studie/plan	2023-2024	1,80

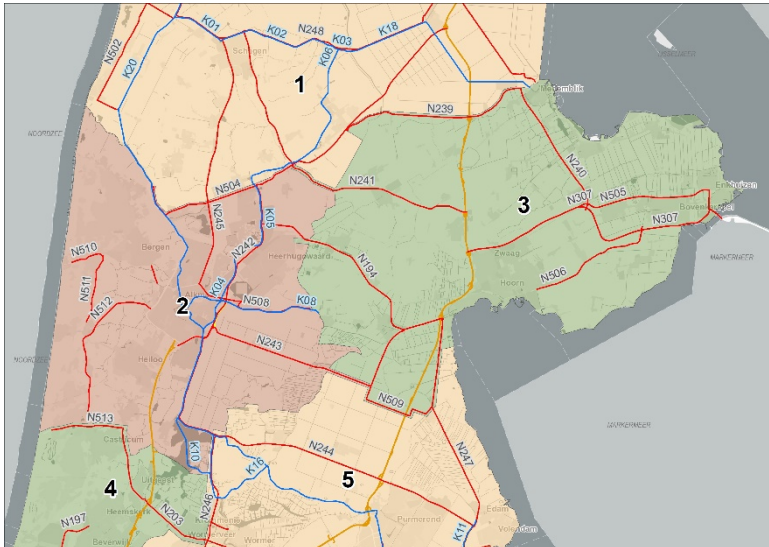
Project-nr.	Thema	Omschrijving verbeter- en uitbreidingsprojecten	Fase	(mogelijke) Uitvoering	Bedrag (mln €)
alg-13	bereikbaarheid	Nieuwe aansluiting op de A9, gemeente Heiloo (GGA Alkmaar) Er wordt een nieuwe aansluiting op de A9 ter hoogte van de Lagelaan in Heiloo gerealiseerd. PNH realiseert deze aansluiting in opdracht van gemeente Heiloo. 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. kredietverhoging	realisatie	2021-2023	45,90
N242-25	bereikbaarheid	Verkenning N242, gedeelte N508 (Nollencicuit)-N241 (Verlaat), gemeente Heerhugowaard Er wordt een verkenning uitgevoerd om de knelpunten in beeld te brengen, die zich op de N242 voordoen.	studie	na 2026	n.t.b.
N242-26	verkeersveiligheid	Verkeersmanagement N242, gedeelte A9-N508, gemeente Alkmaar uit studiefase Het wegbeeld op de N242 tussen de A9 en de N508 komt niet overeen met de toegestane maximumsnelheid. Het traject wordt door weggebruikers als onveilig ervaren door de combinatie van de werkelijk gereden snelheid, brugopeningen, bochten en landbouwverkeer. Door het plaatsen van portalen met matrixborden, waarop de maximumsnelheid is aangegeven, wordt de verkeersveiligheid verbeterd.	plan	2022	3,00

Project-nr.	Thema	Omschrijving verbeter- en uitbreidingsprojecten	Fase	(mogelijke) Uitvoering	Bedrag (mln €)
N243-06	verkeers-veiligheid	Trajectbenadering N243a, gemeenten Alkmaar, Beemster en Koggenland Het traject loopt van de N242 naar de nieuwe aansluiting met de Westfrisiaweg ter hoogte van de N507. Met de reconstructie van de N243 wordt de verkeerveiligheid verbeterd, de doorstroming geborgd en waar mogelijk de ruimtelijke karakteristieken van het gebied versterkt. Daarenboven is de reconstructie noodzakelijk, omdat de weg voor een deel aan het einde van de levensduur is. Het ontwerp is gericht op de aanleg van rotondes en een uniform profiel op basis van een weg van 7,05 meter, een vergevingsgezinde berm van 3 meter en een fietspad van 3 meter.	realisatie	2021-2023	41,32
N508-06	bereikbaarheid	Onderzoek reconstructie N508 inclusief aansluiting N242 De N508 is onderdeel van de Ring Alkmaar en een belangrijke ontsluitingsroute voor het noordelijke deel van Alkmaar. Het verkeer kan mogelijk sneller en veiliger worden afgewikkeld door het aanpassen van de kruispunten. Een 'vrije rechtsaffer' van de N508 naar de N242 draagt bij aan een betere afwikkeling. Voor de kruispunten met de Herenweg en de N245 is mogelijk winst te behalen door een gewijzigde rijstrookindeling, waarbij eveneens gedacht kan worden aan vrije rechtsaffers. Het kruispunt met de Herenweg is onderdeel van een OV-route richting St.Pancras.	studie	2025-2026	n.t.b.

4.3. Gebied 3 - West-Friesland

Gebiedsgrens

Het gebied bestaat uit de gemeenten Drechterland, Enkhuizen, Hoorn, Koggenland, Medemblik, Opmeer en Stede Broec. Ten noorden van Medemblik valt een deel van de bestuurlijke regio Westfriesland in het beheergebied Kop van Noord-Holland.



Gebiedskenmerken

West-Friesland kent zowel landelijke als stedelijke gebieden. Het betreft een regio met veel externe relaties, een sterke werkgelegenheidsstructuur, veel vitale, regionaal gewortelde bedrijven en een sterke logistieke en agribusiness-sector. Daarbij werken velen buiten West Friesland. Ook hier geldt dat in de landelijke gebieden het vervoer per auto belangrijk is voor de langere afstanden en het vrachtvervoer. De noord-zuidverbinding (A7 en spoorverbinding Amsterdam/West-Friesland) is de belangrijkste (economische) verbinding voor de regio. Er worden de komende jaren veel woningen gebouwd in de regio. Hoorn wil meer Stad worden en zet in op een meer hoog stedelijk karakter rond het OV-knooppunt de Poort van Hoorn. Voor toeristen is het een aantrekkelijke regio door de natuur, het water en de historische steden.

Onderhoud

Het onderhoud van de bermen wordt ecologisch uitgevoerd, zodat de biodiversiteit langs de provinciale wegen toeneemt. De komende jaren worden diverse verkeersregelinstanties vernieuwd als onderdeel van het variabel onderhoud van de betreffende kruispunten.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

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

Projectnr.	Thema	Omschrijving vervangingsprojecten	Fase	Uitvoering	Bedrag (mln €)
N247B-02	Einde levensduur	Vervanging vaste kunstwerken. Gelijktijdig met de vervanging worden de kunstwerken verbreed (zie nieuw project N247-17)	realisatie	t/m 2024	3,60
N241b-03	Einde levensduur	Vervanging wegconstructie, 3 kunstwerken, fietspaden en verkeersregelinstanties. Gelijktijdig met het onderhoud wordt de verkeersveiligheid verbeterd (zie nieuw project N241-13).	realisatie	t/m 2024	10,85
N239a-03	Einde levensduur	Vervanging wegconstructie. Gelijktijdig wordt de verkeersveiligheid verbeterd (zie nieuw verbeterproject N239-08).	realisatie	t/m 2023	2,09
N506A-02	Einde levensduur	Vervanging wegconstructie. Gelijktijdig met het onderhoud wordt bermverharding aangebracht (zie nieuwe project N506-02).	realisatie	t/m 2021	3,70
N505a-01	Einde levensduur	Reconstructie resterende gedeelten van N505a op de locaties waar hoogovenslakken aanwezig zijn.	studie/plan	2027	1,40

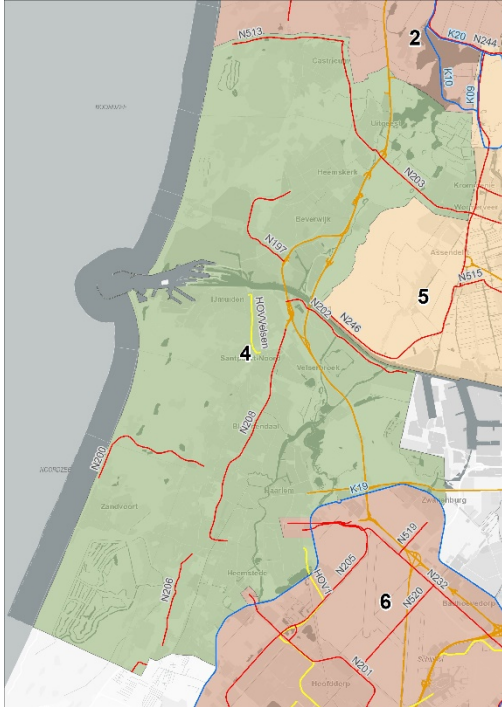
Project-nr.	Thema	Omschrijving verbeter- en uitbreidingsprojecten	Fase	(mogelijke) Uitvoering	Beschikbaar krediet (raming) in mln €
N239-03	bereikbaarheid	Ontsluiting Agriport A7 en reconstructie kruispunten N239/op-en afritten A7, gemeenten Medemblik en Hollands Kroon De hoofdontsluiting van het Agriport 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 op dit wegdeel te verkrijgen en de verkeersveiligheid te waarborgen worden deze drie kruispunten met behulp van drie gekoppelde verkeersregelinstanties op elkaar aangesloten.	studie	2024-2025	n.t.b.
N239-08	verkeersveiligheid	Trajectbenadering N239a, gedeelte N242-A7, gemeenten Hollands Kroon, Opmeer en Medemblik Er staat groot onderhoud gepland op de N239, gedeelte N242-A7. Gelijktijdig met het groot onderhoud worden rotondes gerealiseerd op de kruispunten N239-Langereis en N239-Zuiderzeestraat, wordt een nieuwe fietsbrug aangelegd en worden kleine verkeersveiligheidsverbeteringen uitgevoerd. Op het kruispunt N239-Alkmaarseweg, één van de knelpunten uit het rapport van de Fietzersbond (zie project alg-43), wordt een middengeleider voor overstekend langzaam verkeer aangelegd.	realisatie	2020-2022	5,70
N240-05	verkeersveiligheid	Aanleg rotonde kruispunt N240-N239 en parallelweg N240, gedeelte Almereweg-N239, gemeenten Medemblik en Hollands Kroon Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt op het kruispunt N239-N240 een rotonde aangelegd. Daarnaast wordt het ontbrekende deel parallelweg langs de N240 aangelegd tussen de Almereweg en de N239, zodat het agrarisch verkeer niet meer door de kern van Opperdoes hoeft te rijden. Tevens wordt er voor de parallelweg een doorsteek door de Westfriesedijk naar de Koggenrandweg gemaakt.	studie	2023-2024	n.t.b.
N241-13	verkeersveiligheid	Trajectbenadering N241b, gedeelte N242-A7, gemeenten Heerhugowaard, Hollands Kroon, Opmeer en Medemblik Gelijktijdig met het groot onderhoud op de N241b, gedeelte N242-A7 worden - ter verbetering van de verkeersveiligheid - verschillende maatregelen genomen. De weg, bermen en het fietspad worden verbreed. De kruispunten worden heringericht. En ter hoogte van de Trambaan wordt de N241 naar het noorden omgelegd.	plan	2020-2024	44,08 waarvan 11,00 voorbereidingskrediet

Project-nr.	Thema	Omschrijving verbeter- en uitbreidingsprojecten	Fase	(mogelijke) Uitvoering	Beschikbaar krediet (raming) in mln €
N247-17	verkeers-veiligheid	Trajectbenadering N247b, gedeelte N244-A7, gemeenten Edam-Volendam en Koggenland Gelijktijdig met het groot onderhoud op de N247, gedeelte N244-A7, worden twee vaste bruggen vervangen (PMO) en tevens verbreed (PMI).	plan	2022-2023	1,45
N505-01	verkeers-veiligheid	Trajectbenadering N505a, gemeenten Drechterland, Stede Broec, Enkhuizen De N505a loopt van de N240 naar de N302 (v/h deel van de N302, maar heet vanaf 2019 N505). Het onderhoudsproject is opgenomen in de studiefase van het PMI, zodat onderzocht kan worden of er gelijktijdig met het groot onderhoud (vervanging verkeersregelinstallaties) aanpassingen aan de kruispunten op het traject worden gerealiseerd. Op deze manier wordt de overlast voor de weggebruiker zoveel mogelijk beperkt.	studie	2027	n.t.b.
N506-02	verkeers-veiligheid	Trajectbenadering N506a, gemeenten Hoorn, Drechterland, Stede Broec, Enkhuizen Er staat groot onderhoud gepland op het deel van de N506 dat niet tot de Westfriisaweg behoort. Gelijktijdig met het groot onderhoud wordt er vanuit verkeersveiligheidsoogpunt bermverharding aangelegd.	realisatie	2020-2021	1,27

4.4. Gebied 4 – Zuid-Kennemerland/IJmond

Gebiedsgrens

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



Gebiedskenmerken

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

Onderhoud

Het onderhoud van de bermen wordt ecologisch uitgevoerd, zodat de biodiversiteit langs de provinciale wegen toeneemt. De komende jaren worden op een aantal wegen de stille deklagen vervangen. Op de fietspaden langs de N202a wordt variabel onderhoud uitgevoerd en in 2021 staat onderhoud aan de rijbaan gepland. Gelijktijdig met het variabel onderhoud wordt de verkeersveiligheid verbeterd (dit is geprogrammeerd als nieuw verbeterproject N202-05, zie de tabel op de volgende pagina). De komende jaren worden diverse verkeersregelininstallaties vernieuwd als onderdeel van het variabel onderhoud van de betreffende kruispunten.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

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

Project-nr.	Thema	Omschrijving vervangingsprojecten	Fase	Uitvoering	Bedrag (mln €)
N197a-01	Einde levensduur	Oplossen van wateroverlast N197 door vervanging wegconstructie km 5,6 tot 6,0	realisatie	t/m 2021	0,50
N206b-02	Einde levensduur	Vervanging wegconstructie van km 39,1 tot km 39,45	studie/plan	2028	0,32
N513a-06	Einde levensduur	Vervanging N513 tussen km. 21.04 - 22.8.	studie/plan	2026	1,03

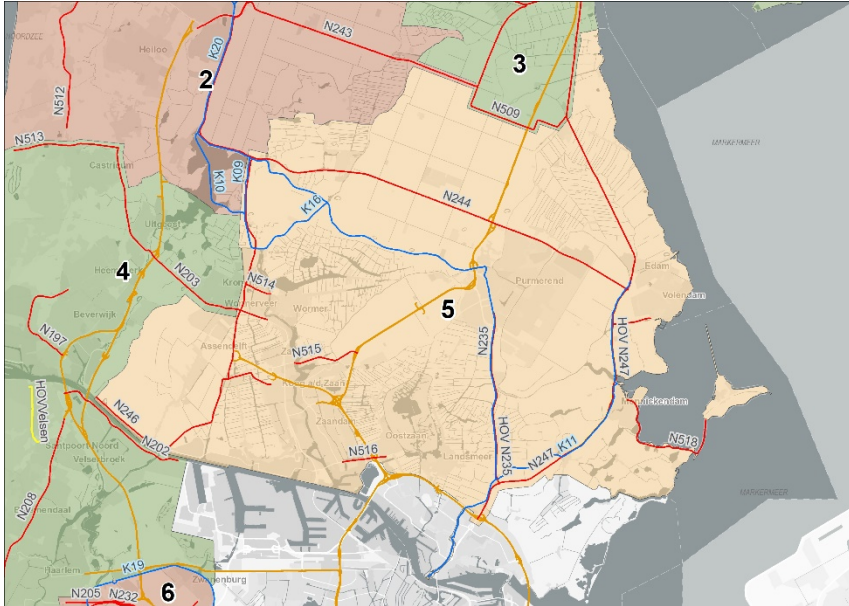
Project-nr.	Thema	Omschrijving nieuwe projecten	Fase	Uitvoering	Bedrag (mln €)
alg-42	bereikbaarheid	Busbaan Wijckermolen (busstation Beverwijk - Wijckermolen) Dit project is onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Investeringsagenda Openbaar Vervoer 2015-2020. In 2010 zijn plannen gemaakt voor een nieuw busstation in Beverwijk. Inmiddels is het busstation mede door financiering van de provincie gereed gekomen. In de plannen voor het busstation is tevens voorzien in een goede en snelle route van en naar het station. Door de nieuwe ligging van het station moeten de bussen nu meer omrijden dan in het verleden het geval was (om de bioscoop heen). Daarom is in de plannen zowel aan de oost- als westzijde van het busstation een busbaan opgenomen. Er wordt een korte busbaan tussen het busstation van Beverwijk en de ontsluitingsweg Wijckermolen gerealiseerd. De busbaan wordt gesitueerd tussen het spoor en het stationsgebouw.	realisatie	2021-2023	3,20
N197-04	bereikbaarheid	Busbaan Wijckerpoort (Velsertaverse-busstation Beverwijk) Dit project is onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Investeringsagenda Openbaar Vervoer 2015-2020. De bussen van Beverwijk naar Haarlem en IJmuiden lopen vertraging op op de route tussen het busstation Beverwijk en de Velsertunnel. In de spitsuren ontstaat er filevorming op de Velsertweg en Velsertaverse door het grote verkeersaanbod. Dit leidt tot oponthoud voor de bus en tot een onbetrouwbare dienstregeling. Het probleem wordt verergerd bij de passage van goederentreinen (soms ook in de spitsperiode) van Tata-Steel. Er wordt een vrijliggende busbaan aangelegd, inclusief halte voor Velsen Noord tussen het busstation Beverwijk en de Velsertaverse, die ook een kortere route kent. Tevens wordt een voet-fietsonderdoorgang onder de Velsertaverse met een verbinding naar station Beverwijk gerealiseerd.	realisatie	2021-2023	19,60
N202-05	verkeersveiligheid	Trajectbenadering N202a, gemeente Velsen uit studiefase Gelijktijdig met het groot onderhoud op de N202 tussen hmp. 1.9 en 7.0 wordt er bermverharding aangebracht om de 'vergevingsgezindheid' van de weg te vergroten, wordt de ambulance-uitrit aangepast en wordt er een faunapassage gerealiseerd.	plan	2022	0,70

Project-nr.	Thema	Omschrijving nieuwe projecten	Fase	Uitvoering	Bedrag (mln €)
N203-01	bereikbaarheid	Verbinding A8/A9, gemeenten Zaanstad en Heemskerk Een nieuwe weg tussen de A8 en de A9 zorgt voor een betere bereikbaarheid van de regio's Zaanstreek en IJmond. Ook verbetert hierdoor de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft. De provincie onderzoekt, samen met de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten in de regio en de rijksoverheid, de mogelijkheden van deze weg. Een belangrijk gegeven is dat deze weg het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam kruist. Omdat hier een goede oplossing voor nodig is, wordt een landschapsplan opgesteld. Het landschapsplan bekijkt hoe de bijzondere waarde van het werelderfgoed ter plaatse zo goed mogelijk hersteld en versterkt kan worden. Vervolgens wordt de nieuwe wegverbinding ingepast via het tracé van het Golfbaanalternatief. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar een verdiepte ligging van de weg of een tunnel. Verder is er in het onderzoek aandacht voor het opvangen van veranderingen in het klimaat (<i>dit project betreft ook gebied 5 en is daar ook benoemd</i>).	studie	na 2024	n.t.b.
N208-05	bereikbaarheid	Aanleg fietsverbinding langs de N208, gemeenten Haarlem en Bloemendaal Veel fietsers moeten tot 2 keer de N208 oversteken op weg naar school (Coornhert Lyceum) en de binnenduinrand. Daarom wordt er een fietsverbinding gerealiseerd tussen de Munterslaan en de Wagenweg als ontbrekende schakel in het netwerk.	realisatie	2020-2021	3,25
N208-08	bereikbaarheid	Doorfietsroute Kennemerland langs de N208, gemeenten Haarlem en Velsen De provincie werkt in samenwerking met de gemeenten Haarlem en Velsen aan een doorfietsroute in Kennemerland, van Uitgeest naar Heemstede. Tussen de Jan Gijzenkade (Santpoort-Zuid/Haarlem Deltwijk) en de Hoofdstraat (Santpoort-Noord) ontbreekt aan de westzijde van de N208 een fietspad, waardoor fietsers moeten omfietsen of de N208 twee keer moeten kruisen en gebruikmaken van oncomfortabele routes door Haarlem-Noord. Als onderdeel van de doorfietsroute wordt een fietspad gerealiseerd.	studie	2024-2025	n.t.b.

4.5. Gebied 5 – Zaanstreek-Waterland

Gebiedsgrens

Het gebied Zaanstreek-Waterland bestaat uit de gemeenten Amsterdam (gedeeltelijk), Alkmaar (v/h Graft-De Rijp), Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland en Zaanstad. Voor de gemeente Amsterdam is alleen een deel van het Noordhollandsch Kanaal (tot de grens met Landsmeer) en een klein deel van de N247 onderdeel van het gebied.



Gebiedskenmerken

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

Onderhoud

Het onderhoud van de bermen wordt ecologisch uitgevoerd, zodat de biodiversiteit langs de provinciale wegen toeneemt. Het groot onderhoud op de N514 is deels opgenomen in het vervangingsproject Zaanbrug (programma 'Vaart in de Zaan'). Bij het verbeterproject N244-07 is het variabel onderhoud op de N246 (tussen de N203 en de N244) een integraal onderdeel. Bovendien wordt het fietspad langs de N246 aangepakt en krijgen de twee vaste kunstwerken (25B03 en 25B05) onderhoud. De komende jaren worden diverse verkeersregelinstallaties vernieuwd als onderdeel van het variabel onderhoud van de betreffende kruispunten. De gemeente Amsterdam bouwt een nieuwe fietsbrug bij het complex van de Willem-I-sluizen. Daarbij is afgesproken dat de bediening van de Willem-I-sluizen wordt overgedragen van de provincie naar Waternet, die voor Amsterdam de brugbediening uitvoert. Hiertoe worden in 2021 maatregelen in het bedienhuis bij de sluizen aangepast voor de nieuwe bediensituatie.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

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

Projectnr.	Thema	Omschrijving vervangingsprojecten	Fase	Uitvoering	Bedrag (mln €)
N247A-03	Einde levensduur	Vervanging Dijksbrug	realisatie	t/m 2024	1,60
N247A-06	Einde levensduur	Vervanging Slochterbrug/duikers	realisatie	t/m 2024	2,00
19D03A-90	Einde levensduur	Vervanging brug Krommenie A	realisatie	t/m 2024	8,76
19D04-90	Einde levensduur	Vervanging brug Krommenie B	realisatie	t/m 2024	8,76
N246a-03	Einde levensduur	Vervanging vaste kunstwerken 25B03 en 25B05 (km 15,75 tot km 25,16)	studie/plan	2022	2,47
N247a	Einde levensduur	Rehabilitatie N247. Wordt mogelijk gecombineerd met nieuw project N247-22	studie/plan	2028	0,73
K20A-01	Einde levensduur	Vervanging Vaarwegvak 5	realisatie	t/m 2023	3,40
K20/10/09-B-01	Einde levensduur	Vervanging Vaarwegvak 7	realisatie	t/m 2023	2,80
K20N-A-01	Einde levensduur	Vervanging Vaarwegvak 4	realisatie	t/m 2023	1,50
K09-01	Einde levensduur	Vervanging Vaarwegvak 8	realisatie	t/m 2023	0,84
K11-a-01	Einde levensduur	Vaarwegvak 22: Trekvaart Schouw - Edam; deel Schouw - Purmer Ee (Splitsing Gouwe). Vervangen van 1000 m houten oeverconstructie en waar mogelijk worden natuurvriendelijke oevers aangebracht	studie/plan	2025	1,70
K11-a-02	Einde levensduur	Vaarwegvak 22: Trekvaart Schouw - Edam; deel Schouw - Purmer Ee (Splitsing Gouwe). Vervangen van 1500 m houten oeverconstructie en waar mogelijk worden natuurvriendelijke oevers aangebracht	studie/plan	2021-2022	2,60
K11-b-01	Einde levensduur	Vaarwegvak 23: Trekvaart Schouw - Edam; Splitsing Gouwe - beheergrens Purmerringvaart; vervangen van 2000 m houten oeverconstructie en waar mogelijk worden natuurvriendelijke oevers aangebracht	studie/plan	2023-2024	2,90
K20m-a-01	Einde levensduur	Vaarwegvak 10: Noordhollandsch Kanaal; vervangen van 900 m houten oeverconstructie door staal	studie/plan	2021-2022	1,50
K20m-b-01	Einde levensduur	Vaarwegvak 11: Noordhollandsch Kanaal; Knollendamervvaart - Gat van de meer (Akersloot). Vervangen van 2,5 km houten oeverconstructie door staal.	studie/plan	2021-2023	7,00
K20z-a-01	Einde levensduur	Vaarwegvak 12: Noordhollandsch Kanaal; vervangen duiker onder busbaan km 8,15 tot Sluis Purmerend 840 m	studie/plan	2022-2024	1,85
K20z-b-01	Einde levensduur	Vaarwegvak 13: Noordhollandsch Kanaal; vervangen van 2500 m stalen oeverconstructie (2500 m) en duiker onder busbaan tot Sluis Purmerend.	studie/plan	2021-2022	13,40
K9-01	Einde levensduur	Vervanging oever vaarwegvak 8	studie/plan	2021	0,84

Project-nr.	Thema	Omschrijving verbeter- en uitbreidingsprojecten	Fase	Uitvoering	Bedrag in mln €
alg-29a	bereikbaarheid	Nieuwbouw Wilhelminasluis, gemeente Zaanstad Het programma 'Vaart in de Zaan!' heeft tot doel de bevaarbaarheid van de Zaan te verbeteren, zodat bedrijven de modaliteit vervoer over water blijvend kunnen benutten en uitbreiden. Begin 2010 heeft de provincie het eigendom en het beheer van de Wilhelminasluis overgenomen van het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. De provincie realiseert de vernieuwing van de Wilhelminasluis. Het project draagt bij aan de opwaardering van de Zaan tot een volwaardige CEMT-klasse Va vaarweg. kredietverhoging	realisatie	2014-2021	53,97
alg-29b	bereikbaarheid	Vervangen Zaanbrug, gemeenten Wormerland en Zaanstad Het programma 'Vaart in de Zaan!' heeft tot doel de bevaarbaarheid van de Zaan te verbeteren, zodat bedrijven de modaliteit vervoer over water blijvend kunnen benutten en uitbreiden. De provincie realiseert namens de gemeenten de vernieuwing van de Zaanbrug tussen Wormer en Wormerveer. Het project draagt bij aan de opwaardering van de Zaan tot een volwaardige CEMT-klasse Va vaarweg. kredietverhoging	realisatie	2018-2022	24,33
N203-01	bereikbaarheid	Verbinding A8/A9, gemeenten Zaanstad en Heemskerk Een nieuwe weg tussen de A8 en de A9 zorgt voor een betere bereikbaarheid van de regio's Zaanstreek en IJmond. Ook verbetert hierdoor de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft. De provincie onderzoekt, samen met de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten in de regio en de rijksoverheid, de mogelijkheden van deze weg. Een belangrijk gegeven is dat deze weg het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam kruist. Omdat hier een goede oplossing voor nodig is, wordt een landschapsplan opgesteld. Het landschapsplan bekijkt hoe de bijzondere waarde van het werelderfgoed ter plaatse zo goed mogelijk hersteld en versterkt kan worden. Vervolgens wordt de nieuwe wegverbinding ingepast via het tracé van het Golfbaanalternatief. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar een verdiepte ligging van de weg of een tunnel. Verder is er in het onderzoek aandacht voor het opvangen van veranderingen in het klimaat (<i>dit project betreft ook gebied 4 en is daar ook benoemd</i>).	studie	na 2024	n.t.b.
N247-16	bereikbaarheid	Bereikbaarheid Waterland: maatregelen N247, gedeelte A10-Edam De bereikbaarheid van Waterland verslechtert. De N247 is zwaar belast met zowel autoverkeer als openbaar vervoer. De samenwerkende overheden willen de bereikbaarheid op de N247 voor fietsers, automobilisten en openbaar vervoerreizigers bevorderen. De verkeersveiligheid moet daarbij verbeteren en de leefbaarheid en de natuur mogen er niet op achteruitgaan. Om de doorstroming te verbeteren, worden de opstelvakken bij het kruispunt N247-A10 aangepast en de verkeersstromen (openbaar vervoer/ autoverkeer/fietsers) rondom kruispunt Het Schouw ontvlochten door een complete reconstructie met aanleg van diverse kunstwerken. Daarnaast wordt bij kruispunt Het Schouw een busoverstappunt, een P+R en P+B aangelegd en wordt het huidige brandstofverkooppunt verplaatst. Rond kruispunt Bernhardlaan in Monnickendam wordt de (aansluiting met de) parallelweg verplaatst, een P+R aangelegd en een bushalte verplaatst. Kruispunt Nieuwendam, Hoogedijk en Wagenweg worden aangepast. Tussen de Hoogedijk en de Wagenweg wordt een fietspad aan de oostzijde van de N247 aangelegd en het wegprofiel tussen de Hoogedijk en de Zedde (N517) wordt verbreed zodat er meer ruimte komt tussen de busbaan en de rijbaan. kredietverhoging	realisatie	2019-2024	56,50

Project-nr.	Thema	Omschrijving verbeter- en uitbreidingsprojecten	Fase	Uitvoering	Bedrag in mln €
N247-18	verkeers-veiligheid	Reconstructie Bernhardbrug (hefbrug Monnickendam) en studie hoogwaardige fietsverbinding Amsterdam-Noord - Edam / Volendam (N247) De Bernhardbrug bij Monnickendam vormt de hoofdontsluiting van zowel Monnickendam als Marken richting de N247. De brug is te smal om alle verkeersstromen gescheiden te kunnen verwerken, de vele fietzers zitten tussen het gemotoriseerd verkeer. Ook op de kruispunten aan beide zijden van de brug is een verwarrende verkeerssituatie aanwezig. Tevens is de Bernhardbrug als knelpunt geïdentificeerd in de verkenning van de Vervoerregio Amsterdam naar een hoogwaardige fietsverbinding van Amsterdam-Noord naar Edam / Volendam.	studie	2024-2025	n.t.b.
N247-19	bereikbaarheid	Verkeersstudie knooppunt A10-N247-S116 (KANS) Samen met RWS, de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam wordt een studie uitgevoerd voor het uitwerken van een langetermijnoplossing voor dit knelpunt. Tijdens de spitsperiodes staan hier vrijwel altijd files, wat mede veroorzaakt wordt door de vele bussen die vanuit Amsterdam naar de regio Waterland v.v. rijden. Dit openbaar vervoer heeft absolute prioriteit, waardoor de doorstroming van het overige verkeer verder wordt beperkt.	studie	2024	n.t.b.
N247-22	bereikbaarheid	Onderzoek N247, gedeelte Het Schouw-Broek in Waterland-Dijksbrug Een eerder advies van de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland om een bovengrondse oplossing te zoeken voor de N247 tussen Het Schouw en Monnickendam wordt heroverwogen. In een co-creatieproces met de dorpsraad van Broek in Waterland, waarbij tevens de hele regio Waterland is betrokken, zijn 4 varianten uitgewerkt. Eind 2018 is de studie afgerond met als eindproduct een MKBA en een vergelijkingsmatrix. Op basis van die eerdere gegevens wordt nu voorgesteld om twee mogelijke breedtes van een onderdoorgang nader uit te werken. Tevens wordt parallel gezocht naar mogelijke financieringsbronnen voor een onderdoorgang. Als alles volgens planning verloopt is eind 2021 duidelijk wat de mogelijkheden zijn van verschillende bakbreedtes en de daarbij behorende nauwkeurige kostenramingen.	studie	n.t.b.	n.t.b.
N515-02	verkeers-veiligheid	Fietstunnel kruispunt N515-Zuiderweg, gemeenten Wormerland en Zaanstad Op het kruispunt N515-Zuiderweg, dat is voorzien van een verkeersregelininstallatie, zijn geen aparte fietsvoorzieningen voor het overstekende (brom-) fietsverkeer. Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt mogelijk een fietstunnel gerealiseerd, mede omdat de Zuiderweg onderdeel is van een snelfietsroute.	studie	2023-2024	n.t.b.
N515-06	bereikbaarheid	Uitbreiding P+R Wijdewormer bij de op-/afrit A7, gemeente Wormerland <i>nieuw project</i> Het P+R-terrein wordt intensief gebruikt en heeft te weinig capaciteit. Om misbruik door forenzen te voorkomen, heeft het fastfood restaurant, dat op hetzelfde terrein gevestigd is, paaltjes geplaatst. Als gevolg hiervan wordt er geparkeerd in de nabijgelegen woonwijk Gelijktijdig met het groot onderhoud van het P+R-terrein worden de parkeervakken heringericht en uitgebreid (45 extra parkeerplekken). Tevens wordt er een hoogtebeperking aangebracht, zodat campers en touringcars geen gebruikmaken van de P+R.	studie	n.t.b.	n.t.b.

Project-nr.	Thema	Omschrijving verbeter- en uitbreidingsprojecten	Fase	Uitvoering	Bedrag in mln €
N516-04	bereikbaarheid	Verkenning N516 (AVANT), gemeenten Zaanstad en Oostzaan De Vervoerregio werkt samen met de provincie en de gemeenten Zaanstad en Oostzaan aan AVANT. De N516 kan het verkeer op termijn niet meer verwerken. Er zijn nu al verschillende knelpunten (bijvoorbeeld de kruising met de Wibautstraat in beheer bij Zaanstad). Daarnaast vinden er tal van ruimtelijke ontwikkelingen plaats (o.a. transitie van een deel van de Achtersluispolder van bedrijventerrein naar woningbouw), waardoor de verkeersdruk op de N516 toeneemt. De Vervoerregio werkt samen met de provincie en de gemeenten Zaanstad en Oostzaan aan de verkenning AVANT (Aanpak Verkeersdruk Ambacht-N516-Thorbeckeweg). De scope van het project AVANT is - in afstemming met de Corridorstudie Amsterdam Hoorn - uitgebreid met dat deel van de N516 dat de twee kruisingen met de A8 omvat, alsook met een ongelijkvloerse fietsverbinding met de Verlengde Stellingweg.	studie	2022-2024	n.t.b.
N517-01	bereikbaarheid	Verlengen busbaan N517 en aanleg linksafstrook, gemeente Edam-Volendam Voor de rotonde van de N517-N247 staat in de ochtendspits vaak een file, waar het openbaar vervoer ook hinder van ondervindt. Door de bestaande busbaan te verlengen kan de lijnbus langs de file rijden. Tevens wordt een linksafstrook en een oversteek voor voetgangers gerealiseerd op het kruispunt met de Wagenweg. <i>kredietverhoging</i>	realisatie	2019-2020	3,63

Een aantal verbeter- en uitbreidingsprojecten in dit gebied veroorzaken nieuwe infrastructuur die onderhouden moet worden. Deze areaaluitbreiding is opgevoerd in de tabel areaaluitbreiding en daarmee wordt het bestaande budget vast onderhoud te zijner tijd verhoogd. Het betreft onder andere de projecten Hoogwaardig OV Fokkerweg-Schiphol Rijk, HOV Aalsmeer Schiphol-Zuid (HOVASZ) en HOV Noordwijk-Schiphol.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

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

Projectnr.	Thema	Omschrijving vervangingsproject	Fase	Uitvoering	Bedrag (mln €)
25C02A-91	Einde levensduur	Vervanging Cruikisbrug A. Gelijktijdig met de vervanging wordt de brug verbreed (zie nieuw project N201-29a) – kredietverhoging	realisatie	t/m 2024	12,25
N232b-03	Einde levensduur	Vervanging aanwezige kunstwerken vervangen door grote duiker.	realisatie	2021	1,60
N232b-06	Einde levensduur	Vervanging van 4 bruggen	studie/plan	2025-2026	3,00
N519a-02	Einde levensduur	Vervanging wegconstructie KM 0,05 tot KM 1,95	studie/plan	2028	1,36
K19n-a-01	Einde levensduur	Vaarwegvak 29: Ringvaart Noord: Zuiderbuiten Spaarne - Nieuwe Liede. Vervangen van 750 m houten oeverconstructie voor hout	studie/plan	2025-2028	1,26
K19n-b-01	Einde levensduur	Vaarwegvak 30: Ringvaart Noord: Nieuwe Liede - brug Halfweg; vervangen van 700m houten oeverconstructie voor hout	studie/plan	2020-2023	1,18
K19n-c-01	Einde levensduur	Vaarwegvak 31: Ringvaart Noord: brug Halfweg - Nieuwe Meer; vervangen van 900 m houten oeverconstructie voor hout	realisatie	2020-2023	1,51
K19o-a-01	Einde levensduur	Vaarwegvak 32: Ringvaart Oost; Nieuwe Meer - Aalsmeerderbrug; vervangen houten oeverconstructies ca. 900 m en ca. 750 door hout – nieuw krediet	studie/plan	2021-2024	1,60
K19o-b-01	Einde levensduur	Vaarwegvak 33: Ringvaart Oost: Aalsmeerderbrug - Nieuwe Wetering; vervangen van circa 1000 m houten oeverconstructie voor hout - nieuw krediet	realisatie	2021-2024	1,69
K19w-a-01 + K19w-b-01	Einde levensduur	Vaarwegvak 27 en 28 : Ringvaart West: Kagerplassen - Zijvaart Hillegom en Vaarwegvak 28 Ringvaart Zijvaart Hillegom Zuider buiten Spaarne. bij km 8,0 vervangen houten oeverconstructie 858m door hout (geen natuurvriendelijke oever)	studie/plan	2024-2025	1,40
K19z-a-01	Einde levensduur	Vaarwegvak 34: Ringvaart Zuid: Nieuwe Wetering - splitsing Kagerplassen; vervangen van 750 m oeverconstructie voor hout	studie/plan	2021-2024	1,26
Steunpunt Vijfhuizen	Einde levensduur	Verbouwing Steunpunt	realisatie	t/m 2021	0,92

Project-nr.	Thema	Omschrijving verbeter- en uitbreidingsprojecten	Fase	Uitvoering	Bedrag (mln €)
alg-36	bereikbaarheid	Bereikbaarheid Haarlemmermeer - Bollenstreek Voor de (economische) toekomst van de regio is het belangrijk dat het gebied rondom de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer goed bereikbaar is en blijft. Gestudeerd wordt op het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de (Nieuwe) Bennebroekerweg, welke loopt van de N205 tot de A4. Provinciale Staten hebben op 25 mei 2020 besloten voorlopig alleen in te zetten op de opwaardering van de (Nieuwe) Bennebroekerweg en het verbeteren van de bereikbaarheid van de Haarlemmermeer-Bollenstreek voor de fiets en het openbaar vervoer (zie project HOV-12).	studie	n.n.b.	n.t.b.
HOV-07	bereikbaarheid	Hoogwaardig Openbaar Vervoer Aalsmeer-knooppunt Schiphol Zuid (HOVASZ), gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer en Uithoorn Het tracé loopt van de Fokkerweg in de Haarlemmermeer naar de Poelweg in Uithoorn. Er is gekozen voor de aanleg van een geheel vrije busbaan op de "oude" N201. Daarnaast wordt de N196, gedeelte Fokkerweg-Legmeerdijk, versmald van 2x2 rijstroken naar 2x1 rijstrook. Tevens wordt een fietstunnel gerealiseerd en een fietsoverdoorgang onder de Aalsmeerderbrug.	realisatie	2019-2021	35,61

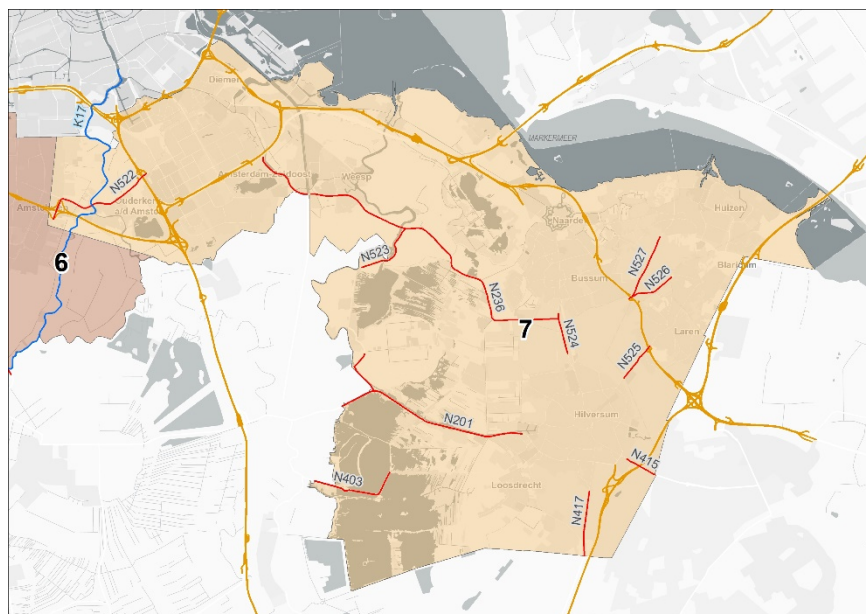
Project-nr.	Thema	Omschrijving verbeter- en uitbreidingsprojecten	Fase	Uitvoering	Bedrag (mln €)
HOV-11	verkeers- veiligheid	Trajectbenadering busbaan Toolenburg-Nieuw Vennep (v/h zuidtak Zuidtangent), gemeente Haarlemmermeer Gelijktijdig met het groot onderhoud van de busbaan Toolenburg-Nieuw Vennep wordt de verkeersveiligheid van de gelijkvloerse oversteken voor het langzaam verkeer verbeterd. Er wordt een middeneiland gecreëerd, zodat het langzaam verkeer de busbaan in twee fasen kan oversteken. Daarnaast worden - ter verbetering van de verkeersveiligheid - enkele verkeersregelininstallaties geoptimaliseerd. Er worden attentielichten geplaatst, die alleen gaan branden als een bus de oversteeklocatie nadert.	plan	2021	1,00
HOV-12	bereik- baarheid	Hoogwaardig Openbaar Vervoer Haarlemmermeer-Bollenstreek De aanleg van een vrije busbaan tussen Noordwijk en Schiphol en maatregelen om de doorstroming van de bus te verbeteren is een gezamenlijk project van de provincies Noord- en Zuid-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, Samenwerkingsorgaan Holland Rijnland en de gemeenten Noordwijk, Teylingen, Lisse en Haarlemmermeer. De door de provincie Noord-Holland uit de voeren maatregelen zijn de aanleg van een HOV-brug met fietsvoorzieningen en het tracé tussen de brug en Nieuw-Vennep.	studie	2023-2024	n.t.b.
HOV-13	bereik- baarheid	Hoogwaardig Openbaar Vervoer Schiphol Oost, ged. Oude Meer-Schiphol Rijk (SOOMR) De provincie, de vervoerregio Amsterdam, gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer en Uithoorn en Schiphol werken aan hoogwaardig openbaar vervoer rondom Schiphol. Het doel is om een ringlijn rond Schiphol aan te leggen. De bus rijdt over de Fokkerweg met een groot deel 70 km/uur. Aan de rand van het in aanleg zijnde Groenenbergterrein wordt een bushalte gerealiseerd. Het profiel van de Fokkerweg is ruim genoeg om de HOV-infrastructuur in te passen.	studie	2021-2023	n.t.b.
HOV-14	bereik- baarheid	Hoogwaardig Openbaar Vervoer Legmeerdijk (N231)/halte Royal FloraHolland uit planfase De R-netlijnen 357 en 358 voldoen in de huidige situatie niet aan de streefwaarden wat betreft snelheid en betrouwbaarheid. Door de aanleg van een HOV-halte bij de hoofdingang van Royal FloraHolland en het in aanleg zijnde Experience Center Floriworld kan de route voor beide buslijnen met 6 minuten worden versneld. De huidige haltes worden opgeheven. Over de N231 wordt een loopbrug (met liften en trappen) aangelegd, zodat buspassagiers veilig de N231 kunnen oversteken. Het uitvoeringskrediet wordt aangevraagd en het project promoveert naar de realisatiefase.	realisatie	2021-2022	4,80
HOV-16	bereik- baarheid	Hoogwaardig Openbaar Vervoer Westtangent, gemeente Haarlemmermeer Tussen station Amsterdam Sloterdijk en Schiphol Plaza wordt een hoogwaardige en hoogfrequente busverbinding gerealiseerd. Op de route wordt een aantal aanpassingen doorgevoerd, waardoor de bus beter en comfortabeler door kan rijden. Dit project is in het iMPI opgenomen, omdat de provincie een aantal kunstwerken in eigendom, beheer en onderhoud neemt. Het bestaande KW20 over de A9 gaat dan naar de gemeente Haarlemmermeer.	n.v.t.	2020-2023	.
HOV-17	bereik- baarheid	Hoogwaardig Openbaar Vervoer Fokkerweg, gemeente Haarlemmermeer 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 er een busbaan gerealiseerd vanaf Schiphol Oost Stationsplein tot Fokker Logistics Park (HOV-05), maar nog niet langs de Fokkerweg. Besloten is de busbaan af te bouwen en dit als apart project op te nemen. De reeds gebouwde fly-over wordt geschikt gemaakt voor gebruik in twee richtingen en er komt een vrijliggende busbaan langs de Fokkerweg tussen de fly-over en de Southern Crossstraat. Ook komt er een tweede bushalte ter hoogte van de Southern Crossstraat en wordt het fietspad langs het traject heringericht.	realisatie	2021-2023	13,23

Project-nr.	Thema	Omschrijving verbeter- en uitbreidingsprojecten	Fase	Uitvoering	Bedrag (mln €)
N196-03	bereikbaarheid	Doorfietsroute Schiphol: fietspad N196/N201 Hoofddorp-Aalsmeer <i>nieuw project</i> Het fietspad langs de N196/N201 tussen Hoofddorp en Aalsmeer wordt opgewaardeerd tot doorfietsroute (welke maatregelen?). 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 gebruik van ongeveer 25% en draagt bij aan de stedelijke bereikbaarheid in de regio.	studie	2025	n.t.b.
N201-29a	verkeersveiligheid	Trajectbenadering N201a, Cruquiusbrug, gemeenten Heemstede en Haarlemmermeer De vervanging van de Cruquiusbrug (brug A) was onderdeel van de Trajectbenadering N201a. Gelijktijdig met de vervanging wordt brug A verbreed en een onderdoorgang voor fietsers aangelegd om een veiligere en betere doorstroming te realiseren.	realisatie	2022-2024	9,70
N201-35	bereikbaarheid	Kruisweg-corridor Dit is een gezamenlijk project van de Vervoerregio Amsterdam, de gemeente Haarlemmermeer, de Schiphol Group en de provincie. Er zijn meerdere knelpunten en ontwikkelingen in en rondom de Kruisweg-corridor waarin de A4, de N201 en de N196 belangrijke verkeersaders zijn. Partijen hebben de handen ineengeslagen om te komen tot integrale oplossingsrichtingen (fiets , HOV en weg) voor de middellange/lange termijn, die de bereikbaarheid van de gehele corridor verbeteren.	studie	n.t.b.	n.t.b.
N205-05	bereikbaarheid	Verdubbeling N205, gedeelte Nieuwe Bennebroekerweg-N207, gemeente Haarlemmermeer Er ligt een voorontwerp voor verdubbeling van de N205, gedeelte Nieuwe Bennebroekerweg-N207. Het project wordt in de studiefase gehouden totdat er duidelijkheid is over de woningbouwontwikkeling in het westen van de Haarlemmermeer.	studie	n.t.b.	n.t.b.
N231-15	bereikbaarheid	Legmeerdijk Zuid, gemeenten Aalsmeer en Uithoorn Op grond van de Vervolgstudie N201 is geconcludeerd dat er meer inzicht nodig is in de samenstelling van het verkeer op de Legmeerdijk Zuid. Pas dan kan worden bepaald of de grootschalige oplossingen (zoals verdiepte ligging) die in de vervolgstudie worden gesuggereerd, ook gewenst en nodig zijn.	studie	n.t.b.	n.t.b.
N231-17	bereikbaarheid	Ongestoord Logistieke verbinding Greenport, gemeente Aalsmeer <i>uit planfase</i> Het project zet in goede bereikbaarheid van de Greenport Aalsmeer en het veilingcomplex van RoyalFloraHolland door infrastructurele maatregelen aansluitend op de N201. De gemeente Aalsmeer realiseert een extra uitgang langs de Middenweg naar de N201, die alleen tijdens venstertijden wordt gebruikt. De provincie realiseert een extra ingang op de Legmeerdijk (N231) ten noorden van de hoofdingang en sluit aan op de te realiseren rotonde op het RoyalFloraHolland-terrein. De afslag is alleen te bereiken vanuit de richting van de Waterwolftunnel en hoewel de ingang alleen voor vrachtverkeer was bedoeld, is ervoor gekozen de aansluiting open te stellen voor al het gemotoriseerd verkeer. Het uitvoeringskrediet wordt aangevraagd en het project promoveert naar de realisatiefase.	realisatie	2021-2022	1,57
N232-14	bereikbaarheid	Verkenning Fokkerweg (N232)/Bosrandweg (N231), gemeenten Haarlemmermeer en Aalsmeer Eén van de conclusies uit het onderzoek 'Ontsluiting A9/A2' is dat de knoop Bosrandweg-Schipholdijk-Fokkerweg in de toekomst mogelijk een knelpunt wordt. Nadere studie wordt opgestart.	studie	2024-2025	n.t.b.
N232-15	bereikbaarheid	Doorfietsroute Schiphol: fietspad N232, gemeente Haarlemmermeer <i>nieuw project</i> 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 gebruik van ongeveer 25% en draagt bij aan de stedelijke bereikbaarheid in de regio.	studie	2021-2025	n.t.b.

4.7. Gebied 7 – Gooi en Vechtstreek

Gebiedsgrens

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



Gebiedskenmerken

Gooi en Vechtstreek is strategisch gelegen tussen Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht en heeft een aantal verstedelijkte gebieden en een aantrekkelijk landschap om te recreëren, zoals de Heuvelrug, de Vechtstreek en de Randmeren. Hoewel de regio bestaat uit middelgrote en kleinere gemeenten, zijn de mobiliteitsopgaven groot vanwege de scharnierfunctie tussen Utrecht, Flevoland en Noord-Holland. Het gebied wordt doorkruist door grote rijkswegen en spoorlijnen. Gooi en Vechtstreek kenmerkt zich onder andere door een groene woonomgeving, een forse woningbouwopgave, met name in de omgeving van Amsterdam, veel natuurgebieden, een cluster van (digitale) creatieve bedrijven en Media Valley en het Unesco werelderfgoed De Stelling van Amsterdam.

Onderhoud

Het onderhoud van de bermen wordt ecologisch uitgevoerd, zodat de biodiversiteit langs de provinciale wegen toeneemt. De nieuwe Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) baan Hilversum – Huizen zal in eigendom en beheer komen van de provincie. Deze nieuwe infrastructuur is opgevoerd in de tabel areaaluitbreiding en daarmee wordt het bestaande budget vast onderhoud voor het gebied verhoogd met afgerond € 0,2 miljoen per jaar.

In 2021 start op de N201 de uitvoering van de trajectaanpak. Het project omvat onder andere rijbanen, bruggen en fietspad. Daarbij wordt naast de uitvoering van vervangingen en verbeteringen, ook het variabel onderhoud meegenomen.

De komende jaren worden diverse verkeersregelinstallaties vernieuwd als onderdeel van het variabel onderhoud van de betreffende kruispunten.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

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

Projectnr.	Thema	Omschrijving vervangingsprojecten	Fase	Uitvoering	Bedrag (mln €)
25G16/17-90	Einde levensduur	Vervanging brug Ouderkerk. Gelijktijdig met de vervanging wordt de brug opgewaardeerd (zie nieuw project N522-05) kredietverhoging	realisatie	t/m 2023	19,79
N417A-01	Einde levensduur	Vervanging deklaag km 8,9-10,8 Utrechtseweg	realisatie	t/m 2022	1,20

Projectnr.	Thema	Omschrijving vervangingsprojecten	Fase	Uitvoering	Bedrag (mln €)
N236A-02	Einde levensduur	Vervanging wegconstructie	realisatie	t/m 2021	2,70
N201c-04	Einde levensduur	Vervanging km 70 tot km 77,5	studie/plan	2028	5,84
N527a-02	Einde levensduur	Vervanging verharding op het gehele traject van km 0,0 tot km 2,75	studie/plan	2027	3,14

Project-nr.	Thema	Omschrijving verbeter- en uitbreidingsprojecten	Fase	Uitvoering	Bedrag (mln €)
HOV-03	bereikbaarheid	Hoogwaardig Openbaar Vervoer in 't Gooi (Huizen-Hilversum) De provincie realiseert samen met de gemeenten Huizen, Laren, Hilversum en Eemnes een HOV-verbinding (R-net) tussen busstation Huizen en NS-station Hilversum. Hierdoor krijgt de regio een frequente, snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere. Daarnaast wordt Huizen, een van de grootste gemeenten zonder treinstation in Nederland, veel beter ontsloten. Ook Blaricum, Eemnes en Laren krijgen een sterk verbeterde aansluiting op R-net. Belangrijk onderdeel hiervan is de aanleg of uitbreiding van P+R-terreinen met HOV-haltes. Een deel van het projectbudget wordt besteed aan het verbeteren van het leefklimaat, het verhogen van de verkeersveiligheid en het versterken van de natuur (natuurbrug bij Anna's Hoeve). Met de ondertunneling van de bus- en spoorbaan bij de Oosterengweg in Hilversum wordt bovendien een groot knelpunt van de Hilversumse ring opgelost. In Huizen wordt Winkelcentrum Oostermeent beter toegankelijk gemaakt en ingericht.	realisatie	2019-2022	121,73
N201-33	verkeersveiligheid	Trajectbenadering N201c, gemeente Hilversum Gelijktijdig met het groot onderhoud worden kleine verbetermaatregelen uitgevoerd en worden 3 vaste bruggen gelijktijdig met de vervanging verbreed, zodat er meer ruimte is tussen de rijbaan en het fietspad .	plan	2021	0,50
N236-11	verkeersveiligheid	Reconstructie N236, deel 6: Faunapassage (hmp. 13,2)-Noordereind, gemeente Wijdemeeren Gelijktijdig met het groot onderhoud wordt de verkeersveiligheid op dit wegvak verbeterd door een verbreding van de rijbaan en het fietspad en worden de uitritten beter herkenbaar gemaakt.	realisatie	2020-2021	1,50
N417-02	verkeersveiligheid	Herinrichting N417, gemeente Hilversum Op de N417 wordt te hard gereden en de oversteken voor het langzaam verkeer (waaronder ruiters) zijn onvoldoende zichtbaar. De weg wordt heringericht en er wordt aan westzijde een eenzijdig, in twee richtingen bereden fietspad aangelegd; het fietspad aan de oostzijde komt te vervallen.	realisatie	2021	3,70
N522-05	bereikbaarheid	Vervanging/opwaardering brug Ouderkerk, gemeenten Amstelveen en Ouder-Amstel De huidige brug wordt vervangen door twee nieuwe bruggen. Het kruispunt aan de westzijde van de brug verdwijnt. De ontsluiting van de Amstelzijde verloopt dan via een parallelroute langs de Oranjebaan. kredietverhoging	realisatie	2019-2023	26,52
N525-05	verkeersveiligheid	Reconstructie kruispunt N525-Westerheide/Oude Postweg, gemeente Laren Op het kruispunt met de Westerheide/Oude Postweg maken veel fietsers geen gebruik van de aanwezige fietstunnel en steken de N525 gelijkvloers over. Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt op het kruispunt een LARGAS-verkeersplein gerealiseerd. Vooruitlopend op de reconstructie zijn er tijdelijke, snelheidsremmende maatregelen genomen.	realisatie	2021	1,31

4.8. Gerealiseerde projecten en areaaluitbreiding

In onderstaande tabel zijn de projecten opgenomen, die in 2019 en 2020 zijn gerealiseerd.

TABEL 13 – GEREALISEERDE PROJECTEN IN 2019-2020 (ALLE GEBIEDEN)

Gebied	Project/ traject	Thema	Omschrijving gerealiseerde onderhouds-, vervangings- en verbeter- en uitbreidingsprojecten
1	K4/5/6 b vaarwegvak 19	einde levensduur	Vervangen oeverconstructie Langedijkervaart en Niedorpervaart (deel Broeksluis - brug N241)
1	N242	groot onderhoud	Vervangen deklaag tussen km. 64.100 – 64.600 (onderhoud uitgevoerd door de gebied opdrachtnemer)
2 + 5	N244a-04	groot onderhoud	Groot onderhoud tussen N243 – N246
2 + 5	N244-07	verkeers- veiligheid/ bereik- baarheid	Trajectbenadering N244a: N244, gedeelte N242-N246 en N246, gedeelte N244-A8, inclusief Kogerpolderbrug en Prinses Amaliabrug, gemeenten Alkmaar en Zaanstad Gelijktijdig met het groot onderhoud zijn verschillende maatregelen op de N246 ter verbetering van de verkeersveiligheid en de doorstroming gerealiseerd. De kruispunten zijn heringericht en de aansluitingen op de weg zijn waar mogelijk gebundeld en veiliger gemaakt. Vanwege de verkeersgroei op het kruispunt N244-N246 is de Kogerpolderbrug vervangen door een bredere brug. Ook is de Beatrixbrug vervangen, waarbij het brugdek is verbreed, de klep verlengd en er zijn wachtplaatsen gerealiseerd. De Beatrixbrug heet nu Prinses Amaliabrug. De nieuwe bruggen voldoen aan de vigerende veiligheidseisen en de richtlijn vaarwegen en worden bediend vanuit de bedieningscentrale in Heerhugowaard.
2	N504-09	verkeers- veiligheid	Trajectbenadering N245a: deeltraject N504, gedeelte N245-N242, gemeente Langedijk Gelijktijdig met het groot onderhoud is op het kruispunt N504-Dorpsstraat/ Voorburggracht een LARGAS (Langzaam Rijden GAat Sneller)-verkeersplein gerealiseerd en op het kruispunt N504-Oostelijke Randweg/Spoorstraat een enkelstrooksrotonde. Met de gemeente Langedijk is afgesproken dat het LARGAS- verkeersplein op verkeersveiligheid wordt beoordeeld. Hier kunnen aanvullende maatregelen uit voortkomen.
2	N508	groot onderhoud	Vervangen deklaag tussen N245 – N242 excl. kruising Herenweg (gebiedscontract)
3	N509	groot onderhoud	Groot onderhoud N509, gedeelte N243-rotonde Oostthuiserweg (gebiedsopdrachtnemer)
3	N509-05	verkeers- veiligheid	Trajectbenadering N509a, gemeente Beemster Gelijktijdig met het groot onderhoud van de N509, gedeelte N243-rotonde Oostthuiserweg is de weg ingericht als erftoegangsweg met een rijbaanbreedte van 5,70 meter. Aan beide zijden van de weg is bermverharding aangebracht en er is een plateau gerealiseerd.
4			In gebied Zuid Kennemerland IJmond zijn geen projecten opgeleverd.
5	K20m en K20/10/09	einde levensduur	Vervanging van de Prinses Amaliabrug en meerdere wegdelen Kogerpolderbrug is ook vervangen en opgeleverd (zie N244-07).
6	N231b-04	groot onderhoud	Trajectbenadering, samen met de N231b-01 (vervangingsinvestering). Verharding, fietspaden en 4 keer vervangen verkeersregelinstantie en openbare verlichting.
6	N231b-01	einde levensduur	Vervanging deel van de wegconstructie.
6	N231-16	verkeers- veiligheid/ bereik- baarheid	Trajectbenadering N231b, gedeelte N201-N232, gemeente Aalsmeer Gelijktijdig met het groot onderhoud op de N231, gedeelte N201-N232 zijn maatregelen getroffen aan diverse kruispunten en wegvakken om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren.
6	N520-03	bereik- baarheid	Reconstructie kruispunt N520-Bennebroekerweg, gemeente Haarlemmermeer Tegelijkertijd met de vervanging van de bruggen over de Hoofdvaart zijn er extra opstelvakken op het kruispunt N520-Bennebroekerweg gerealiseerd.
7	N236-07	verkeers- veiligheid	Reconstructie N236, deel 4: Wiefferingdreef (oost)-Faunapassage (hmp. 11,0) gemeente Weesp . Het wegvak is Duurzaam Veilig ingericht. Op de kruispunten met de Lage Klompweg en de Dammersweg (N523) zijn rotondes gerealiseerd. Tevens is de Vechtbrug vervangen door een bredere brug, die voldoet aan de huidige eisen. De nieuwe Vechtbrug is zuidelijk van de huidige brug aangelegd, waardoor ook een deel van de N236 is omgelegd.
7	N236-08	verkeers- veiligheid	Trajectbenadering Franse Kampweg (N236) en N524, gemeenten Gooise Meren en Hilversum Gelijktijdig met het groot onderhoud op de Franse Kampweg (N236) en de N524 is de Franse Kampweg verbreed conform de CROW-richtlijnen. Tevens is een fietsoversteek gerealiseerd ter hoogte van het fietspad/oversteek Franse Kampheide, zodat fietsers veilig de weg kunnen oversteken.
7	N403a-01	groot onderhoud	N403 maatregelen tegen afkalving oever (km 0,497 tot km 3,89) Bloklaan

Areaaluitbreiding

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

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

De toename van de kosten voor het vast en variabel onderhoud als gevolg van de gerealiseerde verbeter- en uitbreidingsprojecten is opgenomen in onderstaande tabel. Dit zijn jaarlijks terugkomende bedragen, aangezien de extra infrastructuur jaarlijks moet worden onderhouden totdat het buiten gebruik wordt gesteld.

TABEL 14 – AREAALUITBREIDING – JAARLIJKSE TOENAME KOSTEN VAST- EN VARIABEL ONDERHOUD

(Bedragen x € 1 miljoen)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Areaaluitbreiding - vast onderhoud	0,53	0,27	0,14	0,58	0,35	0,09	0,11	0,13	1,67
Areaaluitbreiding - variabel onderhoud	0,58	0,29	0,15	0,63	0,38	0,10	0,12	0,15	1,83
Vast onderhoud - cumulatief	0,53	0,79	0,94	1,51	1,86	1,95	2,05	2,19	3,86
Variabel onderhoud - cumulatief	0,58	0,87	1,03	1,66	2,04	2,14	2,25	2,40	4,23
Totaal - cumulatief	1,11	1,67	1,96	3,17	3,90	4,08	4,31	4,58	8,09

In het Coalitieakkoord 2015 (CA2015) is extra budget beschikbaar gesteld voor nieuwe investeringen. Dit budget wordt ingezet ter dekking van toekomstige kapitaallasten en het beheer en onderhoud die voortkomen uit deze investeringen (o.a. projecten N241-13, N242-25 en N243-06). Vanwege het overzicht op de financiën, is het vast en variabel onderhoud van deze projecten apart opgenomen in onderstaande tabel.

TABEL 15 – AREAALUITBREIDING – JAARLIJKSE TOENAME KOSTEN VAST- EN VARIABEL ONDERHOUD CA2015

(Bedragen x € 1 miljoen)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Areaaluitbreiding - vast onderhoud	0	0	0,06	0,09	0	0	0	0	0
Areaaluitbreiding - variabel onderhoud	0	0	0,07	0,10	0	0	0	0	0
Vast onderhoud - cumulatief	0	0	0,06	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15
Variabel onderhoud - cumulatief	0	0	0,07	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16
Totaal - cumulatief	0	0,00	0,13	0,31	0,31	0,31	0,31	0,31	0,31

5. Gebiedsoverstijgende werkzaamheden en projecten

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van werkzaamheden en projecten die in deelprogramma's op de provinciale infrastructuur worden uitgevoerd, verspreid over meerdere gebieden. De kosten zijn verwerkt in de bedragen zoals weergegeven in het overzicht in hoofdstuk 6.

TABEL 16: GEBIEDSOVERSTIJGENDE ONDERHOUDSWERKZAAMHEDEN- EN VERVANGINGSPROJECTEN

Onderwerp	Toelichting	Betreft
Centrale afstandsbediening	De provincie stimuleert het vervoer over water door bruggen te bedienen vanuit één centrale in Heerhugowaard. Hierdoor wordt het openstellen van bruggen beter op elkaar afgestemd voor zowel de scheepvaart als het wegverkeer. In het project Centrale Afstandsbediening Bruggen worden tot eind 2022 totaal 32 bruggen en sluizen aangesloten op de bediening centrale.	Vervanging – krediet wegen
Machine richtlijn	<i>Machinerichtlijn algemeen</i> - De beweegbare kunstwerken moeten voldoen aan de machinerichtlijn (MRL). De MRL is wetgeving voor beheersing van risico's voor gebruikers en onderhoudspersoneel van machines. In 1995 is de MRL in werking getreden. Nieuwe kunstwerken moeten voldoen aan de MRL. Oudere kunstwerken van voor 1995 moeten aan de MRL voldoen indien er grote wijzigingen zijn. De provincie wil in het kader van haar proactieve veiligheidscultuur, de beweegbare kunstwerken opwaarderen naar het landelijk toegepast veiligheidsniveau om de risico's te minimaliseren. <i>MRL in relatie tot centrale afstandsbediening bruggen (CAB)</i> – Kunstwerken die worden aangesloten op de centrale, moeten daarmee voldoen aan de wet- en regelgeving van de Machinerichtlijn. Tijdens de uitvoering van het CAB project is de impact van de MRL duidelijk geworden. Om een veilige bediening op afstand te garanderen, zijn er aanpassingen aan de installaties en besturing nodig.	Vervanging - krediet wegen
Uitrol intelligente verkeerslichten	De doorstroming, de verkeersveiligheid en daarmee de bereikbaarheid van Noord-Holland wordt hiermee vergroot. Ook is er een beperking van CO ₂ uitstoot door minder remmen en optrekken.	Vervanging - krediet technische installaties
Energieneutraal maken steunpunten (vaar-)wegen	Door het opwekken van zonne-energie op de steunpunten worden deze energieneutraal.	Vervanging - krediet gebouwen
Ontsteken openbare verlichting	Bestaande TF-relais vervangen door astronomische klok (TF = toonfrequent) voor het ontsteken van de verlichting.	Vervanging – krediet wegen
Tunnels	De Waterwolfunnel, het Amstel Aquaduct en de Abdijtunnel worden beheerd door een 'Managing Agent'. In de Tunnelwet worden hoge eisen aan het tunnelbeheer gesteld, waaronder 24/7 camerabewaking.	Onderhoud
Chroom-6	In 2018 is chroom-6 vastgesteld in oude verflagen van ongeveer de helft van de beweegbare kunstwerken. Er is budget beschikbaar gesteld voor de verwachte meerkosten van de geplande onderhoudsmaatregelen in alle gebieden.	Onderhoud
Biodiversiteit	Voor het versterken van de biodiversiteit zijn de afgelopen jaren extra middelen vrijgemaakt voor ecologisch bermbeheer en faunapassages. Andere voorbeelden zijn sinusmaaien, en plaatsing van insectenhôtels.	Onderhoud
Gebied overstijgend onderhoud	Vanuit efficiencyredenen zijn (o.a.) gebied overstijgend -zoutinkoop, energiekosten, materieelonderhoud, onderhoud aan de bushaltes, en onderhoud aan het Dynamische Reizigers Informatie Systeem (DRIS).	Onderhoud
Algemeen en strategisch beheer	Dit betreft o.a. licenties voor databeheersystemen, het vervaardigen van strategische documenten/contracten, uitvoering van specifieke inspecties (zoals constructieve veiligheid bruggen), innovaties.	Onderhoud

De volgende verbeter- en uitbreidingsprojecten worden provinciebreed opgepakt:

TABEL 17: GEBIEDSOVERSTIJGENDE VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

Project -nr.	Thema	Omschrijving verbeter- en uitbreidingsprojecten	Fase	(mogelijke) Uitvoering	Bedrag in mln €
alg-40	bereikbaarheid	Uitvoering beleidskader verkeersmanagement Noord-Holland Het betreft de volgende maatregelen: • Vraaggestuurd brugbedienen: Brugopening als er geen piekbelasting op de weg is. • Optimalisatie verkeersmanagement in niet reguliere situaties door versnelling van detectie van verstoringen. • Optimalisatie verkeersmanagement in reguliere situaties door anticiperend het verkeer te regelen.	realisatie	2016-2020	2,785
alg-43	verkeersveiligheid	Programma provinciale fietsknelpunten (rapport Fietzersbond) De Fietzersbond heeft op verzoek van de provincie een rapport opgesteld met infrastructurele knelpunten voor het fietsverkeer in de provincie Noord-Holland. De 14 knelpunten op provinciale wegen en de mogelijke oplossingen worden nader uitgewerkt. De aanpak is per knelpunt verschillend. Sommige worden gelijktijdig met het onderhoud uitgevoerd, andere zijn toegevoegd aan een bestaand infrastructuurproject of als apart project opgenomen.	studie	2019-2023	n.t.b.

6. Financieel overzicht programma infrastructuur

In dit hoofdstuk wordt nader inzicht gegeven in de kosten van het meerjarenprogramma infrastructuur. Deze financiële gegevens zijn opgenomen in de Begroting 2021 en meerjarenraming.

In het financiële overzicht wordt een onderscheid gemaakt naar de verschillende soorten kapitaalgoederen. Dit zijn wegen (wegen, kunstwerken - bruggen) en vaarwegen (oevers, vaarwegen, kunstwerken - sluizen). Dit is conform het BBV.

De termen PMO en PMI worden in verderop dit hoofdstuk af en toe nog gebruikt in de financiële tabellen, aangezien in de financiële administratie dit onderscheid en de bijbehorende terminologie nog aangehouden wordt.

Netto budgetten voor het vast- en variabel onderhoud in de exploitatie

Het netto budget is het saldo tussen de lasten en de baten. Jaarlijks worden de budgetten voor het vast- en variabel onderhoud geactualiseerd. Het variabel onderhoud wordt via de exploitatie ten laste gebracht van de bestemmingsreserves Groot onderhoud wegen en vaarwegen.

TABEL 18: NETTO BUDGETTEN VAST EN VARIABEL ONDERHOUD WEGEN / VAARWEGEN. (BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)

Product	Omschrijving						Doorkijk		
		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
A: Vast onderhoud wegen									
700097	Schades wegen > 50K	€ 0,08	€ 0,08	€ 0,08	€ 0,08	€ 0,08	€ 0,08	€ 0,08	€ 0,08
700124	Vast onderhoud wegen	€ 2,26	€ 2,26	€ 2,49	€ 2,14	€ 2,17	€ 2,17	€ 2,39	€ 2,39
700125	Onderhoud tunnels/aquaducten	€ 6,25	€ 6,25	€ 6,25	€ 6,25	€ 6,25	€ 6,25	€ 6,25	€ 6,25
700126	Gladheidsbestrijding wegen	€ 2,80	€ 2,80	€ 2,80	€ 2,80	€ 2,91	€ 2,91	€ 2,90	€ 2,90
700127	Dynamisch verkeersmanagement wegen	€ 2,55	€ 2,64	€ 2,64	€ 2,64	€ 2,64	€ 2,64	€ 2,64	€ 2,64
700128	Grass2Grit	€ 0,45	€ 0,47	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
700130	Steunpunten (v)wegen	€ 0,85	€ 1,02	€ 1,04	€ 1,04	€ 1,13	€ 1,13	€ 1,13	€ 1,13
Subtotaal vast onderhoud wegen		€ 15,23	€ 15,53	€ 15,30	€ 14,95	€ 15,18	€ 15,18	€ 15,39	€ 15,39
B: Vast onderhoud vaarwegen									
700109	Beheer vaarwegen	€ 1,18	€ 1,18	€ 1,18	€ 1,35	€ 1,35	€ 1,35	€ 1,35	€ 1,35
700114	Ligplaatsen	€ 0,37	€ 0,32	-€ 0,12	-€ 0,12	-€ 0,12	-€ 0,12	€ 0,00	€ 0,00
700131	Vast onderhoud vaarwegen	€ 1,08	€ 1,08	€ 1,08	€ 1,08	€ 1,08	€ 1,08	€ 1,08	€ 1,08
700132	IJbestrijding vaarwegen	€ 0,01	€ 0,01	€ 0,01	€ 0,01	€ 0,01	€ 0,01	€ 0,01	€ 0,01
700133	Dynamisch verkeersmanagement vaarwegen	€ 1,22	€ 1,72	€ 1,71	€ 1,66	€ 1,54	€ 1,26	€ 0,84	€ 0,84
Subtotaal vast onderhoud vaarwegen		€ 3,85	€ 4,30	€ 3,86	€ 3,98	€ 3,85	€ 3,58	€ 3,27	€ 3,27
C: Variabel onderhoud wegen									
700094	Strategisch en algemeen beheer wegen	€ 3,94	€ 3,63	€ 2,42	€ 4,05	€ 5,88	€ 4,95	€ 4,58	€ 4,03
700095	Variabel onderhoud wegen	€ 9,79	€ 12,21	€ 10,37	€ 2,27	€ 5,61	€ 3,27	€ 2,88	€ 1,84
Subtotaal variabel onderhoud wegen		€ 13,72	€ 15,84	€ 12,78	€ 6,31	€ 11,48	€ 8,22	€ 7,46	€ 5,87
D: Variabel onderhoud vaarwegen									
700107	Strategisch en algemeen beheer vaarwegen	€ 1,32	€ 1,27	€ 1,77	€ 1,77	€ 1,70	€ 1,66	€ 1,12	€ 1,10
700108	Variabel onderhoud vaarwegen	€ 0,45	€ 0,82	€ 0,59	€ 0,00	€ 1,08	€ 1,04	€ 0,00	€ 0,00
Subtotaal variabel onderhoud vaarwegen		€ 1,78	€ 2,10	€ 2,37	€ 1,77	€ 2,78	€ 2,70	€ 1,12	€ 1,10
E: Gebiedscontracten - contractprijzen									
700099	GBC vast onderhoud wegen	€ 26,16	€ 26,18	€ 26,15	€ 26,26	€ 26,25	€ 24,68	€ 27,49	€ 29,16
700112	GBC vast onderhoud vaarwegen	€ 3,58	€ 3,58	€ 3,58	€ 3,58	€ 3,58	€ 3,58	€ 3,58	€ 3,58
Subtotaal gebiedscontracten - contractprijzen		€ 29,74	€ 29,76	€ 29,73	€ 29,84	€ 29,83	€ 28,26	€ 31,07	€ 32,74
F: Gebiedscontracten - variabel onderhoud									
700100	GBC variabel onderhoud wegen	€ 4,83	€ 1,13	€ 1,09	€ 2,48	€ 0,62	€ 0,59	€ 0,52	€ 0,34
700113	GBC variabel onderhoud vaarwegen	€ 1,11	€ 0,81	€ 0,66	€ 1,20	€ 0,54	€ 0,33	€ 0,25	€ 0,08
Subtotaal gebiedscontracten - variabel onderhoud		€ 5,93	€ 1,94	€ 1,75	€ 3,68	€ 1,16	€ 0,92	€ 0,76	€ 0,42
Totaal		€ 70,25	€ 69,45	€ 65,78	€ 60,52	€ 64,28	€ 58,85	€ 59,06	€ 58,79

Netto budgetten voor studiekosten verbeter- en uitbreiding infrastructuur

Voor de studiekosten is in de exploitatie structureel budget opgenomen. De budgetten voor de jaren 2021 t/m 2023 zijn hoger omdat in deze jaren rekening is gehouden met de studiekosten voor de verbinding A8-A9 tot 2023.

TABEL 19- STUDIEKOSTEN PMI (BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)

Omschrijving budget (PMI)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Studiekosten wegen/OV (700080/700081)	€ 4,37	€ 4,31	€ 3,26	€ 1,74	€ 1,74	€ 1,24	€ 1,24	€ 1,24

Verloop van de bestemmingsreserves Groot onderhoud wegen en vaarwegen

Het verloop van de bestemmingsreserve volgt uit de jaarlijks verwachte uitgaven voor variabel onderhoud. Volgens het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) mag het saldo van een reserve per ultimo boekjaar niet negatief zijn.

TABEL 20- VERLOOPSTAAT RESERVE GROOT ONDERHOUD WEGEN (BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Saldo per 1-1	€ 23,79	€ 12,31	€ 4,83	€ 0,26	€ 0,10	€ 0,04	€ 0,14	€ 4,86	€ 13,46
Stortingen	€ 15,38	€ 14,27	€ 12,78	€ 16,17	€ 11,37	€ 15,46	€ 15,57	€ 19,13	€ 20,96
Overhevelingen	€ 2,27	€ 0,75	€ 3,58	€ 1,50	€ 1,30	€ 0,70	€ 0,50	€ 0,00	€ 0,00
Beschikbaar	€ 41,45	€ 27,33	€ 21,18	€ 17,93	€ 12,77	€ 16,20	€ 16,21	€ 23,99	€ 34,43
Onttrekkingen	-€ 27,74	-€ 21,10	-€ 19,52	-€ 16,43	-€ 11,34	-€ 14,66	-€ 11,36	-€ 10,52	-€ 8,76
Vrijval	-€ 1,40	-€ 1,40	-€ 1,40	-€ 1,40	-€ 1,40	-€ 1,40	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Saldo per 31-12	€ 12,31	€ 4,83	€ 0,26	€ 0,10	€ 0,04	€ 0,14	€ 4,86	€ 13,46	€ 25,66

TABEL 21- VERLOOPSTAAT RESERVE GROOT ONDERHOUD VAARWEGEN (BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Saldo per 1-1	€ 5,24	€ 0,91	€ 2,33	€ 0,52	€ 0,20	€ 0,01	€ 0,08	€ 0,65	€ 5,21
Stortingen	€ 8,12	€ 6,00	€ 6,00	€ 6,00	€ 6,00	€ 6,00	€ 6,00	€ 6,00	€ 6,00
Overhevelingen	€ 1,18	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Beschikbaar	€ 14,54	€ 6,91	€ 8,33	€ 6,52	€ 6,20	€ 6,01	€ 6,08	€ 6,65	€ 11,21
Onttrekkingen	-€ 6,96	-€ 2,96	-€ 2,98	-€ 3,11	-€ 3,06	-€ 3,40	-€ 3,11	-€ 1,45	-€ 1,26
Vrijval	-€ 1,15	-€ 0,87	-€ 1,25	-€ 1,71	-€ 1,84	-€ 1,82	-€ 1,82	€ 0,00	€ 0,00
Overheveling	-€ 5,52	-€ 0,75	-€ 3,58	-€ 1,50	-€ 1,30	-€ 0,70	-€ 0,50	€ 0,00	€ 0,00
Saldo per 31-12	€ 0,91	€ 2,33	€ 0,52	€ 0,20	€ 0,01	€ 0,08	€ 0,65	€ 5,21	€ 9,95

Kapitaallasten

Om te kunnen investeren worden er door Provinciale Staten kredieten verstrekt. In de Financiële verordening Provincie Noord-Holland 2019 is opgenomen dat de afschrijving start van een investering met in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut het jaar volgend waarin het werk in gebruik of gereed is gekomen.

Vervangingsinvesteringen

Voor de Begroting 2021 / meerjarenraming zijn op basis van reeds beschikbare gestelde kredieten en nog aan te vragen kredieten (geprogrammeerde projecten) de kapitaallasten berekend. Door middel van de stelpost kapitaallasten PMO is voldoende dekking aanwezig om het bestaande infrastructuur op langere termijn te kunnen vervangen.

TABEL 22 - KAPITAALLASTEN VERVANGINGSINVESTERINGEN (PMO) (BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)

Product	Omschrijving	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
700093	Krediet PMO wegen	€ 2,72	€ 2,90	€ 3,18	€ 3,94	€ 4,35	€ 4,42	€ 4,42	€ 4,42
700096	Krediet kunstwerken bruggen reserve	€ 0,28	€ 0,32	€ 0,78	€ 0,82	€ 0,86	€ 0,92	€ 0,99	€ 1,08
700105	Krediet PMO vaarwegen reserve kapitaallasten	€ -	€ 0,01	€ 0,01	€ 0,01	€ 0,01	€ 0,01	€ 0,01	€ 0,01
700106	Krediet PMO oevers	€ 1,02	€ 1,36	€ 1,83	€ 2,18	€ 2,44	€ 2,50	€ 2,58	€ 2,88
700127	DVM wegen	€ -	€ 0,09	€ 0,09	€ 0,09	€ 0,09	€ 0,09	€ 0,09	€ 0,09
700130	Steunpunten (v)wegen	€ 0,14	€ 0,31	€ 0,33	€ 0,33	€ 0,42	€ 0,42	€ 0,42	€ 0,42
Subtotaal lopende investeringen		€ 4,17	€ 4,99	€ 6,22	€ 7,37	€ 8,18	€ 8,36	€ 8,51	€ 8,90
700093	Nieuwe investeringen PMO	€ -	€ 0,06	€ 0,12	€ 0,33	€ 0,36	€ 0,42	€ 0,46	€ 0,68
700421	Extra ruimte vervangingsinvesteringen nota NIKG	€ 0,20	€ 0,30	€ 0,40	€ 0,50	€ 0,60	€ 0,70	€ 0,80	€ 0,90
700421	Tussentijdse bijstelling lopende investeringen	€ -	€ 0,44	€ 0,84	€ 1,25	€ 1,94	€ 2,63	€ 2,90	€ 3,21
Subtotaal nieuwe investeringen		€ 0,20	€ 0,80	€ 1,37	€ 2,08	€ 2,90	€ 3,75	€ 4,15	€ 4,80
Totaal kapitaallasten PMO		€ 4,37	€ 5,80	€ 7,59	€ 9,45	€ 11,08	€ 12,12	€ 12,66	€ 13,69

Verbeter- en uitbreidingsinvesteringen

Voor verbeter- en vervangingsinvesteringen zijn in onderstaande tabel de kapitaallasten weergegeven van lopende en al afgesloten kredieten. Dit is de huidige situatie.

TABEL 23 - KAPITAALLASTEN VERBETER-- EN UITBREIDINGSINVESTERINGEN – HUIDIGE SITUATIE (BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)

Product	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
700079 Krediet PMI wegen	€ 4,96	€ 5,63	€ 6,63	€ 6,68	€ 6,90	€ 7,59	€ 7,59	€ 7,59
700079 Krediet PMI-wegen reserve kapitaallasten	€ 2,66	€ 2,75	€ 2,91	€ 2,91	€ 2,91	€ 2,92	€ 2,92	€ 2,92
700083 Krediet PMI-OV reserve kapitaallasten	€ 0,10	€ 0,10	€ 0,53	€ 0,87	€ 2,97	€ 2,97	€ 2,97	€ 2,97
Subtotaal lopende investeringen	€ 7,71	€ 8,48	€ 10,07	€ 10,46	€ 12,78	€ 13,49	€ 13,49	€ 13,49
700502 Stelpost PMI	€ -	€ 0,84	€ 1,60	€ 1,70	€ 1,40	€ 1,40	€ 1,40	€ 2,00
Subtotaal nieuwe investeringen	€ -	€ 0,84	€ 1,60	€ 1,70	€ 1,40	€ 1,40	€ 1,40	€ 2,00
Totaal kapitaallasten PMI	€ 7,71	€ 9,32	€ 11,67	€ 12,16	€ 14,18	€ 14,89	€ 14,89	€ 15,49

Voor de kredieten die bij de begroting 2021 worden aangevraagd, is voldoende dekking vanuit de stelpost kapitaallasten PMI. In onderstaande tabel is het verloop van de stelpost te zien indien de aangevraagde kredieten beschikbaar worden gesteld.

TABEL 24 - KAPITAALLASTEN VERBETER- EN UITBREIDINGSINVESTERINGEN –KREDIETAANVRAGEN BEGROTING 2021 (BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)

Kapitaallasten PMI na besluitvorming begroting 2021	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
kapitaallasten PMI (kapitaallasten afgesloten en lopende projecten)	€ 4,30	€ 4,96	€ 5,64	€ 6,65	€ 6,78	€ 7,00	€ 7,69	€ 7,69	€ 7,69
Kapitaallasten Extra investeringen (aanvraag begroting 2021)	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 0,30	€ 0,30	€ 0,30	€ 0,30	€ 0,90
stelpost PMI (gereserveerde ruimte nieuwe kredieten)	€ -	€ -	€ 0,84	€ 1,58	€ 1,60	€ 1,30	€ 1,30	€ 1,30	€ 1,90

Voor projecten in de studie- en plan fase is in Tabel 25 aangegeven hoe de kapitaallasten verlopen van deze projecten indien al deze projecten conform planning promoveren naar de realisatiefase en van krediet worden voorzien. Tot en met 2028 is er voldoende dekking ten laste van de stelpost Kapitaallasten PMI. Het totaal is 1,84 mln euro, dit is onder het bedrag beschikbaar in de stelpost kapitaallasten PMI.

TABEL 25 - KAPITAALLASTEN VERBETERING- EN UITBREIDINGSINVESTERINGEN VOOR PLAN- EN STUDIEFASE (BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)

Raming kapitaallasten PMI netto (cumulatief) *	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Na 2028
--	------	------	------	------	------	------	------	------	---------

Studiefase	€ -	€ 0,01	€ 0,04	€ 0,07	€ 0,23	€ 0,62	€ 1,00	€ 1,12	€ 2,98
Planfase	€ -	€ 0,06	€ 0,06	€ 0,09	€ 0,72	€ 0,72	€ 0,72	€ 0,72	€ 0,72
Totaal	€ -	€ 0,07	€ 0,09	€ 0,16	€ 0,95	€ 1,34	€ 1,72	€ 1,84	€ 3,70

Op de langere termijn kunnen niet alle voorgenomen projecten gedekt worden die geprogrammeerd zijn in de studie- en planfase, zie Tabel 26. Het saldo van de stelpost PMI wordt negatief na 2028.

Verder is te zien dat de projecten in de planfase die al verder richting realisatie zijn, wel allemaal gedekt kunnen worden met de stelpost kapitaallasten PMI. Het saldo na 2028 is positief.

TABEL 26 - VERLOOP STELPOST VERBETERING- EN UITBREIDINGSINVESTERINGEN (PMI) (BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)

Financiële ruimte Kapitaallasten PMI - verloop stelpost PMI	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Na 2028
Studie- en planfase	€ -	€ 0,77	€ 1,49	€ 1,45	€ 0,36	€ -0,04	€ -0,42	€ 0,06	€ -1,80
Planfase	€ -	€ 0,78	€ 1,52	€ 1,52	€ 0,58	€ 0,58	€ 0,58	€ 1,18	€ 1,18

Voor het iMPI 2022-2029 en Begroting 2022 (met de meerjarenraming t/m 2029) zal nader gekeken worden welke mogelijkheden er zijn om de meerjarenraming van 2029 sluitend te krijgen, ook voor projecten in de studiefase.

Kasritmes

De kasritmes voor de vervangingsprojecten en de verbeter- en uitbreidingsprojecten. Per jaar wordt hiermee aangegeven wat er aan uitgaven verwacht worden voor infraprojecten.

Hierbij geldt dat voor projecten in de studie- en planfase de bedragen gebaseerd zijn op ramingen waarvan de onzekerheidsmarge groter wordt naarmate de projecten in latere jaren zijn geprogrammeerd. Ook is de onzekerheidsmarge van de uitgaven voor studieprojecten groter dan die voor in de planfase. Verder geldt dat voor deze projecten nog geen krediet is verstrekt en het is nog niet zeker of het project daadwerkelijk doorgang vindt. Voor projecten in de realisatie zijn de bedragen gebaseerd op prognoses en de kredieten zijn verstrekt.

In onderstaande tabellen worden de verwachte kasritmes gegeven voor vervangings-, en verbeter- en uitbreidingsinvesteringen.

TABEL 27 – KASRITMES VERVANGINGSINVESTERINGEN (BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)

Kasritmes vervangingsinvesteringen	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Investeringen wegen	€ 16,5	€ 19,1	€ 25,0	€ 11,2	€ 2,0	€ 4,9	€ 12,1	€ 19,0
Investeringen vaarwegen	€ 18,8	€ 24,9	€ 9,7	€ 18,2	€ 4,2	€ 4,9	€ 13,4	€ 1,0
Reserve Kapitaallasten kunstwerken	€ 8,6	€ 7,1	€ 0,2	€ 0,0	€ 0,0	€ 0,0	€ 0,0	€ 0,0
Dynamisch verkeersmanagement wegen	€ 0,8	€ 0,8	€ 0,8	€ 0,4	€ 0,0	€ 0,0	€ 0,0	€ 0,0
Steunpunten (vaar)wegen	€ 2,7	€ 1,5	€ 1,3	€ 0,0	€ 0,0	€ 0,0	€ 0,0	€ 0,0
TOTAAL	€ 47,4	€ 53,4	€ 37,0	€ 29,8	€ 6,2	€ 9,8	€ 25,5	€ 20,0

TABEL 28 – KASRITMES VERBETER- EN UITBREIDINGSINVESTERINGEN (BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)

Kasritme -verbeter- en uitbreidingsinvesteringen (netto)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Investeringen plan- en realisatiefase	€ 51,8	€ 93,2	€ 59,6	€ 14,8	-	-	-	-
Investeringen studiefase	€ 0,3	€ 12,9	€ 23,2	€ 23,4	€ 56,2	€ 59,5	€ 31,5	€ 60,4
Totaal investeringen	€ 52,1	€ 106,1	€ 82,8	€ 38,2	€ 56,2	€ 59,5	€ 31,5	€ 60,4

7. Besluiten volgend uit Programmering infrastructuur 2021-2028

In dit hoofdstuk wordt afgesloten met een samenvatting van de besluiten die volgen uit de nieuwe programmering iMPI 2021-2028.

Opname van de volgende verbeter- en uitbreidingsprojecten **in de studiefase**:

N196-03 Doorfietsroute Schiphol: fietspad N196/N201 Hoofddorp-Aalsmeer
N232-15 Doorfietsroute Schiphol: fietspad N232, gemeente Haarlemmermeer
N515-06 Uitbreiding P+R Wijdewormer bij de op-/afrit A7, gemeente Wormerland

Promotie van de volgende verbeter- en uitbreidingsprojecten **van studie- naar planfase**:

N242-26 Verkeersmanagement N242, gedeelte A9-N508, gemeente Alkmaar
N501-03 Reconstructie kruispunt N501-Keesomlaan/Westerweg, gemeente Texel
N501-05 Reconstructie kruispunt N501-Redoute, gemeente Texel (fietsknooppunt)

Promotie van de volgende verbeter- en uitbreidingsprojecten **van plan- naar realisatiefase**:

HOV-14 Hoogwaardig Openbaar Vervoer Legmeerdijk (N231)/halte Royal FloraHolland
N231-17 Ongestoord Logistieke verbinding Greenport, gemeente Aalsmeer

Besluit tot opname van de volgende kredietaanvragen **in de voordracht van de Begroting 2021**:

In het onderstaande overzicht zijn de bedragen waarvoor de dekking vanuit de provincie Noord-Holland komt, gearceerd weergegeven.

Verbeter- en uitbreidingsprojecten:

Project nr	Kredietbesluiten - Begroting 2021	Reeds beschikbaar krediet	Anvraag - Begroting 2021	Kapitaallasten	Reserve OPI*	Bijdragen derden	Totaal krediet na besluit
alg-13	Nieuwe aansluiting op de A9, gemeente Heiloo	€ 38.346.000	€ 7.553.331		€ 2.074.627	€ 5.478.704	€ 45.899.331
alg-29a	Nieuwbouw Wilhelminasluis	€ 51.572.000	€ 2.402.000			€ 2.402.000	€ 53.974.000
alg-29b	Vervangen Zaanbrug	€ 23.905.250	€ 422.607			€ 422.607	€ 24.327.857
HOV-14	Hoogwaardig Openbaar Vervoer Legmeerdijk (N231)/halte Royal FloraHolland	€ -	€ 4.800.000	€ 720.000		€ 4.080.000	€ 4.800.000
N231-17	Ongestoord Logistieke Verbinding Greenport	€ -	€ 1.567.000		€ 1.373.000	€ 194.000	€ 1.567.000
N247-16	Bereikbaarheid Waterland, maatregelen N247, gedeelte A10-Edam	€ 51.495.000	€ 5.000.000	€ 1.482.500		€ 3.517.500	€ 56.495.000
N517-01	Verlengen busbaan N517 en aanleg linksafstrook	€ 3.400.000	€ 225.000	€ 225.000			€ 3.625.000
N522-05	Vervanging/opwaardering brug Ouderkerk	€ 24.130.000	€ 2.385.000	€ 2.385.000			€ 26.515.000

Vervangingsprojecten:

Project nr	Kredietbesluiten - Begroting 2021	Reeds beschikbaar krediet	Anvraag - Begroting 2021	Kapitaallasten	Reserve OPI*	Bijdragen derden	Totaal krediet na besluit
------------	-----------------------------------	---------------------------	--------------------------	----------------	--------------	------------------	---------------------------

N243a-04	N243a-04 vervangen wegconstructie en 12 kunstwerken	€ 9.300.000	€ 180.000	€ 180.000			€ 9.480.000
25C02B-90	K19w Cruquiusbrug A vervanging	€ 9.800.000	€ 2.450.000	€ 2.450.000			€ 12.250.000
25G16/17-90	Vervanging brug Ouderkerk, gemeenten Amstelveen en Ouder- Amstel	€ 16.870.000	€ 2.915.000	€ 2.915.000			€ 19.785.000
N242a-05	Vervangen glazen onderpanelen geluidsschermen N242 en N244/N508	€ -	€ 1.500.000	€ 1.500.000			€ 1.500.000
K19o-a-01	Vervanging Vaarwegvak 32	€ -	€ 1.600.000	€ 1.600.000			€ 1.600.000
K19o-b-01	Vervanging Vaarwegvak 33	€ -	€ 1.690.000	€ 1.690.000			€ 1.690.000

Bijlage 1- Verklarende woordenlijst

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

Bijlage 2: Inhoudelijke stand van zaken verbeter- en uitbreidingsprojecten

nr.	project-nr.	thema	stand van zaken verbeter- en uitbreidingsprojecten	fase	(mogelijke) uitvoering
1	alg-13	bereikbaarheid	Nieuwe aansluiting op de A9, gemeente Heiloo (GGA Alkmaar) Als gevolg van de PAS-uitspraak heeft de Raad van State (RvS) de bestemmingsplannen Aansluiting A9 Heiloo van zowel de gemeente Heiloo als de gemeente Castricum zonder zitting vernietigd. Hiertegen hebben beide gemeenten op 16 oktober 2019 een verzetschrift ingediend, die 22 januari 2020 ter zitting zijn behandeld. De RvS heeft op 21 februari 2020 de verzetten ongegrond verklaard en daarbij zijn de bestemmingsplannen definitief vernietigd. Door betrokken bestuurders is de wens uitgesproken het project doorgang te laten vinden en op zoek te gaan naar aanvullende financiering, aangezien door de vertraging de projectkosten zijn gestegen. Er wordt een aanvullend krediet van € 7.553.331 aangevraagd.	realisatie	2021-2023
2	alg-29a	bereikbaarheid	Nieuwbouw Wilhelminasluis, gemeente Zaanstad Nadat de uitvoering lange tijd heeft stilgelegen, omdat het ontwerp niet stabiel bleek, zijn begin 2019 de werkzaamheden weer hervat en deze verlopen voorspoedig. Volgens planning is de sluis eind 2020 beschikbaar voor schepen met CEMT-klasse Va en vindt de oplevering begin 2021 plaats. Er wordt een aanvullend krediet van € 2.401.679) aangevraagd voor de extra opdrachten die Zaanstad aan haar bruggen laat uitvoeren en de door Zaanstad te betalen nadeelcompensatie en indexatie. De dekking komt van de gemeente Zaanstad.	realisatie	2014-2021
3	alg-29b	bereikbaarheid	Vervangen Zaanbrug, gemeenten Wormerland en Zaanstad *) Aangezien de aanbesteding geen inschrijving binnen de plafondprijs heeft, is er een onderhandelingsprocedure geweest, waaruit is gebleken dat er optimalisaties mogelijk zijn. Er wordt nu gewerkt aan een nieuwe aanbidding, die naar verwachting in het derde kwartaal 2020 kan worden gegund. De ingebruikname van de nieuwe brug is gepland in 2022. Het project heeft ook vertraging door de stikstofproblematiek. Mogelijke oplossingen worden met de vergunningverleners besproken. Er wordt een aanvullend krediet van € 422.600 aangevraagd vanwege de jaarlijkse indexerende van de gemeenten Zaanstad en Wormerland.	realisatie	2018-2022
4	alg-36	bereikbaarheid	Bereikbaarheid Haarlemmermeer - Bollenstreek Provinciale Staten hebben op 25 mei 2020 besloten voorlopig alleen in te zetten op de opwaardering van de (Nieuwe) Bennebroekerweg en het verbeteren van de bereikbaarheid van de Haarlemmermeer-Bollenstreek voor de fiets en het openbaar vervoer (zie project HOV-12). Dit betekent dat de overige onderdelen van de Duinpolderweg niet worden uitgevoerd. Met de VRA en de gemeente Haarlemmermeer wordt gekeken hoe de opgave voor de (Nieuwe) Bennebroekerweg wordt opgepakt. Daarnaast is het de wens om de studie voor de fiets die oorspronkelijk in het project zat, uit te voeren en het liefst in gezamenlijkheid met Zuid-Holland.	studie	n.n.b.
5	alg-40	bereikbaarheid	Uitvoering beleidskader verkeersmanagement Noord-Holland Een aantal VRI's is geschikt gemaakt voor interactie met autonome en connected voertuigen. Deze aanpassing van VRI's gaat beduidend langzamer en de start van de inrichting van het ICT-netwerk op basis van nieuwe eisen verschuift hierdoor ook. Door de effecten van de corona-crisis op het verkeer loopt een aantal projecten door tot in 2021.	realisatie	2016-2020
6	alg-41	bereikbaarheid	Bereikbaarheid Den Helder De kortetermijnmaatregelen op de N250 worden gerealiseerd (zie project N250-01). Er wordt nog nader onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van een nieuwe brug ter hoogte van de Koopvaardersschutsluis en een ongelijkvloerse kruising N250-Havenweg. Verder worden nog "zachte maatregelen" onderzocht zoals dynamisch verkeersmanagement, beperkt parkeren, P+B en een ticketsysteem voor de veerboot. De resultaten van deze studie worden medio 2020 verwacht en eind september 2020 bestuurlijk besproken.	studie	n.n.b.
7	alg-42	bereikbaarheid	Busbaan Wijckermolen (busstation Beverwijk - Wijckermolen) Het concept-voorontwerp ligt ter inzage bij de gemeenten Velsen en Beverwijk. ProRail heeft besloten een aantal sporen rondom Station Beverwijk zelf te gaan saneren. Er moet worden bekeken wat de impact hiervan is voor het project en de raakvlakken moeten opnieuw in kaart worden gebracht. Hierdoor ontstaat waarschijnlijk een vertraging van een jaar, omdat diverse procedures bij ProRail opnieuw moeten worden doorlopen. Onderzocht wordt wat de mogelijkheden zijn om deze vertraging zoveel mogelijk te beperken. Daarnaast wordt onderzocht of de busbaan kan worden verbreed, zodat er in twee richtingen kan worden gereden in plaats van om en om.	realisatie	2021-2023

nr.	project-nr.	thema	stand van zaken verbeter- en uitbreidingsprojecten	fase	(mogelijke) uitvoering
8	alg-43	verkeers-veiligheid	Programma provinciale fietsknelpunten (rapport Fietzersbond) Knelpunt N208-Leidsevaart is opgenomen in N208-05, knelpunt N239-Alkmaarseweg in N239-08 en knelpunt N240-Oosteinde in N240-05. Knelpunt N244-pontje Akersloot is inmiddels gerealiseerd (N244-07). Knelpunt N501-Redoute is als apart project opgenomen (N501-05) en onlangs gepromoveerd naar de planfase.	studie	2019-2022
9	HOV-03	bereikbaarheid	Hoogwaardig Openbaar Vervoer in 't Gooi (Huizen-Hilversum) De ontwerpen van de deelprojecten Huizen-Blaricum en Eemnes-Laren zijn uitgewerkt tot definitief ontwerp, waarbij circulariteit een centrale rol heeft gespeeld. Met de gemeenten zijn afspraken gemaakt over (de voorbereiding van) de realisatiefase. Met de gemeente Huizen wordt de optimalisatie van één van de kruisingen onderzocht, wat voor de zomer 2020 moet zijn afgerond. De realisatie van deelproject Laren-Hilversum verloopt ondanks de coronamaatregelen conform planning. Op 30 maart 2020 is de Oosterengweg in Hilversum voor lange tijd afgesloten. Door de grote afname in verkeer heeft dit niet tot noemenswaardige verkeersproblemen geleid. Uit de uitwerking van het uitvoeringsontwerp door de aannemer komen diverse contractwijzigingen naar voren, die maken dat de hoeveelheid meerwerk is toegenomen, maar nog altijd passend is binnen de beschikbare budgetten.	realisatie	2019-2022
10	HOV-07	bereikbaarheid	Hoogwaardig Openbaar Vervoer Aalsmeer-knooppunt Schiphol Zuid (HOVASZ), gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer en Uithoorn Door de vondst van PFAS in de bodem binnen de projectgrenzen is de aanbesteding een jaar vertraagd, maar het werk is in mei 2019 gegund. Inmiddels is de ontwerpfasen van de opdrachtnemer gereed en is er een startbijeenkomst georganiseerd.	realisatie	2019-2021
11	HOV-11	verkeers-veiligheid	Trajectbenadering busbaan Toolenburg-Nieuw Vennep (v/h zuidtak Zuidtangent), gemeente Haarlemmermeer De ontwerpfasen is opgestart. Verwachte uitvoering in 2021.	plan	2021
12	HOV-12	bereikbaarheid	Hoogwaardig Openbaar Vervoer Haarlemmermeer-Bollenstreek In de provincie Zuid-Holland is de uitvoering in volle gang: de aanpassing van wegen, rotondes en haltes tussen Noordwijk en het centrum van Lisse, de realisatie van drie HOV-haltes in Noordwijk en de reconstructie van de Noordelijke Randweg Voorhout (Teylingen). Daarnaast lopen er studies naar de aanpassing van rotondes op de N208 en de inpassing van het HOV in het Sportlaangebied in Lisse. Er is gekozen om een lage beweegbare HOV-brug over de Ringvaart ter plaatse van het Sportlaangebied in Lisse en de IJs- en Skeelerclub in Lissbroek te realiseren. Naar verwachting wordt de realisatieovereenkomst voor de brug in Q4 2020 ondertekend en start de planuitwerkingsfase voor de brug. Het voorkeursstracé van de brug tot P&R Getsewoud wordt in Q3 2020 vastgesteld, waarna de planuitwerkingsfase kan starten. Q1 2021 start de RO-procedure. Naar verwachting promoveert het project medio 2021 naar de planfase.	studie	2023-2024
13	HOV-13	bereikbaarheid	Hoogwaardig Openbaar Vervoer Schiphol Oost, ged. Oude Meer-Schiphol Rijk (SOOMR) Er is een voorlopig ontwerp van de voorkeursvariant uitgewerkt. Er is een samenwerkingsovereenkomst tussen de VRA, gemeente Haarlemmermeer en provincie ondertekend. Het project promoveert binnenkort naar de planfase, als de door de VRA uitgevoerde stakeholderanalyse is gecontroleerd.	studie	2021-2023
14	HOV-14	bereikbaarheid	Hoogwaardig Openbaar Vervoer Legmeerdijk (N231)/halte Royal FloraHolland Het ontwerp uit de studiefase is geanalyseerd, de (conditionerende) onderzoeken worden momenteel uitgevoerd en de wensen/eisen van de stakeholders worden in kaart gebracht. Naar aanleiding hiervan wordt het ontwerp opgesteld. Er wordt een uitvoeringskrediet van € 4.800.000 aangevraagd en het project promoveert naar de realisatiefase.	realisatie	2021-2022
15	HOV-15	bereikbaarheid	Uitrol productformule R-net Er vinden nog enkele realisatiewerkzaamheden plaats in de gemeente Huizen. Doordat de nadere afstemming met de gemeente omtrent het ontwerp langer heeft geduurd en daarop een bestemmingsplanprocedure doorlopen dient te worden, verschuiven de werkzaamheden naar 2020. Naar verwachting is het project eind 2020 gerealiseerd en kan het project worden afgesloten.	realisatie	2018-2020

nr.	project-nr.	thema	stand van zaken verbeter- en uitbreidingsprojecten	fase	(mogelijke) uitvoering
16	HOV-16	bereikbaarheid	Hoogwaardig Openbaar Vervoer Westtangent, gemeente Haarlemmermeer* De maatregelen op het grondgebied van de gemeente Amsterdam zijn in uitvoering. Het knooppunt Schiphol-Noord is al uitgevoerd in het kader van de HOV A9. In 2019-2020 wordt het ontwerp gemaakt voor de brug over de Ringvaart en een nieuw viaduct over de A9, in het verlengde van de Oude Haagseweg. De investeringskosten zijn voor rekening van de VRA, gemeente Haarlemmermeer en Schiphol.	studie	2020-2023
17	HOV-17	bereikbaarheid	Hoogwaardig Openbaar Vervoer Fokkerweg, gemeente Haarlemmermeer Het project wordt voorbereid.	realisatie	2021-2023
18	K20-05	bereikbaarheid	Verminderen kwetsbaarheid vlotbruggen Noordhollandsch Kanaal, gemeente Schagen Het remmingwerk van de Burgervlotbrug is in 2018 vervangen. Voor de te vervangen remmingwerken bij Vlotbrug 't Zand en Sint Maartensvlotbrug is een nieuwe raming opgesteld. De totale projectkosten (van de drie vlotbruggen) zijn hoger dan het taakstellende budget en daarom is het project heroverwogen. De prioriteit lag bij de Burgervlotbrug, die bij een bocht ligt en de grootste kans op een aanvaring heeft. Vlotbrug 't Zand en Sint Maartensvlotbrug liggen in een recht stuk vaarweg, waardoor de kans op aanvaring aanzienlijk kleiner is. Het overige deel van het project wordt geschrapt.	geschrapt	
19	K20-07	bereikbaarheid	Verlenging Koopvaardersschutsluis, gemeente Den Helder De aanbesteding van het contract wordt voorbereid, zodat de werkzaamheden in een bouwteam kunnen worden gerealiseerd.	realisatie	2021-2023
20	N196-03	bereikbaarheid	Doorfietsroute Schiphol: fietspad N196/N201 Hoofddorp-Aalsmeer nieuw project De studie is opgestart.	studie	2025
21	N197-04	bereikbaarheid	Busbaan Wijckerpoort (Velsertraverse-busstation Beverwijk) Het concept-voorontwerp ligt ter inzage bij de gemeenten Velsen en Beverwijk. ProRail heeft besloten een aantal sporen rondom Station Beverwijk zelf te gaan saneren. Er moet worden bekeken wat de impact hiervan is voor het project en de raakvlakken moeten opnieuw in kaart worden gebracht. Hierdoor ontstaat waarschijnlijk een vertraging van een jaar, omdat diverse procedures bij ProRail opnieuw moeten worden doorlopen. Onderzocht wordt wat de mogelijkheden zijn om deze vertraging zoveel mogelijk te beperken.	realisatie	2021-2023
22	N201-29a	verkeersveiligheid	Trajectbenadering N201a, Cruquiusbrug, gemeenten Heemstede en Haarlemmermeer De ambities voor een energieneutrale, circulaire en duurzame brug zijn uitgewerkt in het contract. De aanbesteding is in het eerste kwartaal 2020 gestart. Start uitvoering wordt voorzien begin 2022. Naar verwachting wordt het provinciaal inpassingsplan (PIP) eind 2020 vastgesteld.	realisatie	2022-2024
23	N201-32	verkeersveiligheid	Onderzoek kruispunt N201-N231, gemeente Amstelveen Er waren vragen en klachten over de werking van het kruispunt N201-N231, naar aanleiding van een aantal ongevallen met roodlichtnegatie en kopstaartbotsingen. In overleg met de politie en het Openbaar Ministerie is besloten roodlichtcamera's te plaatsen op het kruispunt; op de N231 richting noord en op de N201 richting oost. Op de overige richtingen worden vooralsnog geen camera's nodig geacht. Mochten de camera's geen of onvoldoende effect hebben, zal worden onderzocht of andere maatregelen nodig geacht worden. Het project wordt geschrapt.	geschrapt	
24	N201-33	verkeersveiligheid	Trajectbenadering N201c, gemeente Hilversum Het project wordt voorbereid.	plan	2021
25	N201-34	leefbaarheid	Geluidwerende maatregelen N201 Uithoorn Ondanks de uitgevoerde, geluidreducerende maatregelen bleef er sprake van hinder bij bewoners van met name vrachtverkeer. Diffractoren leken een oplossing, maar uit een proef die in Zuid-Holland is uitgevoerd, bleek dit nog onvoldoende resultaat op te leveren. Daarnaast is de berekende geluidsbelasting van dit wegdek op de meest nabijgelegen woningen minder dan 55 dB en eventuele maatregelen bovenwettelijk zijn. Investeren in geluidwerende maatregelen op deze locatie weegt niet op tegen het te verwachten resultaat. Het project wordt geschrapt.	geschrapt	

nr.	project-nr.	thema	stand van zaken verbeter- en uitbreidingsprojecten	fase	(mogelijke) uitvoering
26	N201-35	bereikbaarheid	Kruiswegcorridor Op basis van de opgeleverde probleemanalyse zijn de opdrachtgevende partijen samen met de omgeving de meest kansrijke oplossingsrichtingen aan het bepalen voor een goed functionerende Kruiswegcorridor in 2040. Naar verwachting wordt eind 2020 een Gebiedsvisie 2040 voor de Kruiswegcorridor opgeleverd voor de mobiliteit met extra aandacht voor de ruimtelijke ordening en economische kracht van het gebied. De Gebiedsvisie is initieërend en programmerend voor projecten van de opdrachtgevende partijen. De eerste effecten zijn waarschijnlijk zichtbaar vanaf 2024.	studie	n.n.b.
27	N202-05	verkeersveiligheid	Trajectbenadering N202a, gemeente Velsen Het project promoveert naar de planfase en wordt verder voorbereid.	plan	2022
28	N203-01	bereikbaarheid	Verbinding A8/A9, gemeenten Zaanstad en Heemskerk In de Plan-MER zijn 3 alternatieven (Golfbaan, Heemskerk en 0+) onderzocht en in 2018 hebben Gedeputeerde Staten het Golfbaanalternatief aangewezen als voorkeursalternatief, waarmee de besluitvorming van de Plan-MER-fase is afgerond. Op dit moment wordt gewerkt aan een Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9, waarin onderzocht wordt hoe het landschap van de Stelling van Amsterdam hersteld, behouden en versterkt kan worden, waarna een wegverbinding via het tracé van het Golfbaanalternatief wordt ingepast. Daarnaast worden naar aanleiding van het Coalitieakkoord twee trajecten gestart: kortetermijnmaatregelen om de leefbaarheid voor de omwonenden van de N203 in Krommenie te verbeteren en het verbeteren van de aansluiting van Krommenie en Assendelft op het openbaar vervoer. In Q1 2021 komen de drie trajecten bij elkaar en volgt besluitvorming. Leidend bij de definitieve keuze van een voorkeursvariant is het behoud van de Werelderfgoedstatus van de Stelling van Amsterdam.	studie	na 2024
29	N205-05	bereikbaarheid	Verdubbeling N205, gedeelte Nieuwe Bennebroekerweg-N207, gemeente Haarlemmermeer In 2020 zijn de provincie, de gemeente Haarlemmermeer en de VRA gestart met een Netwerkwerkstudie Haarlemmermeer 2040. De eerste fase van de Netwerkwerkstudie 2040 richt zich op het bepalen van de probleemstelling en het in beeld brengen van de verschillende opgaven, kansen en knelpunten op verschillende schaalniveaus van infra en mobiliteit. Vervolgens worden maatregelen en oplossingsrichtingen verkend die moeten leiden tot een gedeeld toekomstperspectief en een gezamenlijke actieagenda, met indien nodig ook maatregelen voor de korte termijn. Een mogelijke verdubbeling N205 is onderdeel van de netwerkwerkstudie. De planning is in het eerste kwartaal van 2021 een gezamenlijke agenda gereed te hebben.	studie	n.n.b.
30	N205-09	verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid fietsers kruispunt N205-Vijfhuizerweg, gemeente Haarlemmermeer In een volgende trajectstudie wordt de verkeersveiligheid op het kruispunt nader onderzocht. Op dit moment zijn er geen redenen om vooruitlopend hierop maatregelen nader uit te werken. Het project wordt geschrapt.	geschrapt	
31	N208-05	bereikbaarheid	Aanleg fietsverbinding langs de N208, gemeenten Haarlem en Bloemendaal De projectpartners hebben overeenstemming bereikt over de te realiseren noordelijke variant. Om een veilig ontwerp te kunnen realiseren, is een vrijliggende fietsbrug naast de bestaande brug over de Leidsevaart noodzakelijk, waarvoor een PWN-leiding moet worden verlegd middels een gestuurde boring. Om aan de provinciale richtlijnen te voldoen, is het de intentie om een deel van het fietspad te verbreden van 3,5 naar 4 meter. Momenteel worden de kosten hiervan inzichtelijk gemaakt.	realisatie	2020-2021
32	N208-08	bereikbaarheid	Doorfietsroute Kennemerland langs de N208, gemeenten Haarlem en Velsen In 2017 is een verkennende studie door de gemeenten Haarlem en Velsen gedaan en zijn verschillende alternatieven op schetsontwerpniveau geraamd en uitgewerkt. Deze schakel is onderdeel van de snelle fietsroutes, waarvoor de provincie een subsidie van het Rijk ontvangt. Er wordt nu een nadere variantenstudie uitgevoerd, die naar verwachting eind 2020 wordt afgerond, waarna besluitvorming kan plaatsvinden.	studie	2024-2025

nr.	project-nr.	thema	stand van zaken verbeter- en uitbreidingsprojecten	fase	(mogelijke) uitvoering
33	N231-15	bereikbaarheid	Legmeerdijk Zuid, gemeenten Aalsmeer en Uithoorn De provincie, VRA en de gemeenten Aalsmeer, Uithoorn, Amstelveen en Oud-Amstel starten een netwerkstudie "Zuidlob Vervoerregio" om te komen tot een gezamenlijke bereikbaarheidsagenda. De netwerkstudie biedt de mogelijkheid om op basis van nieuwe inzichten de wenselijkheid van een capaciteitsuitbreiding van de N231 Zuid (Aalsmeer-Kudelstaart-Uithoorn) te bekijken. De bereikbaarheidsagenda dient daarmee als onderlegger voor vervolgonderzoek naar de N231 Zuid, en zal voortdurend plaatsvinden.	studie	2022-2023
34	N231-17	bereikbaarheid	Ongestoord Logistieke verbinding Greenport, gemeente Aalsmeer Het ontwerp uit de studiefase is geanalyseerd, de (conditionerende) onderzoeken worden momenteel uitgevoerd en de wensen/eisen van de stakeholders worden in kaart gebracht. Naar aanleiding hiervan wordt het ontwerp opgesteld. Er wordt een uitvoeringskrediet van € 1.568.000 aangevraagd en het project promoveert naar de realisatiefase.	realisatie	2021-2022
35	N232-14	bereikbaarheid	Verkenning Fokkerweg (N232)/Bosrandweg (N231), gemeenten Haarlemmermeer en Aalsmeer De studie is in 2019 gestart. Naast de verkenning van het genoemde knooppunt wordt ook het HOV-tracé tussen Schiphol-Oost en Schiphol-Rijk meegenomen (vult het gat tussen de projecten HOV-05 en HOV-13). De verkenning is naar verwachting in het derde kwartaal 2020 afgerond, waarna besluitvorming plaatsvindt en eventueel een planstudie gestart kan worden.	studie	2024-2025
36	N232-15	bereikbaarheid	Doorfietsroute Schiphol: fietspad N232, gemeente Haarlemmermeer Het project wordt in delen uitgevoerd in samenwerking met Waternet.	studie	2021-2025
37	N236-07	verkeersveiligheid	Reconstructie N236, deel 4: Wiefferingdreef (oost)-Faunapassage (hmp. 11,0) gemeente Weesp Het wegvak is Duurzaam Veilig ingericht. Op de kruispunten met de Lage Klompweg en de Dammersweg (N523) zijn rotondes gerealiseerd. Tevens is de Vechtbrug vervangen door een bredere brug, die voldoet aan de huidige eisen. De nieuwe Vechtbrug is zuidelijk van de huidige brug aangelegd, waardoor ook een deel van de N236 is omgelegd.	gerealiseerd	
38	N236-11	verkeersveiligheid	Reconstructie N236, deel 6: Faunapassage (hmp. 13,2)-Noordereind, gemeente Wijdemeren De start uitvoering was eerst gekoppeld aan het naastgelegen project N236-08 en gepland in 2019, maar is vanwege het verleggen van een leiding verschoven naar eind 2020.	realisatie	2020-2021
39	N239-03	bereikbaarheid	Ontsluiting Agriport A7 en reconstructie kruispunten N239/op- en afritten A7, gemeenten Medemblik en Hollands Kroon Er is overeenstemming over het ontwerp en de bijbehorende kostenraming. Op dit moment lopen er gesprekken met de partners over de definitieve verdeling van de realisatiekosten.	studie	2024-2025
40	N239-08	verkeersveiligheid	Trajectbenadering N239a, gedeelte N242-A7, gemeenten Hollands Kroon, Opmeer en Medemblik De contractstukken en leidraden zijn gereed. Het bestemmingsplan Opmeer is onherroepelijk en het bestemmingsplan Hollands Kroon is definitief vastgesteld en ligt ter inzage. De grondverwerving verloopt moeizaam en vertraagt het project. De aanbesteding start als de benodigde gronden zijn verworven. De start uitvoering is naar verwachting eind 2020.	realisatie	2020-2022
41	N240-05	verkeersveiligheid	Aanleg rotonde kruispunt N240-N239 en parallelweg N240, gedeelte Almereweg-N239, gemeenten Medemblik en Hollands Kroon Het ontwerp is inmiddels afgerond; de kostenraming wordt nog geactualiseerd. Naar verwachting promoveert het project eind 2020 naar de planfase.	studie	2023-2024
42	N240-14	verkeersveiligheid	Trajectbenadering N240b, gedeelte A7-Medemblik, gemeente Hollands Kroon De maatregelen worden voorbereid en gelijktijdig met het groot onderhoud gerealiseerd.	realisatie	2020-2022

nr.	project-nr.	thema	stand van zaken verbeter- en uitbreidingsprojecten	fase	(mogelijke) uitvoering
43	N241-13	verkeers-veiligheid	Trajectbenadering N241b, gedeelte N242-A7, gemeenten Heerhugowaard, Hollands Kroon, Opmeer en Medemblik De gemeente Opmeer heeft haar bezwaar tegen het PIP ingetrokken. Verder zijn alle bezwaren ongegrond verklaard en daarmee is het PIP onherroepelijk geworden. De eerste fase van de bomkap is gereed; de volgende fase start najaar 2020. 70% van de benodigde gronden is middels minnelijke verwerving verworven, waaronder het hele oostelijke deel nabij de Tramweg. Het Landschapsinrichtingsplan is vastgesteld. De aanbesteding voor het bouwteam is gestart en het taakstellend budget voor de opdrachtnemer is vastgesteld. Indien de opdrachtnemer het project kan realiseren voor dit budget, wordt naar verwachting medio 2021 een uitvoeringskrediet aangevraagd.	plan	2020-2024
44	N242-24	bereikbaarheid	Noordelijke ontsluiting Agriport op de N242, gemeente Hollands Kroon*) Het ontwerp inclusief kostenraming van de rotonde is gereed. Er wordt een realisatie-overeenkomst opgesteld met de gemeente Hollands Kroon. Het project promoveert binnenkort naar de planfase.	studie	2022
45	N242-25	bereikbaarheid	Verkenning N242, gedeelte N508 (Nollencircuit)-N241 (Verlaat), gemeente Heerhugowaard De studie wordt in regionaal verband opgepakt.	studie	na 2026
46	N242-26	verkeers-veiligheid	Verkeersmanagement N242, gedeelte A9-N508, gemeente Alkmaar Het project promoveert naar de planfase, zodat het verder kan worden uitgewerkt.	plan	2022
47	N243-06	verkeers-veiligheid	Trajectbenadering N243a, gemeenten Alkmaar, Beemster en Koggenland Het Definitief Ontwerp en de contractstukken zijn gereed. Bij de Raad van State loopt een beroep tegen de bestemmingsplannen van Alkmaar en Beemster. Hierdoor loopt het project verder vertraging op. Naar verwachting start de aanbesteding medio 2020, als de bestemmingsplannen onherroepelijk zijn. Start uitvoering volgt dan medio 2021.	realisatie	2021-2023
48	N244-07	verkeers-veiligheid / bereikbaarheid	Trajectbenadering N244a: N244, gedeelte N242-N246 en N246, gedeelte N244-A8, inclusief Kogerpolderbrug en Prinses Amaliabrug, gemeenten Alkmaar en Zaanstad Gelijktijdig met het groot onderhoud zijn verschillende maatregelen op de N246 ter verbetering van de verkeersveiligheid en de doorstroming gerealiseerd. De kruispunten zijn heringericht en de aansluitingen op de weg zijn waar mogelijk gebundeld en veiliger gemaakt. Vanwege de verkeersgroei op het kruispunt N244-N246 is de Kogerpolderbrug vervangen door een bredere brug. Ook is de Beatrixbrug vervangen, waarbij het brugdek is verbreed, de klep verlengd en er zijn wachtplaatsen gerealiseerd. De Beatrixbrug heet nu Prinses Amaliabrug. De nieuwe bruggen voldoen aan de vigerende veiligheidseisen en de richtlijn vaarwegen en worden bediend vanuit de bedieningscentrale in Heerhugowaard.	gerealiseerd	
49	N246-08	verkeers-veiligheid	Trajectbenadering N246a, gedeelte komgrens Beverwijk-A8, gemeente Zaanstad Het geplande groot onderhoud op de N246a, gedeelte gemeentegrens Beverwijk-A8 wordt na 2022 -binnen het gebiedscontract- uitgevoerd. De beperkte voorstellen uit de trajectstudie, zoals het aanbrengen van bermverharding, geleiderail en optische verhogingen bij de kruising van fietspaden, kunnen met het groot onderhoud worden meegenomen. Het project wordt geschrapt.	geschrapt	
50	N247-16	bereikbaarheid	Bereikbaarheid Waterland: maatregelen N247, gedeelte A10-Edam Van een aantal eigenaren dient nog grond te worden verworven en is een onteigeningsprocedure voorbereid. Door de werkzaamheden gefaseerd uit te voeren, ligt grondverwerving echter niet op het kritieke pad. Het PIP is onherroepelijk. De gunningsfase is gestart en de opdrachtverlening wordt in het derde kwartaal 2020 verwacht, zodat de uitvoering in het eerste kwartaal van 2021 kan starten. Als voorbereidende werkzaamheden is begonnen met het omleggen van kabels en leidingen. Er is nog geen definitief akkoord op de Wet Natuurbescherming (stikstof-risico). Er wordt een aanvullend krediet aangevraagd. Tijdens de aanbesteding hebben alle marktpartijen aangegeven dat de maximum aangegeven aanneemsom te laag wordt geacht voor het gehele contract. Enkele onderdelen zijn daarop uit het contract gehaald zodat de aanbesteding wel kan doorgaan. Met deze kredietverhoging kunnen ook deze onderdelen worden aanbesteed en kunnen alle projectdoelstellingen worden gerealiseerd.	realisatie	2019-2024

nr.	project-nr.	thema	stand van zaken verbeter- en uitbreidingsprojecten	fase	(mogelijke) uitvoering
51	N247-17	verkeersveiligheid	Trajectbenadering N247b, gedeelte N244-A7, gemeenten Edam-Volendam en Koggenland Gebleken is dat tijdens de realisatie veel meer tijdelijke verkeersmaatregelen nodig zijn dan was voorzien. Er zijn aanvullende onderzoeken uitgevoerd om verschillende varianten met bijbehorende consequenties qua tijd en geld in beeld te brengen. Uitvoering wordt vooralsnog verwacht in 2022-2023.	plan	2022-2023
52	N247-18	verkeersveiligheid	Reconstructie Bernhardbrug (hefbrug Monnickendam) en studie hoogwaardige fietsverbinding Amsterdam-Noord - Edam / Volendam (N247) De studie naar de reconstructie van de Bernhardbrug wordt momenteel uitgevoerd en de resultaten worden in de loop van 2020 verwacht. De door de Vervoerregio Amsterdam gewenste hoogwaardige fietsverbinding van Amsterdam-Noord naar Edam/Volendam, waarin deze brug een knelpunt is, is onderdeel van de scope van de studie. Er is een aparte studie uitgevoerd naar de fietsverbinding, dat geresulteerd heeft in een voorkeursracé over de totale route tussen Amsterdam-Noord en Edam/Volendam. Ook is een Beeldkwaliteitsplan opgesteld.	studie	2024-2025
53	N247-19	bereikbaarheid	Verkeersstudie knooppunt A10-N247-S116 (KANS) *) Twee kortetermijnoplossingen zijn opgenomen in project N247-16 "Bereikbaarheid Waterland: maatregelen N247". Voor de lange termijn zijn verschillende maatregelen door de VRA samen met de regionale partners onderzocht. Recent is een aanvullend onderzoek gestart naar de effecten van de PAS op het voorkeursalternatief 'Beter Benutten' (verlengen oprit binnenring A10 en aanleg extra rijstrook afrit A10; beide eigendom RWS). Over het voorkeursalternatief wordt dit jaar een definitief besluit verwacht.	studie	2024
54	N247-22	bereikbaarheid	Onderzoek N247, gedeelte Het Schouw - Broek in Waterland - Dijksbrug De realisatie van een mogelijke onderdoorgang in Broek in Waterland in de N247 is opgenomen in het programma Bereikbaarheid Waterland. Indien de Stuurgroep instemt met het plan van aanpak, kan na de zomer van 2020 worden gestart met de verdere uitwerking van de varianten. Deze studie duurt circa 1 jaar. Besluitvorming zou dan eind 2021 kunnen plaatsvinden.	studie	n.n.b.
55	N248-15	verkeersveiligheid	Verbreding Stolperbasculebrug, gemeente Schagen Er is gestart is met de technische uitwerking en het verwerken van duurzame ambities in het ontwerp. Verwacht wordt in 2021 het planologisch kader voor de nieuwe brug op te stellen.	plan	2023-2024
56	N250-01	bereikbaarheid	Doorstroming in Den Helder - kortetermijnmaatregelen De voorbereiding voor het plaatsen van de iVRI's is gestart. De verwachting is dat de iVRI's in het vierde kwartaal van 2020 door de gebiedsaannemer worden geplaatst.	realisatie	2020
57	N250-04	bereikbaarheid	N250-Hoofdgracht, gemeente Den Helder Er is een proef uitgevoerd, waarbij het autoverkeer gebruik maakt van de busbaan. Deze proef heeft uitgewezen dat de busbaan voldoende capaciteit biedt om de TESO-boot tijdig te lossen. Op dit moment worden maatregelen onderzocht, waarbij medegebruik van de busbaan - onder de strikte voorwaarde dat de bus geen vertraging ondervindt - permanent kan worden geregeld. Deze maatregelen worden naar verwachting in 2021 uitgevoerd.	studie	2020-2021
58	N417-02	verkeersveiligheid	Herinrichting N417, gemeente Hilversum Het gerepareerde (ontwerp-)bestemmingsplan wordt naar verwachting in 2020 in procedure gebracht. Zodra het bestemmingsplan onherroepelijk is, kunnen de resterende gronden worden verworven, waarna de realisatie kan starten.	realisatie	2021
59	N501-03	verkeersveiligheid	Reconstructie kruispunt N501-Keesomlaan/Westerweg, gemeente Texel Er is een samenwerkingsovereenkomst opgesteld en het project promoveert naar de planfase, zodat het verder kan worden voorbereid.	plan	2021
60	N501-05	verkeersveiligheid	Reconstructie kruispunt N501-Redoute, gemeente Texel <i>nieuw project/uit studiefase</i> De studiefase is afgerond en het project promoveert naar de planfase, zodat het verder kan worden voorbereid.	plan	2021

nr.	project-nr.	thema	stand van zaken verbeter- en uitbreidingsprojecten	fase	(mogelijke) uitvoering
61	N504-09	verkeers-veiligheid	Trajectbenadering N245a: deeltraject N504, gedeelte N245-N242, gemeente Langedijk Gelijktijdig met het groot onderhoud is op het kruispunt N504-Dorpsstraat/ Voorburggracht een LARGAS (Langzaam Rijden GAat Sneller)-verkeersplein gerealiseerd en op het kruispunt N504-Oostelijke Randweg/Spoorstraat een enkelstrooksrotonde. Met de gemeente Langedijk is afgesproken dat het LARGAS- verkeersplein op verkeersveiligheid wordt beoordeeld. Hier kunnen aanvullende maatregelen uit voortkomen.	gerealiseerd	
62	N505-01	verkeers-veiligheid	Trajectbenadering N505a, gemeenten Drechterland, Stede Broec, Enkhuizen Het groot onderhoud aan de N505 is uitgesteld naar 2027. De studie is wel opgestart. De eerste resultaten worden eind 2020 verwacht.	studie	2027
63	N506-02	verkeers-veiligheid	Trajectbenadering N506a, gemeenten Hoorn, Drechterland, Stede Broec, Enkhuizen Het werk wordt aan de gebiedsopdrachtnemer gegund en wordt naar verwachting in juli 2020 uitgevoerd.	realisatie	2020
64	N508-06	bereikbaarheid	Onderzoek reconstructie N508 inclusief aansluiting N242 De studie is afgerond. Een voorstel voor de aanleg van een bypass en het aanpassen/toevoegen van de opstelvakken bij de kruising N508/Herenweg is bestuurlijk voorgelegd. Het plan is ten aanzien van de fietsroutes en de bereikbaarheid van woningen en bedrijven in de omgeving nu verder uitgewerkt. Op basis van deze uitwerking is de kostenraming geactualiseerd. In het kader van de herijking, op basis van het coalitieakkoord, is voorgesteld het project in heroverweging te nemen en binnen de regio te kijken naar opgaven/projecten die meer multimodaal en duurzaam bijdragen aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio. Na overleg hierover met wethouders van Alkmaar wordt gekeken naar kleinschaligere oplossingen voor het verkeer op de Nollenweg. Eind 2020 is een bestuurlijk vervolgoverleg en de middelen blijven vooralsnog gereserveerd voor de N508.	studie	2025-2026
65	N510-05	verkeers-veiligheid	Verbreden fietspaden N510, gedeelte bebouwde kom Alkmaar-bebouwde kom Bergen, gemeente Bergen Omdat de fietspaden 2,4 m en 2,3 m breed zijn en een verwachte restlevensduur hebben van 10 tot 15 jaar, wordt afgezien van verbreding naar 2,5 m. De fietspaden vallen binnen de doelgroep van doorfietsroutes en om die reden kan de openbare verlichting gehandhaafd blijven. Het vervangen van de verlichting wordt ondergebracht in het programma verledning binnen het PMO. Het project wordt geschrapt.	geschrapt	
66	N515-02	verkeers-veiligheid	Fietstunnel kruispunt N515-Zuiderweg, gemeenten Wormerland en Zaanstad In overleg met regionale partners is een onderzoek gestart naar de haalbaarheid van een fietstunnel en faunapassage. Er ligt een definitief schetsontwerp en een kostenraming. Over de verdeling van de kosten wordt met de partners gesproken.	studie	2023-2024
67	N515-06	bereikbaarheid	Uitbreiding P+R Wijdewormer bij de op-/afrit A7, gemeente Wormerland De werkzaamheden worden voorbereid en naar verwachting in 2021 gerealiseerd.	studie	
68	N516-04	bereikbaarheid	Verkenning N516 (AVANT), gemeenten Zaanstad en Oostzaan Er wordt gekeken naar de gehele Thorbeckeweg (N516), ook het deel waar de provincie geen wegbeheerder is. De planstudie is begin 2019 afgerond en door partijen is een voorlopig voorkeursalternatief gekozen. Nu start de regionale planuitwerking AVANT, waarin de verdeling van verantwoordelijkheden en risico's voor de realisatiefase worden vastgelegd in een Samenwerkingsovereenkomst AVANT. Het project is een jaar vertraagd en naar verwachting start de aanbesteding medio 2021.	studie	2022-2024
69	N517-01	bereikbaarheid	Verlengen busbaan N517 en aanleg linksafstrook, gemeente Edam-Volendam Eind 2019 is het definitief ontwerp afgerond. Momenteel worden de voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd. Realisatie van de werkzaamheden vindt plaats in de tweede helft van 2020. Er wordt een aanvullend krediet van €225.000 aangevraagd.	realisatie	2019-2020

nr.	project-nr.	thema	stand van zaken verbeter- en uitbreidingsprojecten	fase	(mogelijke) uitvoering
70	N522-05	bereikbaarheid	Vervanging/opwaardering brug Ouderkerk, gemeenten Amstelveen en Ouder-Amstel De realisatie van het project ligt stil. De startdatum van september 2019 is verschoven naar een nader te bepalen tijdstip, doordat de benodigde (bouw)gronden niet ter beschikking zijn en onduidelijk is wanneer dit wel het geval is. Er wordt hard gewerkt aan het beschikbaar krijgen van de gronden en aan een omleidingsroute zodat de werkzaamheden weer verder kunnen. Verwachting is dat eind 2020 weer gebouwd kan worden. Er wordt een aanvullend krediet van € 2.385.000 aangevraagd, omdat de aannemer een extra claim heeft neergelegd als gevolg van de vertraging door het ontbreken van de benodigde gronden.	realisatie	2019-2023
71	N525-05	verkeersveiligheid	Reconstructie kruispunt N525-Westerheide/Oude Postweg, gemeente Laren Het project bevindt zich in de precontractuele fase. De contractstukken worden in 2020 afgerond waarna marktbenadering start. Parallel wordt de bestemmingsplanprocedure doorlopen. De uitvoering zal in de eerste helft van 2021 plaatsvinden.	realisatie	2021