

**Provinciaal  
Meerjarenprogramma  
Infrastructuur**

**2009-2013**

# Inhoud

1. Inleiding
  2. Provinciale rol bij bereikbaarheid
  3. Ambitie van Gedeputeerde Staten
  4. Provinciaal Verkeers- en Vervoersbeleid en het PMI
  5. Opname en prioritering van projecten in het PMI
  6. Investeringsprogramma Noord-Holland Noord
  7. Projecten in de studie-, plan- en realisatiefase
  8. Kasritme plan- en realisatiefase
  9. Gerealiseerde projecten
  10. Geschrapte projecten
  11. Geprioriteerde studiefase
  12. Geprioriteerde planfase
  13. Meerjarenraming infrastructuur
- Bijlage: kaarten met projecten

# 1. Inleiding

De provincie heeft circa 275 km vaarwegen en circa 600 km wegen in eigendom. Langs een groot deel van deze N-wegen liggen fietspaden die ook eigendom van de provincie zijn. Naast het beheer en onderhoud van deze infrastructuur heeft de provincie een groot aantal projecten in voorbereiding en uitvoering om de provinciale infrastructuur te verbeteren en uit te breiden. Al deze projecten zijn opgenomen in het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI). Het PMI is een voortschrijdend vijfjarenprogramma dat jaarlijks wordt herzien.

Voor u ligt het PMI 2009-2013 dat in november 2008 door Provinciale Staten is vastgesteld.

## 2. Provinciale rol bij bereikbaarheid

Het rijk, de provincie, de stadsregio Amsterdam, de gemeenten en het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier hebben een gedeelde verantwoordelijkheid voor het bieden van een goede bereikbaarheid in de provincie Noord-Holland. Het rijk is verantwoordelijk voor de hoofdverbindingssassen en de overige rijksinfrastructuur. De provincie, de gemeenten en het hoogheemraadschap zijn verantwoordelijk voor de regionale en lokale infrastructuur.

De rol van de provincie hierbij is:

- Verantwoordelijkheid voor provinciale wegen en het openbaar vervoer.
- Coördinerende rol bij regionale verkeers- en vervoersaangelegenheden.
- Vertegenwoordigende rol naar rijksoverheid.
- Rol als krachtig pleitbezorger van de wensen van de provincie op verkeers- en vervoersgebied richting Kabinet, Tweede Kamer en Europa.

### 3. Ambitie van Gedeputeerde Staten

#### **Uit het collegeprogramma 2007-2011**

*"Investerings in infrastructuur en openbaar vervoer blijven nodig. Niet alleen omdat de behoefte aan verplaatsingsmogelijkheden nog steeds toeneemt, maar ook om zo mogelijk de dagelijkse files te verkleinen. Ook de aantrekkende economie kan niet zonder een goede bereikbaarheid.*

*Wij zullen naar vermogen bijdragen aan de oplossing van de toenemende mobiliteitsvraag. Wij zijn verantwoordelijk voor de provinciale wegen en het openbaar vervoer. Daarnaast zien wij voor onszelf een coördinerende rol weggelegd bij regionale verkeers- en vervoersaangelegenheden en een vertegenwoordigende rol naar de rijksoverheid.*

*Wij zijn voornemens om onder voorwaarden aan een proef met rekeningrijden mee te doen.*

*Wij vinden verdere invoering van dynamisch verkeersmanagement noodzakelijk.*

*Wij bevorderen het transport over water, dat een bijdrage kan leveren aan de ontlasting van de wegen en aan een vermindering van de belasting van het milieu."*

Voor de provinciale infrastructuur heeft het college de komende jaren de volgende voornemens:

- N201 (vervolg): Het onderzoeken van de verkeersafwikkeling in de regio Amstel- en Meerlanden na 2015 en een besluit nemen over de realisering en financiering ervan.
- N23: Het voorbereiden van de reconstructie van de Westfriisaweg, het onderzoeken van de financieringsmogelijkheden en te starten met de uitvoering.
- A8-A9: Het afronden van het verkeersonderzoek en het opstellen van een inpassingsplan van de meest duurzame variant.
- Dynamisch Verkeersmanagement: Besluit over samenwerking met Rijkswaterstaat en een gefaseerde uitrol van Dynamisch Verkeersmanagement.
- Rekeningrijden: Besluit nemen met regionale partners over deelname aan een proef met rekeningrijden van het Rijk.
- De bereikbaarheid van de Noordzeekust met behulp van verkeersmanagement, openbaar vervoer op maat (zoals de kustbus) en door infrastructuurmaatregelen te verbeteren.
- Uitvoering en afronding van diverse projecten, waaronder de reconstructie van de N242 bij Alkmaar, het verbeteren van de bereikbaarheid Mediapark Hilversum en het Masterplan N201.

## 4. Provinciaal verkeers- en vervoersbeleid en het PMI

In februari 2006 is de Nota Mobiliteit van het rijk vastgesteld. Naar aanleiding van deze nota is in 2007 het in 2003 opgestelde Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) geactualiseerd.

Door de stijgende mobiliteitsvraag kent de provincie een groeiende uitdaging. De (auto)netwerken zijn op piekmomenten verzadigd. Naast het continueren van de uitbreiding van de wegcapaciteit wordt ingezet op het efficiënter gebruik maken van alle netwerken tezamen. Daarnaast krijgt het verbeteren van het vervoerproduct op de netwerken en de totale keten meer aandacht. Het openbaar vervoer kan kwalitatief beter en optimaler worden gebruikt en de verkeersveiligheid blijft een belangrijk aandachtspunt.

Nieuwe uitdagingen staan voor de deur, zoals onder meer een bijdrage van verkeer en vervoer aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en het klimaat en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit.

Een goede bereikbaarheid is cruciaal voor de provincie, zowel voor de economie, als voor de leefkwaliteit van haar inwoners. De provincie zet zich in op drie fronten: benutten, bouwen en beprijzen om die bereikbaarheid te kunnen waarborgen. Om deze aanpak vorm te geven zijn er zeven speerpunten geformuleerd:

- anders betalen voor mobiliteit
- ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement
- impuls fiets
- hoogwaardig openbaar vervoer
- verkeersmanagement en ICT
- aanpak goederenvervoer
- invloed op ruimtelijke ontwikkelingen

Bij de aanpak van infrastructurele voorzieningen is in het PVVP een aantal corridors benoemd. Bij de geplande infrastructurele voorzieningen binnen deze corridors zal worden gekeken in hoeverre de speerpunten het beoogde effect kunnen ondersteunen.

## 5. Opname en prioritering van projecten in het PMI

Bij de vaststelling van het PMI 2008-2012 is besloten tot een veranderde werkwijze voor de opname van nieuwe projecten in de studiefase van het PMI.

Het grootste deel van de projecten wordt door onszelf als wegbeheerder aangemeld, maar ook gemeenten, hoogheemraadschap of burgers kunnen een verzoek tot opname indienen, omdat er mogelijk een probleem is op het gebied van verkeersveiligheid, doorstroming of leefbaarheid.

Voor 2008 werden alle projecten opgenomen in het PMI en in de studiefase werd onderzocht of en wat het probleem was en werd een oplossing gekozen. Dit kon ook betekenen dat een project op grond van deze verkenning werd geschrapt. Vanaf nu wordt -voordat een project wordt opgenomen- nagegaan of het probleem zodanig is dat de provincie er tijd en geld in wil investeren.

Elk mogelijk studieproject wordt gescoord met behulp van het prioriteringsmodel op de criteria verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid. Als een project hoger of gelijk scoort dan 6, wordt het project opgenomen in de studiefase.

Met deze werkwijze wordt de drempel tot toelating tot het PMI verhoogd; alleen belangrijke problemen worden opgenomen en nader onderzocht. Het is de vrijheid van Gedeputeerde Staten om een project wel of niet op te nemen in het PMI.

Alle infrastructuurprojecten doorlopen drie fases, te weten de studie-, plan- en realisatiefase.

In de studiefase wordt onderzoek gedaan naar de gemelde problematiek en worden mogelijke oplossingen uitgewerkt. Aan het eind van de studiefase wordt een besluit genomen over de oplossingsrichting en promoveert het project 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 om wat voor reden dan ook. In zo'n geval wordt een project geschrapt.

De promotie van projecten van de studie- naar de planfase en/of het schrappen van projecten wordt twee keer per jaar door Provinciale Staten vastgesteld.

In de planfase wordt de gekozen oplossing uitgewerkt tot een aanbestedingsgereed project en wordt vastgesteld wanneer gestart kan worden met de daadwerkelijke uitvoering. Daarna besluiten Provinciale Staten over het beschikbaar stellen van een uitvoeringskrediet en promoveert het project naar de realisatiefase.

Op basis van de voorkeur van Provinciale Staten worden keuzes gemaakt welke projecten bij voorrang worden gerealiseerd. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een prioriteringsmodel. De uitkomsten van de prioritering moeten gezien worden als een richtinggevend advies aan de politiek. De politieke invloed op de uiteindelijke keuze blijft volledig bestaan.

De in de studie- en planfase van het PMI opgenomen projecten worden met behulp van het model geprioriteerd en door Provinciale Staten vastgesteld.

Het prioriteringsmodel geeft een beoordeling van projecten op basis van een aantal criteria. Deze zijn van te voren vastgelegd. Aan deze criteria zijn gewichten gekoppeld. Na scoring op criteria bepaalt het model vervolgens de prioritering.

In het prioriteringsmodel zijn drie categorieën projecten, namelijk bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. De projectenlijsten in het PMI zijn ook volgens deze systematiek opgesteld. Conform het door Provinciale Staten vastgestelde beleid heeft verkeersveiligheid en daarna leefbaarheid de grootste prioriteit.

De projecten worden in de volgorde van de geprioriteerde lijsten aangepakt. Dit betekent niet dat de hoogst geprioriteerde projecten als eerste worden gerealiseerd. Dit is immers afhankelijk van de grootte van een project en de voorbereidings- en uitvoeringstijd.

## 6. Investeringsprogramma Noord-Holland Noord

Bij de Actualisering van het PMI 2004-2008 in juni 2004 is een programma gemaakt voor de stelpost "Extra inspanning ten behoeve van het oplossen van infrastructurele knelpunten in Noord-Holland Noord". Dit Investeringsprogramma wordt gefinancierd door een verhoging van de opcenten. Jaarlijks is een bedrag van € 5,25 miljoen beschikbaar. Dit geld zal worden besteed gedurende de periode 2005-2009. Hiervoor is een vijfjaren programma opgesteld, dat onderdeel is van het PMI.

Met dit beschikbaar gestelde investeringsbedrag worden de volgende projecten gerealiseerd.

- **Vervanging Stolperophaalbrug + aanleg parallelweg langs de N248, gedeelte N249-N245** ca. € 16 mln.  
Het betreft hier een zeer verkeersonveilige situatie bij de Stolperophaalbrug en Stolperbasculebrug (aansluiting op de N9). Er wordt een plan ontwikkeld om de verkeersveiligheid te verbeteren door de reconstructie van het kruispunt N248-N249, de aanleg van parallelwegen en een aanzienlijke verbetering van de fietsinfrastructuur.
- **Aanpassingen N242, gedeelte N504-N508 + gedeelte Smuigelweg-Verlaat** ca. € 15 mln.  
Het collegeprogramma spreekt van het verbeteren van de doorstroming op de N242 vanaf het Nollencircuit (N504) tot aan het Niedorper Verlaat. Het gedeelte Roskamsluis-Smuigelweg is inmiddels gerealiseerd. De overige gedeeltes worden voorbereid.
- **N250, doorstroming Den Helder** ca. € 14 mln.  
Samen met de gemeente Den Helder zal de planvorming voor de verbetering van de N250 binnen de bebouwde kom van Den Helder worden opgepakt
- **Bijdrage aan de gemeente Alkmaar voor openbaar vervoerinfrastructuur** ca. € 5 mln.

## 8. Kasritme studie-, plan- en realisatiefase

## 11. Geprioriteerde studiefase

Naam project	Bereikbaarheid			Kosten		Ranking
	Leefbaarheid	Veiligheid		Totaal		
N246-02: verkeersveiligheid N246, Noorddijk-N244	4,95	7,10	7,20	6,00	6,84	1
N243-02:aanpassingen Noordervaart	4,62	6,00	8,00	2,00	6,66	2
N203-11: verkeersveiligheid wegvak N203 hmp. 58.2-58.5	4,95	5,60	7,20	7,00	6,64	3
alg-13: nieuwe aansluiting op de A9	5,00	8,30	5,60	3,00	6,63	4
N242-12: reconstr. N242, ged. Zuidtangent-N504	5,33	6,60	6,40	8,00	6,55	5
N246-04: verkeersveiligheid N246, N203-Noorddijk	4,95	5,50	7,20	6,00	6,52	6
N242-09: reconstr. N242, ged. N508-Westtangent	5,00	7,30	6,20	5,00	6,51	7
N203-01: verkeersstudie A8/A9	5,33	7,60	6,80	1,00	6,47	8
N235-01: doorstroming N235 en N247	5,66	7,20	6,00	5,00	6,47	9
N242-13: aanpassingen kp N242-Pannekeetweg	5,00	6,30	6,20	9,00	6,41	10
N246-07: verkeersafwikkeling kp N244-N246	5,00	6,60	6,00	8,00	6,40	11
N235-02: verkeersveiligheid N235 omg. Watergang-IJpendam	4,95	6,20	6,60	7,00	6,40	12
N241-01: herinrichting N241, ged. N242-N248	4,62	6,90	7,40	1,00	6,38	13
N203-07: reconstructie N203, ged. N246-Lindenlaan	4,95	5,50	6,60	8,00	6,36	14
N243-05: verkeersveiligheid N243 tussen N509 en Avenhorn	4,95	5,90	6,60	7,00	6,34	15
N205-04: verkeersveiligheid kruispunt N205-N232	4,95	5,30	6,60	8,00	6,32	16
N417-01: herinrichting N417	5,94	5,80	6,40	7,00	6,29	17
N244-01: verdubbeling N244, ged. A7-N247	5,00	7,60	5,60	3,00	6,28	18
N208-06: parallelvoorziening N208	5,00	6,20	5,80	9,00	6,24	19
N201-24: verbreding fietspad Heemstede-Hoofddorp	4,95	6,00	6,40	7,00	6,24	20
N240-06: herinrichting N240, ged. Slootdorp-De Haukes	4,95	5,60	6,20	9,00	6,24	20
N207-03: verdubbeling N207	4,67	7,60	6,20	1,00	6,23	22
N232-08: herinrichting N232 (Schipholweg)	6,32	4,00	6,20	8,00	6,22	23
N240-05: doortrekken N240 en herinrichting N239	3,96	6,90	6,40	6,00	6,22	24
N504-07: reconstructie N504-Dorpsstr/Voorburggracht	4,95	6,10	6,00	9,00	6,22	25
N522-05: vervanging/opwaardering brug Ouderkerk	4,95	6,10	6,80	4,00	6,20	26
N247-07: ontsluiting nieuwe woonwijk Oosthuizen	4,95	5,90	6,20	8,00	6,20	26
N515-02: reconstructie kp N515-Zuiderweg	5,00	6,10	5,80	9,00	6,19	28
N504-08: reconstructie kp N504-Waarddijk	5,00	6,40	5,60	8,00	6,18	29
N202-03: doorstroming knooppunt IJmuiden	5,34	6,30	5,60	8,00	6,16	30
N245-10: reconstructie kp N245-Nauertogt	4,95	6,30	6,00	8,00	6,16	31
N232-09: kruispunt N232-Loevesteinse Dwarsweg	4,95	5,60	6,40	7,00	6,16	31
N231-10: aansluiting Bloemenveiling op de N231	5,00	6,30	5,60	8,00	6,13	33
N205-05: verdubbeling N205, ged. Nwe B'broekerweg-N207	4,67	7,40	6,20	1,00	6,13	34
N250-01: Doorstroming in Den Helder	5,00	6,80	5,40	6,00	6,12	35
N201-13: reconstr. N201-v.Heuven Goedhartlaan-oost	4,62	6,70	6,00	7,00	6,10	36
N232-06: verkeersafwikkeling kp N232-Hoofdweg	5,00	5,90	5,40	10,00	6,07	37
N241-05: verkeersafwikkeling De Veken	5,00	6,20	5,20	9,00	6,06	38
N241-09: herinrichting, ged N242-A7	4,95	6,60	6,20	5,00	6,04	39
K20-02: fietsvoorzieningen vlotbruggen NHK	4,95	5,00	6,20	8,00	6,02	40
N242-10: verbeteren langzaam-verkeerroute N242	4,95	6,30	5,60	9,00	6,02	40
N522-02: oversteek N522 vanaf Bankrasweg	4,95	5,60	6,00	8,00	6,02	40
N525-04: verlagen maximumsnelheid N525	4,95	5,60	5,80	9,00	6,00	43
N247-08: kentekenloos verkeer N247, ged. A10-N235	4,95	5,00	6,20	7,00	5,92	44

## 12. Geprioriteerde planfase

Naam project	Bereikbaarheid		Kosten		Totaal	Ranking
	Leefbaarheid	Veiligheid				
N242-03: reconstructie ged. Smuigelweg-Niederper Verlaat	5,00	7,60	6,60	5,00	6,78	1
N248-01: vervangen Stolperophaalbrug	5,00	7,60	6,40	4,00	6,62	2
N247-12: aanleg fietspad oostzijde N247	4,62	5,60	6,80	9,00	6,56	3
N242-11: Broekhornpolder	5,00	7,00	6,80	5,00	6,54	4
N246-05: aanleg fietstunnel Kerkstraat	4,62	6,60	7,20	4,00	6,50	5
N208-05: aanleg fietsverbinding langs de N208	4,67	5,70	7,60	9,00	6,50	6
N248-03: aanleg parallelweg N248, ged. N245-N249	4,95	7,10	6,80	5,00	6,50	7
alg-18: maximumsnelheid op provinciale wegen	6,32	6,20	6,20	8,00	6,39	8
N241-01: aanleg rotonde Nes (deelproject)	4,62	6,90	7,40	1,00	6,38	9
N207-03: verdubbeling N207, ged. A4-Valutaweg	4,67	7,60	6,20	2,00	6,33	10
N240-04: herinrichting N240, ged. N248-Kon. Emmaweg	4,62	6,20	7,20	3,00	6,32	11
N525-03: reconstructie N525-op/afritten A1 en Vredelaan	5,00	6,80	5,40	8,00	6,32	12
N203-10: aanpassingen Stationsplein Uitgeest	5,02	6,70	5,00	9,00	6,25	13
N525-02: realisatie fietstunnel "La Place" onder de N525	5,00	6,20	6,00	8,00	6,20	14
N241-06: verkeersveiligheid kp. N241-Langereis	4,95	5,30	6,40	8,00	6,20	15
N510-01: fietspad langs de Zeeweg Bergen	4,95	5,60	6,20	8,00	6,14	16
N247-11: duurzaam veilig inrichten parallelweg N247	4,95	5,00	6,20	9,00	6,12	17
N247-03: reconstr. kruispunt N247-op/afrit A10 Noord	4,95	5,30	5,80	10,00	6,04	18
N247-04: reconstr. kruispunt N247-op/afrit A10 Zuid	4,95	5,30	5,80	10,00	6,04	18
N509-03: herinrichten N509, Noordbeemster-Purmerenderweg	4,95	5,00	6,00	9,00	6,00	20
N236-04: reconstr. ged. Loosdrechtdreef-Noordereind	4,95	6,10	6,60	3,00	5,98	21
N246-04: kruispunt N246-N514 (deelproject)	4,95	7,30	5,20	9,00	5,98	21
N236-03: faunapassage Naardermeer-Ankeveense Plassen	5,66	5,60	5,00	3,00	5,19	23

## 13. Meerjarenraming infrastructuur

In de meerjarenraming wordt 5 jaar vooruitgekeken, zodat inzicht wordt gegeven over zekere en mogelijke toekomstige uitgaven van de provincie.

### *Realisatiefase*

In de totalen zijn de geraamde uitgaven en inkomsten van de afzonderlijke projecten verwerkt die in uitvoering zijn of worden genomen.

<b>Jaar</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>later</b>	<b>totaal</b>
Uitvoeringskosten	157,80	140,10	188,95	99,20	15,40	0,00	696,30
Geraamde inkomsten	121,40	111,30	176,20	99,20	15,40	0,00	587,90
<b>Investerings t.i.v. kapitaallasten PMI</b>	<b>36,40</b>	<b>28,80</b>	<b>12,75</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>108,40</b>

### *Planfase*

In het onderstaande overzicht zijn de geschatte kosten opgenomen van projecten die op dit moment nog in voorbereiding zijn, maar die waarschijnlijk tot uitgaven zullen leiden in de aangegeven jaren.

<b>Jaar</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>later</b>	<b>totaal</b>
Geschatte uitvoeringskosten	28,50	56,60	53,30	9,20	0,00	0,00	150,40
Geschatte inkomsten	8,60	23,05	7,65	0,00	0,00	0,00	39,50
<b>Schatting mogelijke investeringen t.i.v. kapitaallasten PMI</b>	<b>19,90</b>	<b>33,55</b>	<b>45,65</b>	<b>9,20</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>110,90</b>

### *Studiefase*

In het onderstaande overzicht zijn de mogelijke uitvoeringskosten opgenomen van studieprojecten. Deze indicatieve bedragen zijn nog met onzekerheden omgeven, omdat slechts het probleem bekend is. Er dient nog besloten te worden of het vermeende probleem wordt aangepakt en welke oplossing er wordt gekozen. Verder wordt uitgegaan van inkomsten (bijdragen van derden), die ook niet zeker zijn gesteld.

<b>Jaar</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>later</b>	<b>totaal</b>
Indicatie mogelijke uitvoeringskosten	0,20	149,80	323,10	362,50	245,50	122,00	1.203,10
Indicatie mogelijke inkomsten	0,10	115,50	227,10	250,50	186,00	77,50	856,20
<b>Indicatie investeringen t.i.v. kapitaallasten PMI</b>	<b>0,10</b>	<b>34,30</b>	<b>96,00</b>	<b>112,50</b>	<b>59,50</b>	<b>44,50</b>	<b>346,90</b>

*Conclusie*

De vorenstaande respectievelijk zekere (realisatiefase), voorgenomen (planfase) en mogelijke (studiefase) uitgaven leiden tot het volgende meerjarenoverzicht.

<b>Jaar</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>later</b>
Zekere en voorgenomen investeringen (plan- en realisatiefase) t.l.v. kapitaallasten PMI	56,30	62,35	58,40	9,20	0,00	0,00
Inclusief mogelijke investeringen (studiefase)	56,40	96,65	154,40	121,70	59,50	44,50