

Agenda Mobiliteit

Discussienota

Provincie Noord-Holland

Directie Beleid

Sector Mobiliteit

Januari 2019

VE/v18

Verseon kenmerk 1167540/1167552

CONCEPT

Inhoud

1. Inleiding.....	4	3.2 Ruimtelijke vertaling	18
2. Kader	6	3.2.1 Landelijk gebied – Sterke kernen, sterke regio’s.....	20
2.1 Omgevingsvisie NH2050.....	6	3.2.2 Metropolitaan gebied – Metropool in ontwikkeling.....	21
2.1.1 Vertrekpunt Omgevingsvisie.....	6	3.2.3 Historische binnensteden / hoogstedelijke gebieden.....	22
2.1.2 Randvoorwaarden en generieke ontwikkelprincipes.....	7	4. Naar een efficiënte mobiliteit	23
2.1.3 Metropool in ontwikkeling.....	7	4.1 Een efficiënt mobiliteitssysteem	23
2.1.4 Sterke kernen, sterke regio’s	9	4.2 Een ruimte-efficiënt netwerk	23
2.2 Koersen deelonderwerpen mobiliteit	10	4.3 Een energie-efficiënt netwerk.....	24
2.3 Nationale Omgevingsagenda en NMCA	11	4.4 Efficiënt samenwerken.....	24
2.4 Beleidskaders Partners.....	12	5. Gebiedsgerichte efficiëntie	26
2.4.1 MRA Agenda.....	12	5.1 Landelijk gebied.....	27
2.4.2 Beleidskader Mobiliteit Vervoerregio Amsterdam	13	5.1.1 Een efficiënt mobiliteitssysteem	27
2.4.3 Gemeenten en waterschappen.....	13	5.1.2 Een ruimte-efficiënt netwerk	29
2.5 Conclusie	14	5.1.3 Een energie-efficiënt netwerk.....	29
3. Analyse Trends en Ontwikkelingen	15	5.2 Metropolitaan gebied	30
3.1 Groei mobiliteit versus druk op het systeem	15	5.2.1 Een efficiënt mobiliteitssysteem	30
3.1.1 Groei bevolking	15	5.2.2 Een ruimte-efficiënt netwerk	31
3.1.2 Groei economie.....	16	5.2.3 Een energie-efficiënt netwerk.....	32
3.1.3 Groei goederen	16	5.3 Historische binnensteden en Amsterdam binnen de ring.....	33
3.1.4 Dynamiek overheid-markt-inwoner.....	16	5.3.1 Een efficiënt mobiliteitssysteem.....	33
3.1.5 Klimaat	17	5.3.2 Een ruimte-efficiënt netwerk	33
3.1.6 Leefbaarheid	17	5.3.3 Een energie-efficiënt netwerk.....	36
3.1.7 Technologische ontwikkelingen	18	5.4 Samenwerking: efficiënt en slagvaardig.....	37
		6. Wat gaan we doen en wat hebben we daarvoor nodig?	39

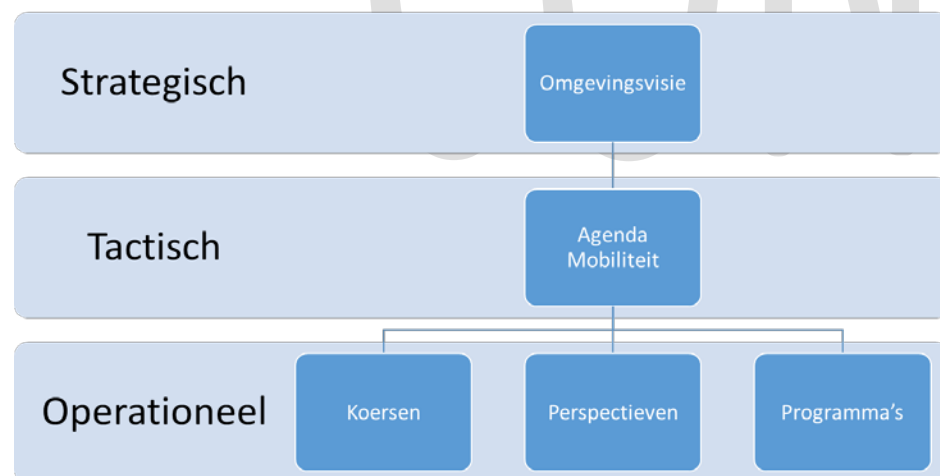
6.1 Ruimtelijke ordening (wonen en werken) en mobiliteit vervlechten	39
6.2 Onze infrastructuur op orde brengen in regionaal verband	39
6.3 Bijdragen van infrastructuur aan de opgaven klimaat, energie, biodiversiteit en landschap	40
6.4 Samenwerken en leren voor betere bereikbaarheid	41

CONCEPT

1. Inleiding

Voor u ligt de Agenda Mobiliteit. De Agenda Mobiliteit geeft een invulling van de Omgevingsvisie voor mobiliteit. Met de komst van de Omgevingswet worden er geen sectorale beleidsplannen meer gemaakt, maar is het provinciale beleid integraal verwoord in de Omgevingsvisie. De Agenda Mobiliteit vult het gat tussen het strategisch kader van de Omgevingsvisie en de bestaande programma's. Daarnaast biedt de Agenda het tactisch kader voor de verdere uitwerking in nieuwe koersen, perspectieven en programma's.

Met de positie tussen de Omgevingsvisie en de bestaande koersen, perspectieven en programma's biedt de Agenda een nadere invulling en vertaling van de ontwikkelprincipes uit de Omgevingsvisie, maar biedt geen financieel afwegingskader. Het afwegen en de evaluatie van de projecten en hun financiering zal in de koersen, perspectieven en programma's zelf plaatsvinden.



Afbeelding 1.1: Schematische weergave positionering Agenda Mobiliteit

Aan de hand van de Agenda Mobiliteit wordt het gesprek aangegaan met de omgeving, de partners. Veel programma's en projecten lopen al. De Agenda wil juist daar aandacht vragen, waar de huidige programma's dat minder doen of waar de Provincie Noord-Holland een meer uitgesproken standpunt wil innemen dan tot nu toe. Door het gesprek te voeren met de partners, streeft de provincie naar een gezamenlijk beeld van het mobiliteitssysteem in Noord-Holland en daarbuiten. De acties die daaruit volgen, kennen dan een groter draagvlak en een grotere kans op (snelle) realisatie.

De verankering van de Agenda, het gesprek met de partners en de inzet vindt plaats in het Programma Mobiliteit, een overkoepelend financieel kader waarin het PMI (Provinciaal Meerjaren Investeringsprogramma), de diverse subsidieprogramma's en koersen, perspectieven en programma's zijn opgenomen. Het Programma Mobiliteit wordt onder het nieuwe college van GS opgesteld en elke vier jaar geactualiseerd en vastgesteld door Provinciale Staten.

De Agenda Mobiliteit versterkt de dialoog met de omgeving met inhoudelijke beelden en opgaven. In de ogen van de provincie is de opgave voor mobiliteit aan het veranderen. Enerzijds groeit de behoefte aan mobiliteit nog steeds, anderzijds voelen mensen de grenzen aan die groei. Naast de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid spelen nieuwe opgaven als klimaat en duurzaamheid.

Het uitgangspunt is een balans tussen de economische groei en de leefbaarheid waarbij voor het mobiliteitssysteem een mate van keuzevrijheid en een vorm van basisbereikbaarheid centraal staan. De verwachte grote groei van de mobiliteit wordt opgevangen, zodanig dat er sprake is van een efficiënte mobiliteit. De provincie ziet binnen Noord-Holland verschillen in de opgaven. De Metropoolregio Amsterdam kent andere vraagstukken dan de Kop van Noord-Holland. De Agenda Mobiliteit gaat verder in op de opgaven, de regionale differentiatie en wat dat betekent voor een efficiënte mobiliteit. Daarin wordt verder gegaan dan alleen de Mobiliteitsopgaven. Er wordt ook gekeken naar de grotere opgaven, zoals die uit de Omgevingsvisie naar voren komen.

De uitwerking op maatregelniveau vindt plaats in koersen, perspectieven en programma's per thema. Daarin worden ook indicatoren meegenomen die aangeven of de gevolgde koersen de gewenste effecten hebben. Voor het algehele mobiliteitssysteem is de deur-tot-deur reis leidend. Daarvoor is in de Agenda Mobiliteit dan ook een indicator opgenomen.

Leeswijzer

Het eerste deel van de Agenda Mobiliteit is vooral beschouwend: wat zijn de huidige kaders waarbinnen de Agenda Mobiliteit hoort te blijven (hoofdstuk 2) en welke trends en ontwikkelingen komen af op Noord-Holland (hoofdstuk 3)? Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 aangegeven wat de ambitie van de provincie Noord-Holland is op het gebied van mobiliteit. In hoofdstuk 5 is deze ambitie verder uitgediept. Tenslotte zijn in hoofdstuk 6 de concrete agendapunten opgenomen.

CONCEPT

2. Kader

Naar verwachting treedt de Omgevingswet in 2021 in werking. In de Omgevingswet is vastgelegd hoe overheden hun beleid vorm gaan geven. Zo zal iedere overheid een Omgevingsvisie moeten maken en vaststellen waarin de hoofdlijnen van het beleid zijn omschreven. Er volgen geen aparte beleidsplannen meer, de hoofdlijnen worden uitgewerkt in beleidsprogramma's en/of uitvoeringsprogramma's. De Agenda Mobiliteit is één van die beleidsprogramma's als uitwerking van de hoofdlijnen uit de provinciale Omgevingsvisie. Dit hoofdstuk gaat in op de provinciale Omgevingsvisie, het nationale beleid en regionale plannen en agenda's.

2.1 Omgevingsvisie NH2050

Zoals hierboven aangegeven is het aan de decentrale overheden om een Omgevingsvisie te maken en vast te stellen waarin de hoofdlijnen van het integrale beleid zijn omschreven. Daarbij wordt uitgegaan van een regionale sturingsfilosofie. De gebiedsgerichte aanpak uit de Omgevingsvisie weerklinkt in de regionale samenwerkingsagenda's. De provincie Noord-Holland heeft, vooruitlopend op het inwerking treden van de Omgevingswet, de Omgevingsvisie NH2050 op 19 november 2018 vastgesteld. De belangrijkste elementen uit de Omgevingsvisie zijn in deze paragraaf opgenomen. De volledige tekst en uitleg vindt u in de Omgevings-visie zelf.

2.1.1 Vertrekpunt Omgevingsvisie

Op 18 december 2017 hebben PS het document 'Koers NH2050'¹ vastgesteld. In de Koers NH 2050 is de ambitie van de Omgevingsvisie vastgelegd. De hoofdambitie luidt als volgt:

¹ Provincie Noord-Holland, Koers NH2050. Balans tussen economische groei en leefbaarheid, december 2017

"Noord-Holland heeft een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau. Om deze ook voor de toekomst vast te kunnen houden, richten we ons op een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid. Zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven."

Voor mobiliteit is de volgende ambitie beschreven:

Onze ambitie is dat de inwoners en bedrijven van Noord-Holland zichzelf of producten effectief, veilig en efficiënt kunnen verplaatsen, waarbij de negatieve gevolgen van de mobiliteit op klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijker meegewogen worden. De provincie zet zich in voor het versterken van mobiliteitsopties die hieraan bijdragen, zoals goede OV-verbindingen, uitstekende infrastructuur voor alle modaliteiten en technologische innovatie. Inwoners en bedrijven hebben zoveel mogelijk de vrijheid om hun eigen vervoerswijzen te kiezen. Zodanig dat het totale verkeers- en vervoersnetwerk optimaal wordt gebruikt en ten dienste staat van de ruimtelijk-economische ontwikkeling. We sturen op een optimale afstemming tussen ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur. We streven naar een vorm van basisbereikbaarheid voor kleine kernen.

De Koers NH2050 met bovenstaande ambities is verder uitgewerkt in de Omgevingsvisie². Daarin is het integrale beleid van de provincie opgenomen. De visie laat een pad zien tot 2050 waarover de provincie de komende tijd gaat lopen.

De Omgevingsvisie presenteert geen eindbeeld, maar laat in algemene zin zien wat de bewegingen en ontwikkelprincipes voor de toekomst zijn voor de hele provincie om balans te creëren tussen economische groei en leefbaarheid. Daarbij is onderscheid gemaakt in een aantal generieke ontwikkelprincipes (op de thema's gezondheid, veiligheid, klimaatadaptatie en landschap) en een aantal ontwikkel-

² Provincie Noord-Holland, Omgevingsvisie NH2050. Balans tussen economische groei en leefbaarheid, november 2018

principes onder een beweging. Er zijn vijf samenhangende bewegingen die laten zien hoe omgegaan wordt met de opgaven die op de samenleving afkomen en hoe we ons naar de toekomst toe bewegen. Binnen die bewegingen is een aantal ontwikkelprincipes en randvoorwaarden geformuleerd.

Een aantal daarvan is specifiek van invloed op het onderwerp mobiliteit. Met name de bewegingen 'Metropool in ontwikkeling' en 'Sterke kernen, sterke regio's' kennen een aantal ontwikkelprincipes met betrekking tot mobiliteit. De ontwikkelprincipes en randvoorwaarden leiden tot uitgangspunten voor de Agenda Mobiliteit die deze punten verder uitwerkt om tot concrete programma's en maatregelen te komen. De belangrijkste ontwikkelprincipes en randvoorwaarden met betrekking tot mobiliteit zijn in dit hoofdstuk beschreven.

2.1.2 Randvoorwaarden en generieke ontwikkelprincipes

De Omgevingsvisie heeft als hoofddambitie de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Om deze ambitie waar te maken is, naast een aantal ontwikkelprincipes, een aantal randvoorwaarden benoemd. Een van de randvoorwaarden is het voldoen aan de wet- en regelgeving om een basiskwaliteit te garanderen voor een gezonde en veilige leefomgeving voor mens, plant en dier. Een andere randvoorwaarde is dat alle nieuwe ruimtelijke (her)ontwikkelingen een klimaatstresstest³ doorlopen vanwege de klimaatveranderingen.

Generieke Ontwikkelprincipes

Wanneer sprake is van fysieke ontwikkelingen, zoals het uitbreiden of aanleggen van infrastructuur, is het van belang om dit goed in te passen in het (cultuur)landschap. De ontwikkeling mag niet ten koste gaan van het landschap, maar moet de waarden en karakteristieken van landschap en cultuurhistorie behouden en waar mogelijk versterken en ontwikkelen. Daarnaast kunnen ontwikkelingen ook bijdragen aan een multifunctioneel bodemgebruik. Denk

daarbij aan waterberging en natuurontwikkeling. Natuurinclusief ontwikkelen is dan ook een van de ontwikkelprincipes. Dat kan bijvoorbeeld door natuurvriendelijke bermen in te richten en bruggen of viaducten aan te leggen waarbij dieren kunnen passeren (faunapassages).

Uitgangspunt is het clusteren van ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Deze clustering vindt niet alleen plaats bij OV- of wegknooppunten maar ook bij energie- en dataknooppunten. Dit levert voordelen op voor de mobiliteit: meer clustering biedt kansen voor het beter benutten van het bestaande en leidt tot een mindere groei van lange verkeersbewegingen. Een aandachtspunt bij clustering is de impact op de gezonde leefomgeving, bijvoorbeeld door een toename van de concentratie van fijnstof.

2.1.3 Metropool in ontwikkeling

Vergroten agglomeratiekracht door het ontwikkelen van een samenhangend internationaal concurrerend metropolitaan systeem.

De Metropoolregio Amsterdam is hét economische centrum van Nederland en Noord-Holland. De meeste verplaatsingen blijven binnen de Metropool. Een goed mobiliteitssysteem is dan ook noodzakelijk. In deze beweging zijn de belangrijkste ontwikkelprincipes voor mobiliteit opgenomen.

Bij deze beweging is clustering van woon- en werklocaties bij knooppunten eveneens aan de orde. Deze clustering en uitbreiding van woon- en werklocaties wordt zoveel mogelijk binnenstedelijk gerealiseerd. Uiteraard is er een aantal uitleglocaties dat in ontwikkeling is of op de planning staat. Ook deze uitbreidingen zijn nodig om aan de vraag naar woningen te voldoen. Voor de mobiliteit is van belang om de gevolgen voor de bereikbaarheid van deze ontwikkellocaties in beeld te brengen, en eventuele maatregelen direct te koppelen aan deze ontwikkelingen.

³ Onderdeel van zes-jaarlijkse cyclus van risico-inventarisatie via klimaatstresstesten, risicodialogen, strategie bepalen en uitvoeringsprogramma's opstellen, conform Deltaprogramma

Investerings vinden niet alleen plaats in infrastructuur, maar in alle verkeersnetwerken voor zowel de auto als OV en fiets. Daarnaast is investeren in goede reisinformatie van belang om de gebruiker van het mobiliteitssysteem adequaat te informeren. Technologische ontwikkelingen zoals Smart Mobility dragen hieraan bij en worden omarmd. Op de A10 ligt de focus op het regionale verkeer binnen de MRA in plaats van op het interregionale verkeer door de MRA. Veel investeringen vinden plaats op het areaal van partners in de regio. Een goede samenwerking is dan ook essentieel om de opgaven bij de kop te pakken.

Naast dat ontwikkelingen moeten passen in het landschap, is het versterken van het landschap een belangrijk onderdeel van het metropolitaan systeem. Daarbij gaat het met name om de koppeling met de recreatieve functie van het landschap voor de bewoner van de stad. Bijvoorbeeld door OV knooppunten nabij natuur- en recreatiegebieden om te vormen naar Buitenpoorten: de poort van het metropolitaan systeem naar het landschap en de natuur. Maar ook het verbeteren van de bereikbaarheid van natuur- en recreatiegebieden voor de fietser en OV-gebruiker.

Binnen de metropool zijn twee grote economische complexen met een grote milieu footprint: Schiphol en Noordzeekanaalgebied (NZKG). Deze twee toplocaties kenmerken zich niet alleen in de economische kracht, maar ook in hinder voor de leefomgeving. Voor Schiphol geldt dat ingezet wordt op een selectieve ontwikkeling ten behoeve van de hubfunctie en de opening van luchthaven Lelystad. Er moet altijd aan de wet- en regelgeving voldaan worden. Binnen het Noordzeekanaalgebied moet voldoende ruimte zijn voor de energietransitie en bedrijvigheid die niet met een woonfunctie te mengen is, zoals circulaire economie. Het gebied is begrensd door de Noordzee en de Ring A10.



Afbeelding 2.1 Metropool in ontwikkeling

2.1.4 Sterke kernen, sterke regio's

Sterke kernen houden regio's vitaal.

Naast de economische kern in de metropoolregio van Amsterdam, kenmerkt Noord-Holland zich door een diversiteit aan regio's met hun eigen dynamiek. Door het versterken van de kernen in de regio's, versterken de regio's hun eigen dynamiek.

Net zoals in de metropool geldt voor de regio's een concentratie van woningbouw en voorzieningen. De concentratie bevindt zich in met name de grotere kernen en past bij de rol van deze kernen. De concentratie zorgt ook voor een bundeling van verkeer- en vervoerstromen naar deze kernen toe en kan de capaciteit van het systeem nog beter worden afgestemd op de vraag aan mobiliteit. Daar waar de mobiliteitsrelaties klein of dun zijn, is maatwerk in vervoer noodzakelijk. Het gebruik van concepten als Mobility as a Service (MaaS) en Smart Mobility helpen daarbij. Regulering van overaanbod in de stedelijke gebieden en stimulering van het aanbod in de landelijke gebieden lijkt daarbij wel nodig.



Afbeelding 2.2: Het Gooi als sterke regio met sterke kernen



Afbeelding 2.3: Het noordelijk deel van Noord-Holland met sterke kernen en sterke regio's.

2.2 Koersen deelonderwerpen mobiliteit

Binnen de Provincie Noord-Holland is de afgelopen jaren gewerkt aan perspectieven of koersen voor deelonderwerpen binnen mobiliteit. Voor de onderwerpen Fiets en Smart Mobility is een koers, of perspectief, vastgesteld. Deze koersen beschrijven concrete werkwijzen en maatregelen om het onderwerp verder te brengen. Deze koersen vormen dan ook input voor met name de doelstellingen en werkwijze van de Agenda Mobiliteit. Tegelijkertijd vindt er een toets plaats of de doelstellingen uit de koersen ook passen binnen het kader van de Omgevingsvisie en de Agenda Mobiliteit.

Daarnaast wordt gewerkt aan een landelijk en regionaal OV Toekomstbeeld 2040. De paden van de Agenda Mobiliteit en het regionaal OV Toekomstbeeld van Noord-Holland en Flevoland kruisen elkaar. Bij het opstellen van de Agenda Mobiliteit is dan ook regelmatig afstemming gezocht met de opstellers van het OV Toekomstbeeld. Te meer omdat het OV Toekomstbeeld samen met de partners uit de regio wordt opgesteld.

OV Toekomstbeeld

Rijk en regio werken gezamenlijk aan toekomstbeelden voor het OV-systeem voor het jaar 2040. Deze beelden moeten richting geven aan toekomstige ontwikkelingen rond het OV-systeem en de bereikbaarheid van het land en de verschillende regio's borgen. In deze trajecten zit ambitie, urgentie en vertrouwen naar de toekomst. De gezamenlijke ambitie is:

“Als onderdeel van het totale mobiliteitssysteem draagt het openbaar vervoer bij aan een economisch sterke en maatschappelijk vitale regio. Hiertoe levert het openbaar vervoer op duurzame wijze een kwalitatief hoogwaardige bijdrage aan de van-deur-tot-deur bereikbaarheid voor reizigers van, naar en in Noord-Holland en Flevoland.”

Hiertoe wordt gewerkt aan een netwerk dat bijdraagt aan de volgende doelstellingen:

- **Economie:** Het netwerk vergroot de agglomeratiekracht en concurrentiepositie van, naar en in beide provincies, en is daarmee een drager voor de verstedelijkingsopgaven en bestaande economische activiteiten.
- **Sociale ontpleoing:** In het jaar 2040 faciliteert het openbaar vervoer, in samenhang met andere duurzame modaliteiten, op een effectieve en efficiënte manier fysieke ontmoeting en draagt eraan bij dat mensen zorgeloos en veilig kunnen wonen, werken en recreëren in de beide provincies. Zo levert het een positieve bijdrage aan het aanpakken van de bereikbaarheids- en leefbaarheidsknelpunten, zowel in stedelijk als landelijk gebied.
- **Reiscomfort:** Het systeem is aantrekkelijk om te gebruiken, met directe en betrouwbare verbindingen met het OV als ketenreis. Het systeem draagt bij om reizigers in het particuliere vervoer over te laten stappen op het OV.
- **Duurzaamheid en omgevingskwaliteit:** Het systeem draagt bij aan duurzaamheidsdoelstellingen en wordt goed ingepast in het landschap en de kernen.
- **Robuust en rendabel:** Het systeem biedt voldoende capaciteit, is toekomstvast en kan op een gezonde manier worden geëxploiteerd.

De provincie Noord-Holland heeft vijf ambities geformuleerd ten behoeve van het OV Toekomstbeeld:

- Het OV toekomstbeeld moet realistisch zijn in tijd en financierbaarheid maar wel ruimte bieden voor ambities waarbij het totale OV netwerk robuuster wordt gemaakt.
- Keuzevrijheid: een reiziger dient een keuze te kunnen maken uit (gelijkwaardige) alternatieven van deur-tot-deur (reistijd, comfort, betrouwbaarheid).
- Zorgen voor een goede basisbereikbaarheid met het OV, waarbij ingegaan wordt op de karakteristieken van gebieden (autoluwe binnensteden, gebieden waar de auto een primaire rol inneemt ed.) en de (dikke) reizigersstromen het uitgangspunt vormen (verschillende daily urban

systems binnen de regio). Hierbij rechtvaardigt een dikkere reizigersstroom een ambitieuzer doel en bij minder rendabele lijnen wordt gezocht naar alternatieve (nieuwe) vormen van OV.

- Daar waar mogelijk directe verbindingen voor de dikke reizigersstromen faciliteren, maar waar dat logischer is inzetten op het doorkoppelen van vervoerstromen (daarbij dan een goede overstap faciliteren).
- Oplossingen voor de enorme groei in de regio Amsterdam voor het verlengen en uitbreiden van het regionale OV netwerk (niveau 4). Tevens moet er aandacht zijn voor het leefbaar houden van rustigere gebieden met minder massa.

2.3 Nationale Omgevingsagenda en NMCA

Nederland staat de komende decennia tal van belangrijke opgaven te wachten. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft in de Nationale Omgevingsagenda het volgende opgenomen:

“De ambitie is een kwalitatief hoogwaardig vestigingsklimaat voor bedrijven en kenniswerkers met een optimale (internationale) bereikbaarheid en een excellent, veilig en robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio’s, main-, brain- en greenports en valleys inclusief de achterlandverbindingen.”

Deze ambitie genereert een toenemende behoefte aan mobiliteit en zorgt voor een grote druk op ons mobiliteitssysteem.

Daarnaast komt een aantal grote ontwikkelingen op ons af. In de verschillende economische scenario’s (WLO scenario’s laag en hoog) is een duidelijke groei te

⁴ Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse 2017 (NMCA), Hoofdrapport, mei 2017

zien. De woningbouwopgave in de Metropoolregio Amsterdam is groot: er zijn circa 230.000 woningen nodig tot 2040. Dat is ongeveer drie keer een stad als Haarlem of één keer een stad als Den Haag. Dit levert een enorme opgave op voor de mobiliteit.

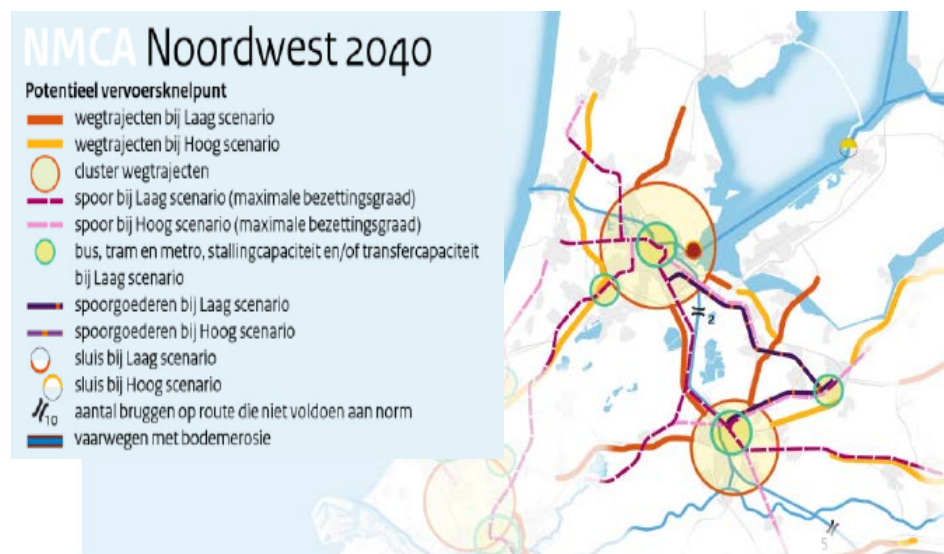
De komende jaren wordt nog hard gewerkt aan het verbeteren van het mobiliteitsstelsel zoals de A6 bij Almere en de A9 bij Amsterdam Zuidoost en Amstelveen. Maar, deze verbeteringen zijn onvoldoende om de groei van de mobiliteit aan te kunnen. Dit blijkt ook uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van het Rijk uit mei 2017⁴. Ondanks dat is geïnvesteerd in de A1 tussen Diemen en Muiderberg, de A2 is verbreed naar 2x5 rijstroken en ondanks de introductie van het hoogfrequente spoorvervoer tussen Amsterdam en Utrecht/Eindhoven. Op deze en andere trajecten blijven knelpunten bestaan en ontstaan. De verstopte wegen rond Amsterdam leveren in 2040 economische verlieskosten op van 105 tot 260 miljoen euro per jaar, afhankelijk van het WLO scenario.

De knelpunten die ontstaan passen niet bij de eerder genoemde ambitie. Zoals het Ministerie van IenW zelf verwoordt in de Nationale Omgevingsagenda:

“De grote bereikbaarheidsopgaven waar Nederland voor staat vragen om investeringen en keuzes. Deze opgaven en ambities vragen om een systeemsporg in het mobiliteitssysteem waarbij alle modaliteiten optimaal benut worden en op elkaar afgestemd zijn.”

De opgave is er voor alle netwerken: niet alleen op de weg ontstaan knelpunten, ook in het openbaar vervoer en voor de fiets zijn die knelpunten er, aldus de NMCA. Keuzes zijn snel nodig. Het bouwen van een appartementengebouw kost niet veel tijd van idee tot oplevering. Het realiseren van een weg- of spoorproject kost aanzienlijk meer tijd. Hierdoor blijft de bereikbaarheid achter bij de ruimtelijke ontwikkelingen. Bijvoorbeeld, Amsterdam bouwt inmiddels sneller dan

wat gepland stond. Dit zorgt er voor dat het knelpuntenplaatje in de NMCA al snel werkelijkheid begint te worden. Niet alles hoeft met nieuwe infrastructuur opgelost te worden. Bovendien is dat ook niet toereikend en kent ook nadelen. De koppeling met de ruimtelijke ordening, andere vormen van vervoer, vormen van slimme mobiliteit en prijsprikkels kan ook bijdragen aan een betere bereikbaarheid⁵.



Afbeelding 2.4: Uitsnede NMCA met knelpuntenoverzicht rond Amsterdam

Vanuit het landelijk beleid loopt een aantal MIRT-trajecten. Zo wordt gewerkt aan de MIRT Verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, Verkenning Rottepolderplein, de A1 door Het Gooi in het gebiedsprogramma MRA en de kerncorridor Schiphol – Amsterdam.

⁵ Raad voor de Leefomgeving en infrastructuur (RLi), Van B naar Anders, 2018

⁶ Metropool Regio Amsterdam, Ruimtelijk-economische Actie-agenda, februari 2018

2.4 Beleidskaders Partners

Naast het eigen provinciale beleid en het nationale beleid, hebben onze partners in Noord-Holland ook beleid op het gebied van mobiliteit. In deze paragraaf meer over deze beleidsplannen.

2.4.1 MRA Agenda

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is het samenwerkingsverband van de provincies Noord-Holland en Flevoland, 33 gemeenten en de Vervoerregio Amsterdam. De samenwerkende partijen in de MRA hebben een gezamenlijke agenda⁶ opgesteld om de opgaven die op de metropool afkomen het hoofd te bieden. Eén van de pijlers van de MRA Agenda is 'Beter verbinden' en gaat in op de belangrijkste opgaven op het gebied van mobiliteit. De opgaven en doelstellingen passen binnen de kaders van de Omgevingsvisie. De provincie Noord-Holland is partner in de metropoolregio en verbindt zich aan de agenda van de MRA. De MRA Agenda is dan ook één van de kaders voor de Agenda Mobiliteit.

Naast het investeren op infrastructuur voor de auto ligt de focus van de MRA Agenda op het verbeteren van het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en het realiseren van een hoogwaardig fietsnetwerk. Inzetten op alle modaliteiten en het netwerk beschouwen als één systeem is daarvoor leidend. Daarnaast afstemmen met ruimtelijke ontwikkelingen waarbij de voorkeur ligt bij het ontwikkelen van locaties die al goed multimodaal bereikbaar zijn.

Daarnaast zet de MRA zich in voor een betere landzijdige bereikbaarheid van de luchthavens van Schiphol en Lelystad. Internationale treinverbindingen naar Duitsland staan eveneens op de agenda. Om de stedelijke bereikbaarheid te waarborgen wordt gekeken naar het scheiden van verkeersstromen (een tweede

ring om Amsterdam) en het verduurzamen van de logistiek in de stad (efficiëntere en groenere first en last mile).

Naast mobiliteit spreekt de MRA zich ook uit over thema's als het verbeteren van de leefomgeving, klimaatbestendigheid en energietransitie. In alle gevallen is samenwerking de rode draad in de agenda van de MRA. Dat is logisch bij een samenwerkingsverband, maar nog niet vanzelfsprekend. De ontwikkelrichtingen van de MRA sluiten aan op de ontwikkelprincipes van de Omgevingsvisie. Het versterken van de samenwerking is dan ook de sleutel tot succes.

Om de opgaven aan te vliegen is een aantal acties afgesproken in de MRA. De acties met betrekking tot mobiliteit komen herkenbaar terug in de acties van deze Agenda Mobiliteit.

Samen bouwen aan Bereikbaarheid

Rijk en regio hebben geconstateerd dat er veel urgente en gestapelde opgaven op het gebied van economische ontwikkeling, woningbouw en bereikbaarheid in de MRA spelen, die om een gezamenlijke en integrale aanpak vragen. Rijk en regio hebben daarom besloten het programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid' te starten. Hoofddoelstelling van het programma is het versterken van de economie van de MRA door als Rijk en MRA-regio te focussen op deur-tot-deur bereikbaarheid van personen en goederen met prioriteit op economische toplocaties en in samenhang met verstedelijkings-opgave.

Deze doelstelling worden door Rijk en regio uitgewerkt via vier programmalijnen. De programmalijnen Stedelijke Bereikbaarheid en Slimme en Duurzame Mobiliteit geven invulling aan het programma voor de korte termijn. De programmalijnen Zuidwest Amsterdam - Schiphol – Hoofddorp (ZWASH) en Netwerken, ringen en de stad (NERDS) richten zich op de (middel)lange termijn.

2.4.2 Beleidskader Mobiliteit Vervoerregio Amsterdam

De Vervoerregio Amsterdam is een samenwerking van de gemeenten in de regio Amsterdam. Als een uitvoeringsorganisatie stelt de vervoerregio regionaal beleid op ten aanzien van mobiliteit. In het Beleidskader Mobiliteit heeft de vervoerregio een aantal strategische opgaven geformuleerd met een aantal doelen en indicatoren. De doelen en indicatoren vormen input voor de doelen en werkwijze van deze Agenda Mobiliteit.

De Vervoerregio kijkt naar een integraal mobiliteitssysteem: van modaliteit naar mobiliteit. De reistijd van deur tot deur is leidend voor het bepalen waar investeringen nodig zijn. De reis van deur tot deur moet veilig (zowel op de weg als het spoor) verlopen, de reis moet sociaal veilig zijn en de beleving van de reis moet prettig zijn. Reisinformatie en nieuwe technieken zijn daarbij noodzakelijk, waaronder ook makkelijker betalen voor mobiliteit.

Net zoals in de provinciale Omgevingsvisie vindt de Vervoerregio dat mobiliteit en omgeving bij elkaar moeten passen. Dat betekent per gebiedstype keuzes maken op welke modaliteit ingezet wordt. Maar ook het verminderen van de overlast hoort daarbij. Naast inpassing in de omgeving speelt verduurzaming een rol: de vervoerregio werkt aan een CO₂-neutraal mobiliteitssysteem. Dat betekent investeren in zero-emissie, laadinfrastructuur en het opwekken van energie uit mobiliteit.

Net als bij de MRA is bij de Vervoerregio samenwerking essentieel. Zowel binnen het gebied van mobiliteit als velden met een raakvlak (bijvoorbeeld Ruimtelijke Ordening). De provincie en de Vervoerregio werken reeds goed samen. De doelstellingen en werkwijze van de Vervoerregio sluiten dan ook aan op die van de provincie.

2.4.3 Gemeenten en waterschappen

Tijdens het opstellen van de Agenda Mobiliteit is een aantal keren overleg gevoerd met gemeenten en waterschappen over de mobiliteit. Elke gemeente is bezig om

zich voor te bereiden op de komst van de Omgevingswet. De verschillende visies liggen op tafel of worden nu ontwikkeld. Tijdens de sessies met de gemeenten en waterschappen is opgehaald wat voor deze partijen de belangrijkste opgaven en doelstellingen zijn op het gebied van mobiliteit. In de bijlagen zijn twee kaartbeelden opgenomen met de opbrengsten uit deze sessies. Het betreft hier een inventarisatie van kansen en knelpunten en nog geen beleid. Een aantal van de regionale doelstellingen, kansen en knelpunten komt terug in deze Agenda Mobiliteit. De regionale beleidskaders kunnen putten uit de Agenda Mobiliteit om zo de provinciale en regionale opgaven bij elkaar te brengen. Uiteraard heeft de provincie hier een rol in waar het gaat om het ondersteunen van de regio's bij deze beleidsontwikkeling.

2.5 Conclusie

Naar aanleiding van de Omgevingsvisie en de andere kaders, ziet de Agenda Mobiliteit de volgende drie strategische opgaven voor de mobiliteit in Noord-Holland:

1. **Bouwen en bewegen beschouwen we in samenhang, om zo de groei te faciliteren.** Een goede bereikbaarheid is essentieel voor de groei. Dit betekent dat men verschillende modaliteiten moet kunnen kiezen en deze slim moet kunnen inzetten en combineren. Om dit mogelijk te maken is het belangrijk om de bouw van ruimtelijke ontwikkelingen en de investeringen in de mobiliteit in samenhang te beschouwen. Het is onwenselijk dat de woningbouw gerealiseerd wordt, als de benodigde infrastructuur niet geregeld is. Daarnaast wordt het mobiliteitssysteem optimaal benut. Tevens wordt een vorm van basisbereikbaarheid aangeboden.
2. **We werken aan een klimaatbestendig en duurzaam mobiliteitssysteem.** De ontwikkelingen passen binnen de klimaatafspraken en er wordt gezocht naar mogelijkheden om het mobiliteitssysteem te verduurzamen. Zowel langs de infrastructuur (natuurinclusief, waterberging), met de

infrastructuur (energieopwekking, opslag en transport) als op de infrastructuur (minder en in 2050 geen gebruik van fossiele brandstoffen).

3. **Alle ontwikkelingen op het gebied van Mobiliteit plaatsen we vroegtijdig en continu in het licht van onze leefomgeving.** Daarmee wordt bijgedragen aan de verbetering van de leefomgeving. De intentie is dat mensen zich verkeersveilig kunnen verplaatsen, gezond kunnen leven en de infrastructuur met oog voor het landschap (zowel stedelijk als landschappelijk) wordt ingericht.

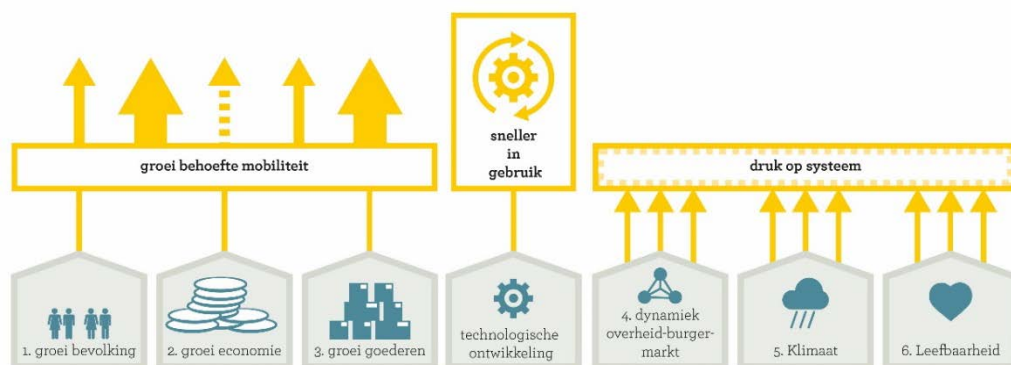
Bij deze drie opgaven is samenwerking essentieel. In de Omgevingsvisie wordt uitgegaan van een gebiedsgerichte aanpak. Deze drie opgaven behoren dezelfde aanpak te hebben. In de regionale samenwerkingsagenda's komt het thema mobiliteit met deze drie strategische opgaven dan ook terug.

3. Analyse Trends en Ontwikkelingen

Naast het kader is het belangrijk om te weten welke trends en ontwikkelingen op de samenleving af komen. Daarvoor is een analyse gemaakt van het mobiliteitssysteem en is een ruimtelijke vertaling gemaakt van de opgaven uit de Omgevingsvisie met betrekking op mobiliteit.

3.1 Groei mobiliteit versus druk op het systeem

Begin 2017 zijn trends en ontwikkelingen in beeld gebracht die van invloed zijn op de mobiliteit⁷. Uit deze analyse blijkt dat de mobiliteitsbehoefte stijgt als gevolg van de bevolkingsgroei en de groei van de economie. Het huidige mobiliteits-systeem komt daardoor verder onder druk te staan. De scheidslijnen tussen modaliteiten vervagen en er is meer vraag naar multimodale oplossingen. Daarnaast zorgen technologische ontwikkelingen voor een efficiëntieslag enerzijds, maar ook voor onzekerheid over de technologische toekomst anderzijds. Vanuit het oogpunt van inpassing, leefbaarheid en klimaat worden steeds meer kwaliteitseisen aan het mobiliteitssysteem gesteld. Dit komt het project en haar omgeving ten goede, maar brengt vaak (hogere) kosten met zich mee.



Afbeelding 3.1: Overzicht druk op het mobiliteitssysteem

⁷ RHDHV, Ontwikkelingsbeeld Mobiliteit 2050, jan 2017

Om de druk op het mobiliteitssysteem te laten zien, is voorgaande afbeelding sprekend. De afbeelding toont de belangrijkste ontwikkelingen.

3.1.1 Groei bevolking

Drie keer Haarlem. Dat is de woningbouwopgave waar de Metropoolregio Amsterdam (MRA) voor staat. Er is vraag naar 230.000 woningen in en rond Amsterdam in de periode tot 2040, een groei van circa 25% ten opzichte van 2017. Dat betekent ook een forse groei van de mobiliteit in de MRA dat zich sterk richt op Amsterdam. Kan het huidige mobiliteitssysteem deze groei aan?

Kijkend naar de weginfrastructuur, dan is de huidige capaciteit van veel wegen rondom Amsterdam in de spitsen bijna opgevuld. Ook de capaciteit in het openbaar vervoer zit tegen de grenzen aan, met name in de spitsen op drukke corridors. Binnen de stad Amsterdam is vaker sprake van fietsfiles en vervult het openbaar vervoer een belangrijke rol binnen de verplaatsingen, kijkend naar de modal split.

Belangrijk is om te weten waar de woningbouw plaats gaat vinden. De meest recente WLO scenario's geven aan dat de bouw van woningen verschuift. Waar eerder nog gedacht werd dat Almere een forse groei te verwerken had, blijkt nu dat deze groei kleiner is. De groei van het aantal woningen zal zich concentreren in en tegen Amsterdam aan. Waar mogelijk wordt gezamenlijk geprobeerd de woningbouw te versnellen, om aan de vraag naar woningen te kunnen blijven voldoen. De locaties om te versnellen bevinden zich onder andere in Amsterdam, Haarlemmermeer, Haarlem en Purmerend. Een recent voorbeeld van een nieuw woningbouwplan is Haven-Stad, binnen de ring van Amsterdam, met een opgave van 40.000 tot 70.000 woningen, gerealiseerd voor 2040.

Waar in en rond Amsterdam sprake is van een groei van de bevolking, is er in het landelijk gebied, ten noorden van de regio's Alkmaar en Hoorn, sprake van een

krimp van de bevolking vanaf 2030. Tot die tijd is de bevolkingsontwikkeling stabiel: nauwelijks sprake van groei of krimp in het gebied. De krimp van de bevolking betekent tegelijkertijd een andere vraag naar mobiliteit in dit gebied. Het voorzieningenniveau en de exploitatie van het openbaar vervoersysteem is daarmee onder druk komen te staan; het traditionele openbaar vervoer sluit niet meer aan op de vraag in het gebied. Een combinatie van het traditionele openbaar vervoer met collectief vervoer voor doelgroepen kan interessant zijn in het landelijk gebied. Op kortere afstanden voorziet de fiets in een basisbehoefte voor mobiliteit. Daarnaast kan de fiets een verlengstuk van het openbaar vervoer zijn en zo toegang bieden tot hogere kwaliteit openbaar vervoerverbindingen.

3.1.2 Groei economie

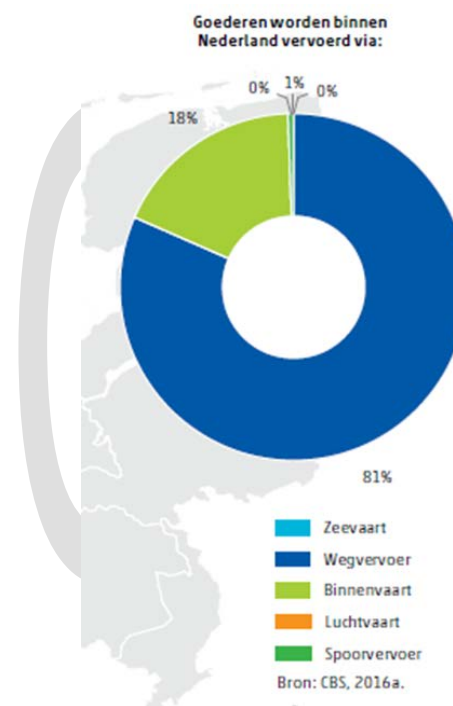
In de WLO scenario's⁸ is te zien dat de huidige grote werkgebieden blijven groeien. Dit betekent een concentratie van de groei van de werkgelegenheid op deze plekken. Het gaat daarbij met name om Amsterdam Centrum, de Zuidas, Bijlmer en Schiphol en omgeving. Overige werkgebieden zoals in Noord-Holland Noord groeien minder hard, wat betekent dat de woon-werk verplaatsingen zich zullen richten op de grotere werkgebieden in het zuiden van de MRA. Dit komt omdat vanuit een steeds groter gebied rondom Amsterdam de beroepsbevolking zich oriënteert op Amsterdam bij het vinden van een baan.

Niet alle verbindingen naar de grote werkgebieden in Amsterdam is op orde. Als voorbeeld is een analyse gemaakt van de verbinding tussen Haarlem als woonkern en de werkgebieden in Amsterdam op de Zuidas en in Zuidoost. Uit de analyse blijkt dat de openbaar vervoerverbinding een factor 2 heeft qua reistijd ten opzichte van de auto. Dit kan betekenen dat het openbaar vervoer niet als volwaardig alternatief wordt gezien. De auto neemt daardoor een groot aandeel in de verplaatsingen. Investerings in het mobiliteitssysteem zijn nodig om alleen al de groei op te vangen. Op enkele relaties kan de inzet op de ene modaliteit

⁸ Centraal Planbureau, Planbureau voor de Leefomgeving, Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving. Nederland in 2030 en 2050: twee referentiescenario's, 2015

groter zijn dan op de andere modaliteit, om zo het mobiliteitssysteem als geheel sterker te maken.

3.1.3 Groei goederen



Afbeelding 3.2: Modal-split goederenvervoer

3.1.4 Dynamiek overheid-markt-inwoner

Door de economische transitie is de toekomst moeilijk voorspelbaar. Daarmee verandert de verhouding tussen overheid, markt en inwoners. Om flexibel in te

Voor de internationale concurrentiepositie van Noord-Holland is de toekomstbestendigheid van de logistieke netwerken van belang. Als de belangrijkste economische dragers niet bevoorrad worden, staat de regio letterlijk stil. Er wordt een groei verwacht van 22 tot 50 % kilometers in transport van goederen⁹. Dit noodzaakt tot een aantal fundamentele veranderingen in de logistiek. Er zijn reeds veel initiatieven, maar het ontbreekt aan focus, samenhang en coördinatie. Daarnaast wordt de consument veeleisender waar het gaat om bezorging van via internet bestelde artikelen. Tenslotte zorgt de circulaire economie voor meer lokale recycling en meer lokale goederenstromen. Het aandeel goederen over de weg is groot.

⁹ RHDHV, Koersdocument Op weg naar een Agenda Logistiek voor de MRA, jan 2018

kunnen spelen op toekomstige ontwikkelingen, ligt het voor de hand dat de rol van de overheid wijzigt van beleidsontwikkelaar en plantoetsers naar facilitator en stimulator (ruimte bieden aan die initiatieven). Dit geeft meer ruimte voor initiatieven vanuit de markt en vanuit de inwoners. De rol zal wel verschillen, want waar vooral in de stedelijke gebieden voldoende markt is voor ontwikkelingen naar nieuwe vervoersystemen, moet een overaanbod van losse systemen voorkomen worden. In de landelijke gebieden is onvoldoende massa voor de markt om nieuwe systemen te introduceren en zal juist een stimulerende en initiërende rol van de overheid nodig zijn. Vanuit de inwoners is een verschuiving merkbaar van wijkverenigingen naar single issue samenwerkingsverbanden, die drijven op de kracht van de sociale media. Dit versterkt het NIMBY effect (not in my backyard; niet in mijn achtertuin) en vraagt een andere procesaanpak vanuit de overheid.

Om de roep vanuit de maatschappij te faciliteren kent de provincie Noord-Holland de werkwijze 'Samen Noord-Holland'. Deze werkwijze staat voor de ambitie om het samen nog beter te doen. Hiermee wordt meer en sneller ingespeeld op de wensen en verwachtingen van inwoners en partners. Samen Noord-Holland werkt langs vier pijlers: samen, van buiten naar binnen, zelfbewust en ruimte.

3.1.5 Klimaat

Het klimaat verandert: het weer kent meer extremen: vaker tropisch warm en vaker "clusterbuien", buien met in korte tijd heel veel regen. Eén van de opgaven uit de verkenningen NH2050 is dan ook het koppelen van de wateropgave aan de samenhangende opgaven in de fysieke leefomgeving. Als bij een ruimtelijke inrichting voldoende rekening wordt gehouden met extreem weer, dan zijn de risico's minder en gevolgen kleiner.

¹⁰ Provincie Noord-Holland, Beleidsagenda en Routeplanner Energietransitie 2016-2020, mei 2016

¹¹ ANWB, AON, Ben Immers Advies, BOSCH, Bouwend Nederland, BOVAG, KpVV CROW, Fietzersbond, Gemeente Amsterdam, Gemeente Utrecht, Koninklijk Nederlands Vervoer, KNMV, MKB Nederland, NXP, Openbaar Ministerie, RAI Vereniging, Fonds Slachtofferhulp, TeamAlert, Stichting Toekomstbeeld der

Om de opwarming van de aarde tot 2050 te beperken zijn wereldwijd klimaat-afspraken gemaakt (Klimaatakkoord Parijs). De provincie heeft zich gecommitteerd aan de nationale doelstelling om in 2050 klimaatneutraal te zijn¹⁰. De transitie naar opwekking en gebruik van duurzame energie heeft een grote impact op de gebouwde omgeving en het mobiliteitssysteem. De opgave is daarmee enorm en niet zomaar gehaald.

3.1.6 Leefbaarheid

Eén van de opgaven uit het verkenningendocument NH2050 is een gezonde leefomgeving. Met name in het zuidelijk deel van de provincie is de druk op de luchtkwaliteit iets dat ontwikkelingen steeds complexer maakt. Door de drukte om ons heen hechten we steeds meer waarde aan een gezonde en prettige leefomgeving. We willen minder lasten zoals overlast van gemotoriseerd verkeer en meer lusten zoals groene leefomgeving in de stad. Het thema leefbaarheid (zie ook 3.1.4 Dynamiek overheid-markt-inwoner) wordt steeds belangrijker. De acceptatie van de negatieve effecten van mobiliteit (ruimtebeslag, geluidhinder etc.) neemt af.

Om ruimte te bieden aan ruimtelijk-economische groei, dienen de verkeersnetwerken binnen de provincie veilig te zijn en veilig gebruikt te worden. Verkeersveiligheid speelt dan ook een belangrijke rol binnen de leefbaarheid. Verkeersveiligheid raakt iedereen en elke dag. In 2017 is door verschillende (maatschappelijke) organisaties een manifest opgesteld¹¹. De onveiligheid op de weg neemt weer toe: van (landelijk) 570 verkeersdoden in 2013 en 2014 naar 621 doden in 2015. Het aantal ernstig gewonden is ook gestegen van 20.700 in 2014 naar 21.300 in 2015. In 2017 lag het aantal verkeersdoden op 619, waarbij voor het eerst het aandeel fietsers hoger ligt dan het aandeel auto (bestuurder/ inzittende). Niet alle kwetsbare doelgroepen hebben nu de aandacht in het verkeersveiligheidsbeleid.

Techniek, SWOV, TU Eindhoven, Universiteit Twente, Tjinco, TNO, TLN, TVM, Veilig Verkeer Nederland, Verbond van Verzekeraars, VNA, VNG, Vereniging Verkeersslachtoffers, VNO NCW, Verkeersveiligheid: een nationale prioriteit. Kiezen voor meer veiligheid en minder slachtoffers, april 2017

In Noord-Holland is de afgelopen tijd gekozen voor inzet op scholieren, terwijl aandacht voor de oudere weggebruiker nodig is, onder andere door de opkomst van de elektrische fiets. Verkeersveiligheid kent een grote opgave als onderdeel van het thema leefbaarheid.

3.1.7 Technologische ontwikkelingen

De grootste onzekerheid is de technologische ontwikkeling. Niet de vraag of deze plaats gaat vinden, maar meer wat dat betekent voor de mobiliteit en in welk tempo. Fietsers kunnen steeds sneller (tot 45 km/h). Maar hoe snel gaat het met de zelfrijdende auto en de opkomst van allerlei mobiliteitsdiensten? Welke impact heeft technologische en daaraan gekoppelde maatschappelijke ontwikkeling op mobiliteitskeuzes en de mobiliteitsmarkt?

Er is veel onderzoek gedaan en er zijn nog meer opinies over waar het naar toe gaat. Om verder inzicht te krijgen in de rolinvulling en de beleidskeuzes die hierin op de provincie afkomen wordt er al volop gewerkt aan Smart Mobility in een korte termijn programma 2018-2019. En is er inmiddels een beleidskoers Smart Mobility opgesteld die gezien de onzekerheid van ontwikkelingen jaarlijks wordt bijgesteld als dit nodig is.

3.2 Ruimtelijke vertaling

In het kader van een ruimtelijke vertaling van de trends en ontwikkelingen is een ontwerpend onderzoek gedaan met als basis de Omgevingsvisie. Het ontwerpend onderzoek gaat uit van een integrale benadering, waarbij de mate van bereikbaarheid specifieke condities schept (nabij en veraf) en bijdraagt aan het vestigingsmilieu, de leefbaarheid en de beleving van gebieden. Daarbij staat de balans tussen economische groei en de kwaliteit van de leefomgeving centraal.

De bewegingen met ontwikkelprincipes in de Omgevingsvisie laten zien dat Noord-Holland een aantal gebieden heeft met een eigen dynamiek en gebiedsgerichte

opgaven: de metropool met een enorme groei van de bevolking en werkgelegenheid en de diverse regio's met een versterking van het eigen karakter. Grofweg kan de provincie in drie gebiedstypen opgedeeld worden:

- het landelijke gebied met sterke kernen en sterke regio's;
- de metropool Amsterdam;
- door de hele provincie de historische binnensteden met hun beperkte ruimte.

Ontwerpend onderzoek

Met het ontwerpend onderzoek is vanuit breder perspectief een gebiedsgerichte uitwerking gemaakt, gericht op de relatie tussen bereikbaarheid en (mogelijk toekomstige) gebiedskwaliteiten, leefbaarheid, economische groei, energietransitie en klimaatbestendigheid. Daarbij verschuift de focus op eigen taken en opgave per modaliteit naar het op orde brengen van het totale systeem, samenwerken en de deur-tot-deur ketenreis.

De huidige opgaven maken een betere afstemming tussen ruimtelijke ontwikkelingen, economie en bereikbaarheid noodzakelijk. Evenals het in beeld brengen van mogelijke verdichtingslocaties (vooral wonen) op bereikbaarheidseffecten. En op basis daarvan een nadere afstemming van de programmering van locaties en/of fasering: zijn de condities (o.a. bereikbaarheid) op orde dan kan nu of straks ontwikkeld worden; zijn de condities nog niet op orde dan pas straks of later ontwikkelen, eventueel met aangepast programma.

Drie gebiedstypen

Er zijn algemene trends, opgaven en ontwikkelingen in Noord-Holland. Niet overal werken deze op dezelfde wijze uit. Verschil in dynamiek en in opgaven tussen gebieden maakt maatwerk en gebiedsgerichte uitwerkingen (binnen een totaalstelsel) noodzakelijk. Op basis hiervan is een onderscheid in drie gebieden gemaakt:

Landelijk gebied - Sterke kernen, sterke regio's

In de meer landelijke gebieden zoals in Noord-Holland Noord en deels ook in Het Gooi leiden demografische ontwikkelingen en groei van specifieke economische sectoren tot een veranderende behoefte aan mobiliteit. Hier is ruimte voor innovatie en experimenten.

Metropolitaan gebied - Metropool in ontwikkeling

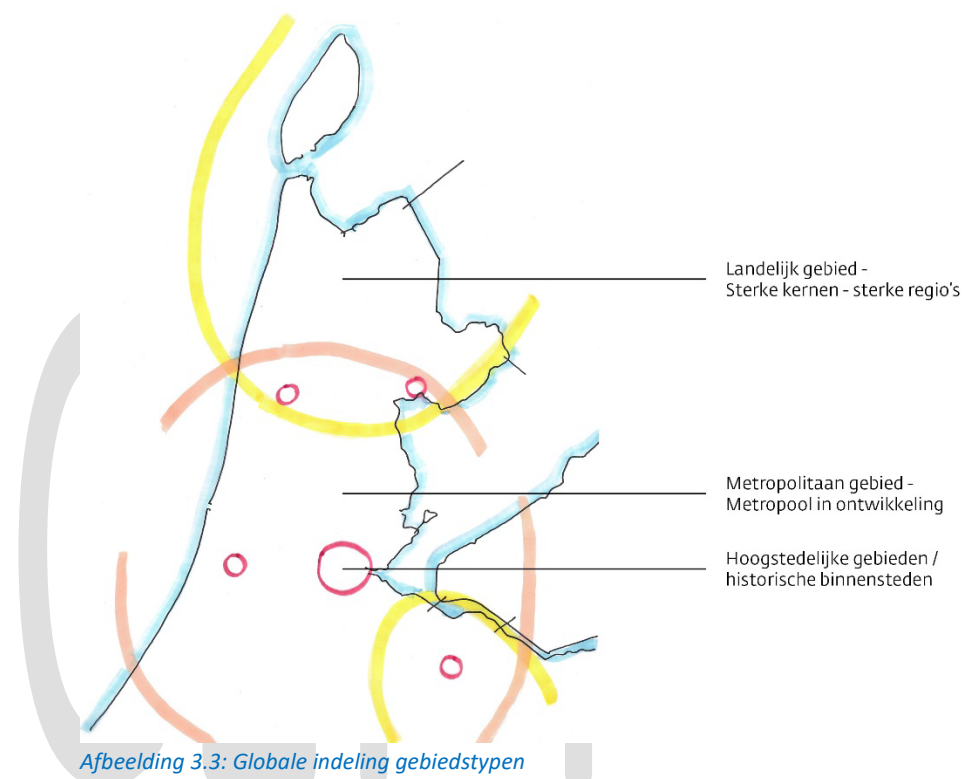
Binnen de Metropoolregio Amsterdam neemt de druk toe, worden de stedelijke gebieden steeds verder verdicht, groeit de behoefte aan mobiliteit en is de uitdaging om de verschillende functies op een goede wijze in te passen en de leefbaarheid op peil te houden. Delen van het omringende landschap blijven open en geven rust en ruimte in de steeds drukker wordende en uitdijende metropool.

Hoogstedelijke gebieden en historische binnensteden

Hier maakt de toenemende druk (mede door het groeiend aantal toeristen) en de beperkte ruimte het noodzakelijk om op basis van efficiënt ruimtegebruik te prioriteren.

Grensoverschrijdende opgaven

De ontwikkelingen niet op bij de provinciegrens. De relatie tussen Leiden/Bollenstreek met de werkgebieden aan de zuidkant van Amsterdam is groot. De A4 kent niet voor niets 2x 5 rijstroken met een parallelstructuur. Daarnaast wordt geïnvesteerd in het verbeteren van de openbaar vervoerverbinding tussen deze twee gebieden. Ook is een sterke relatie te zien met Utrecht. Kijkend naar de NMCA (zie ook paragraaf 2.2) is er veel verkeer tussen de regio's van Amsterdam en Utrecht. Het Gooi kent een bijzondere positie omdat deze regio ligt tussen het Amsterdamse, Utrecht, Almere en Amersfoort. Deze regio kent dan ook veel doorgaand verkeer.



Afbeelding 3.3: Globale indeling gebiedstypen

3.2.1 Landelijk gebied – Sterke kernen, sterke regio's

In de Omgevingsvisie is aangegeven dat de sterke kernen de regio's vitaal houden.

De uitgangspunten daarbij zijn:

- ontwikkelen op basis van eigen kracht en kwaliteiten;
- voorzieningenniveau en bereikbaarheid op peil houden;
- behoud en ontwikkeling van krachtige identiteiten;
- versterken van de relaties tussen de kernen (complementair aan elkaar in regionale netwerken);
- mogelijkheden om te bouwen voegen zich naar de vraag op dat moment.

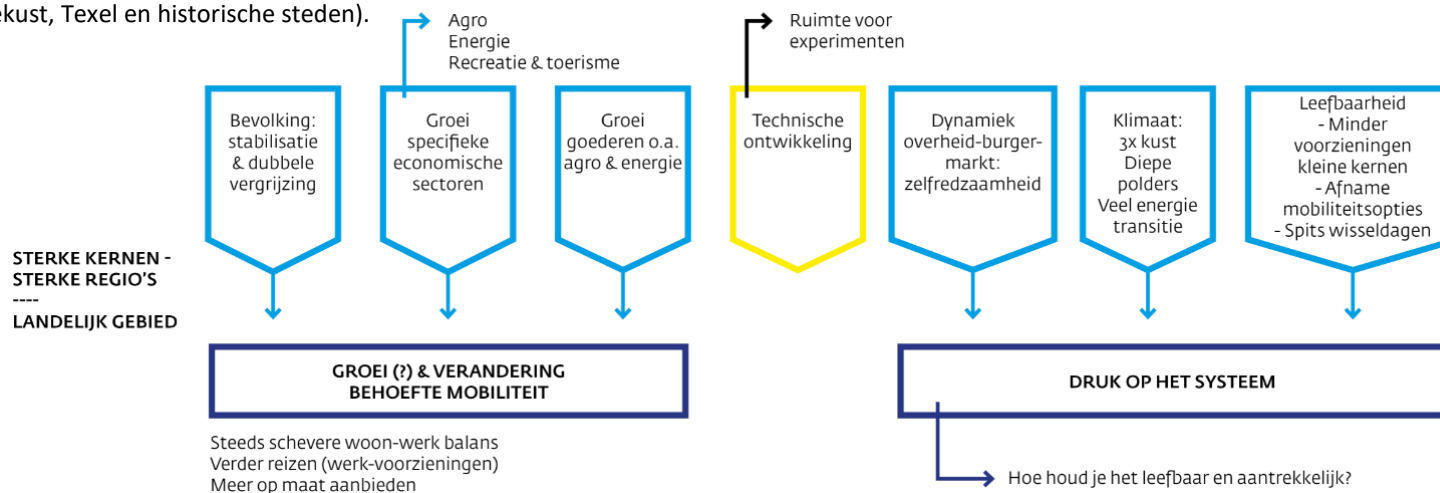
Trends en ontwikkelingen landelijk gebied – Sterke kernen, sterke regio's

In het landelijk gebied zijn de volgende meer specifieke trends, opgaven en ontwikkelingen zichtbaar:

- Stabilisatie van de bevolking, op termijn krimp en sterke vergrijzing in de Kop van Noord-Holland. Dit leidt onder andere tot veranderend gebruik van voorzieningen. Het Gooi heeft ook kenmerken hiervan, maar heeft een andere dynamiek door de ligging tussen Amsterdam, Almere en Utrecht.
- Groei van specifieke, maar onderscheidende, economische sectoren: zoals de agribusiness (zaadverdeling, bollenteelt en Greenport NHN), energyport en offshore Den Helder, energietransitie (o.a. Windplan Wieringermeer en Wieringerwaard) en toerisme & recreatie (vooral Noordzeekust, Texel en historische steden).

- Bijbehorende groei van het goederenvervoer.
- Klimaatopgave met drie kusten, diepe polders en waterbergings- en verziltingsopgave; veel druk maar daardoor ook mogelijkheden om bij te dragen aan de energietransitie door beschikbare ruimte en infrastructuur.
- Leefbaarheid onder druk – steeds verdere uitsortering van kernen:
 - centrumsteden met compleet pakket voorzieningen;
 - kernen met voorzieningen;
 - kleine (woon)kernen.
- Daarbij afname van de mobiliteitsopties: geen of (bewust) minder ophaltes en toenemende onveiligheid van polderwegen (grote landbouwvoertuigen versus fietsers). Deze ontwikkelingen leiden tot een groter beroep op zelfredzaamheid en noodzaak voor het treffen van ondersteunende diensten waar het bewoners niet zelf lukt. Denk aan een buurtbus (of een ander kleinschalig vervoerinitiatief) of veilige fietsroutes naar het dorp waar nog wel een school is.

In combinatie met de ontwikkelingen in de MRA leidt dit tot een steeds schevere woon-werkbalans tussen deze landelijke regio's en de MRA, een veranderende behoefte aan mobiliteit en een grotere inspanning om deze gebieden leefbaar en aantrekkelijk te houden.



3.2.2 Metropolitaan gebied – Metropool in ontwikkeling

In de Omgevingsvisie is opgenomen het vergroten van de agglomeratiekracht door het ontwikkelen van een samenhangend metropolitaan systeem. De uitgangspunten die daarbij horen zijn:

- wonen en werken zo veel mogelijk via binnenstedelijke verdichting;
- aanpassen van totale mobiliteitssysteem aan de drukker wordende metropool;
- versterken van functies in het landschap als onderdeel van het metropolitane systeem;
- duidelijkheid ontwikkelruimte van Schiphol en het Noordzeekanaalgebied (NZKG) in relatie tot ruimte voor verstedelijkingsopgave.

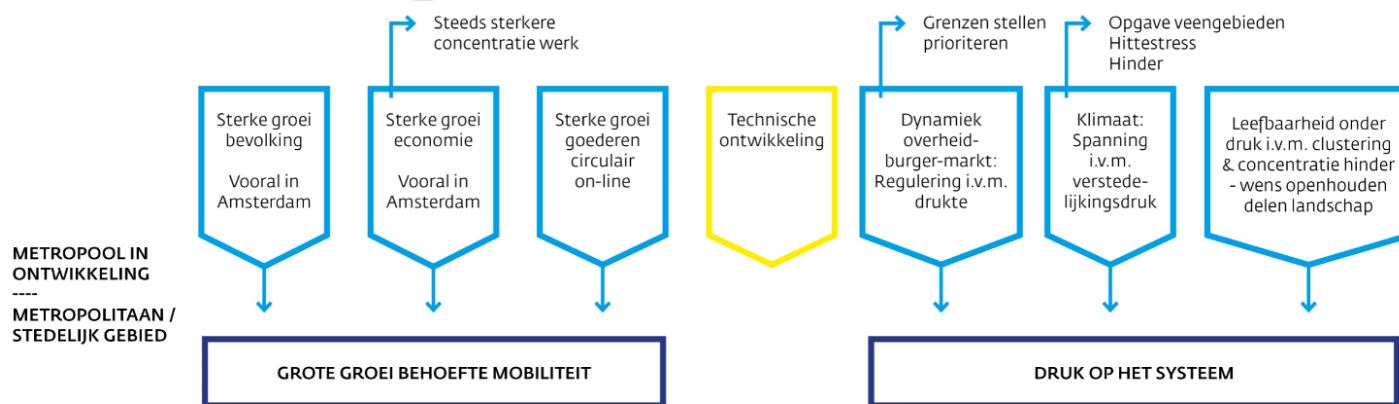
Trends en ontwikkelingen metropolitaan gebied - Metropool in ontwikkeling

Naast de algemene trend zijn in het metropolitane gebied (zuidelijk deel van de provincie) de volgende meer specifieke trends, opgaven en ontwikkelingen zichtbaar:

- Sterke groei van de bevolking (ook instroom).
- Sterke groei van de economie (banen en werkgebieden). Ruimtelijke concentratie hiervan vooral aan de zuid- en westzijde van Amsterdam.
- Sterke groei van goederenstroom (ook online aankopen) en meer circulaire stromen.

- Klimaatopgave: daar waar dit extra ruimte (bijv energietransitie) vraagt levert dit spanning op met intensief stedelijk gebruik of met de wens het waardevolle landschap open te houden.
- Toenemende hittestress en specifieke opgave (bodemdaling en CO2-uitstoot) rond veengebieden.
- Leefbaarheid staat onder druk door toenemende clustering van stedelijke functies en concentratie van hinder. De groei van het toerisme naar Amsterdamse regio met de kustgebieden en de vraag naar recreatie voor de inwoners binnen de MRA, zorgen eveneens voor een toename van de mobiliteit. Het open houden en toegankelijk maken van het omringende landschap is belangrijk voor de leefbaarheid.

In combinatie met de ontwikkelingen in het landelijk gebied leidt dit tot een steeds schevere woon-werkbalans in de gehele provincie en een sterk groeiende behoefte aan mobiliteit in het metropolitane gebied. En het vraagt een grote inspanning om deze gebieden, met het oog op toenemende drukte, leefbaar te houden.



Hoe houd je het leefbaar ondanks de druk & concentratie?
Hoe pas je (extra) functies in - bijv. infra?

3.2.3 Historische binnensteden / hoogstedelijke gebieden

In de Omgevingsvisie is niet specifiek ingegaan op de historische binnensteden anders dan in 'Metropool in ontwikkeling' is opgenomen. Echter, vanuit mobiliteit gezien is een verschil in de historische kern en het metropolitane gebied zichtbaar.

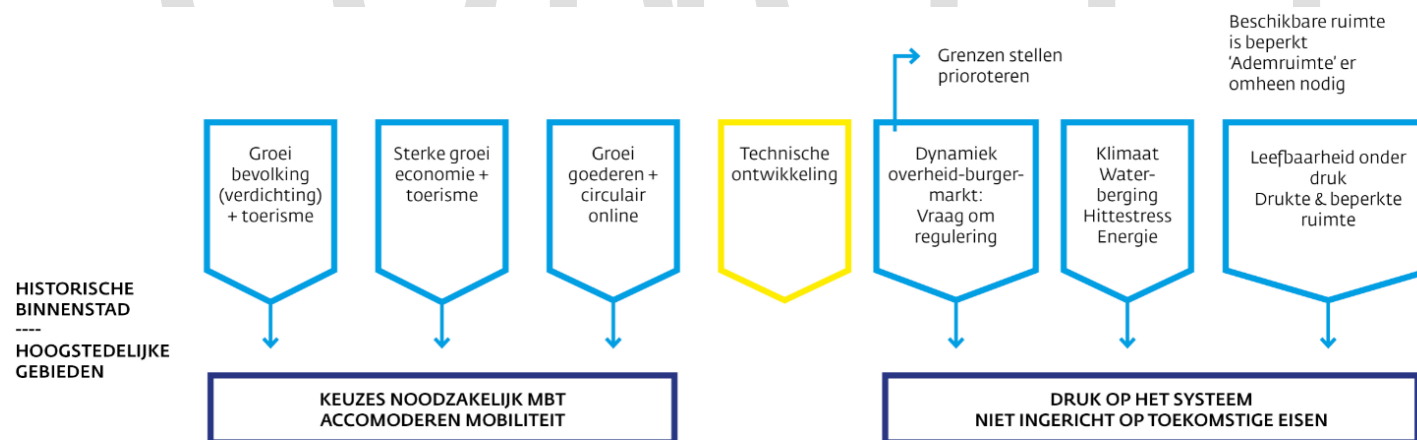
Trends en ontwikkelingen hoogstedelijke gebieden / historische binnensteden

Naast de trends in het metropolitane gebied zijn in historische binnensteden de volgende meer specifieke trends, opgaven en ontwikkelingen zichtbaar:

- Binnenstedelijke verdichting scoort meest gunstig voor knelpunten in mobiliteit (in vergelijking met uitbreiding op afstand);
- Binnen de stad en buiten de stad is sprake van een ander mobiliteitsprofiel;
- Sterke groei van de bevolking (ook instroom) en sterke groei van het toerisme
- Sterke groei van de economie en ruimtelijke concentratie hiervan vooral aan de zuid- en westzijde van de binnenstad Amsterdam
- Sterke groei van goederenstroom (o.a. online aankopen) en meer circulaire stromen

- Mogelijk groter beroep op regulering wanneer intensief gebruik en meer toeristen leiden tot spanningen en verdelingsvraagstuk
- Klimaatopgave: daar waar dit extra ruimte vraagt levert dit spanning op met intensief stedelijk gebruik en beperkte ruimte. Toenemende hittestress in dichte stedelijke gebieden
- Leefbaarheid onder druk door toenemende clustering van stedelijke functies en concentratie van hinder en toenemend toerisme

De ontwikkelingen in de historische binnensteden hebben doorgaans effect op de regionale bereikbaarheid en mobiliteit. Dit "waterbedeffect" is te zien in bijvoorbeeld het parkeerbeleid. De provincie heeft een beperkte verantwoordelijkheid binnen deze gebieden, maar is wel een stakeholder als het gaat om de keuzes die gemaakt worden voor de historische binnensteden met een effect op de regionale mobiliteit. Gelet op de druk op het gezamenlijke netwerk is het van belang de lokale maatregelen te beschouwen in een regionaal perspectief.



Hoe houd je het leefbaar ondanks de druk?
 Hoe pas je nieuwe functies in?
 Wat betekenen keuzes maken voor kernen eromheen?
 Soms worden al keuzes gemaakt: milieuzones, parkeerbeleid, fiets boven auto

4. Naar een efficiënte mobiliteit

De grote groei van de economie, inclusief de grote woningbouwopgave, leidt tot een grote groei van de mobiliteit. Het uitgangspunt is een balans tussen de economische groei en de leefbaarheid waarbij voor het mobiliteitssysteem keuzevrijheid en basisbereikbaarheid centraal staan. De groei van de mobiliteit wordt opgevangen zodanig dat sprake is van een efficiënte mobiliteit. Efficiënt in gebruik, ruimte en energie. Dat is de ambitie van Noord-Holland op het gebied van mobiliteit.

4.1 Een efficiënt mobiliteitssysteem

In heel Noord-Holland zijn voldoende keuzemogelijkheden welk vervoermiddel iemand kiest om een (deel van een) reis te maken. Naast het eigen bezit van een auto en/of fiets is de keuzemogelijkheid voor andere vervoermiddelen eveneens aanwezig. De functie en rol van het openbaar vervoer, waaronder in het landelijk gebied, wordt nader uitgewerkt in het regionale OV Toekomstbeeld. Hiermee ontstaat een vorm van basisbereikbaarheid en een mate van keuzevrijheid voor iedere Noord-Hollandse reiziger. De mate en vorm van de aangeboden alternatieven hangt af van de locatie, de reis, het tijdstip en de kosten. De keuze moet passen bij het gebied, waarbij nieuwe vormen van mobiliteitsdiensten de ruimte krijgen bij bewezen succes. Een voorbeeld daarvan is de TexelHopper op Texel die een aantal reguliere buslijnen heeft vervangen.

Wanneer een reis gemaakt wordt, is betrouwbaarheid belangrijk. Daarna volgt de reistijd: een beetje vertraging kan wel, maar het mag niet uit de hand lopen. Robuustheid van het netwerk is nodig voor deze betrouwbaarheid. Waar nodig worden ontbrekende schakels toegevoegd om de betrouwbaarheid te vergroten, of wordt extra capaciteit geboden op bestaande infrastructuur, informatievoorziening of diensten (dienstregelingen). Uitgangspunt daarbij is een optimale

benutting van het reeds beschikbare netwerk en de uitwisseling tussen deze netwerken (overstapmogelijkheden). Daarbij wordt gebruik gemaakt van nieuwe ontwikkelingen en worden voorwaarden gesteld om deze nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken. Als voorbeeld kan gedacht worden aan het uitwisselen van data (communicatie tussen het voertuig en de weg) alsook voorzieningen om de rijtaakondersteuning mogelijk te maken.

4.2 Een ruimte-efficiënt netwerk

Het faciliteren van de (economische) groei kan alleen met een ruimte-efficiënt netwerk. De infrastructuur is ingericht op de opgave van het gebied. Dat betekent bijvoorbeeld dat in het ene gebied meer ingezet wordt op waterberging naast of onder de infrastructuur en in het andere gebied meer ingezet wordt op het vergroten van de biodiversiteit in bermen. Per gebied worden de opgaven inzichtelijk gemaakt om dit verschil te kunnen duiden. De inrichting en het beheer van de provinciale wegen wordt aangepast naar de kenmerken van het gebied. Denk bijvoorbeeld aan bermbeheer ten behoeve van biodiversiteit in een landbouwgebied met een monocultuur.

Een ruimte-efficiënt netwerk betekent ook dat het aanwezige mobiliteitssysteem zo min mogelijk negatieve effecten kent. Zo wordt tenminste binnen de wet- en regelgeving gebleven als het gaat om de negatieve effecten zoals luchtvervuiling en geluidsbelasting. Bij de reconstructie van bestaande infrastructuur en de aanleg van nieuwe infrastructuur worden maatregelen getroffen om de leefbaarheid te behouden en waar mogelijk te verbeteren.

Meervoudig gebruik van de ruimte is eveneens ruimte-efficiënt. Zo kan waterberging onder de weg of het clusteren van leidingen langs infrastructuur bijdragen aan meer ruimte-efficiëntie. In het kader van de energietransitie wordt gekeken naar energie- en warmteopwekking uit infrastructuur. Vanuit klimaatbestendigheid zijn, onder andere, eventuele calamiteitenroutes relevant.

4.3 Een energie-efficiënt netwerk

Twee grote algemene opgaven zijn de energietransitie en het behalen van de klimaatdoelstellingen. Binnen mobiliteit is een energie-efficiënt netwerk dan ook van groot belang. Dat begint met het terugdringen van het gebruik van fossiele brandstoffen, zowel bij de aanleg van infrastructuur als bij het gebruik van het mobiliteitssysteem. De provincie is medeondertekenaar van de greendeal duurzaam grond- weg- en waterbouw (GWW) waarin breed gekeken wordt welke kansen en aandachtspunten er op andere thema's zijn bij infraprojecten. Het aanleggen van circulair en energiearme infrastructuur is de ene zijde van de medaille, de andere zijde is het terugdringen van de uitstoot van voertuigen. CO₂ neutraal in 2050 is een landelijke doelstelling die ook de provincie Noord-Holland omarmt.

Particulieren worden gestimuleerd om te kiezen voor een schoner voertuig doordat laadinfrastructuur wordt gefaciliteerd. Daarnaast is het nu fiscaal gunstiger vanwege lagere kosten voor BPM en de Opcenten. Ook de (elektrische) fiets wordt fiscaal gestimuleerd. Alle bussen in de concessies van Noord-Holland en het eigen wagenpark van de provincie gebruiken uiteindelijk geen fossiele brandstoffen meer. Met de concessieverleners is afgesproken dat vanaf 2025 alleen emissieloze bussen mogen instromen en dat vanaf 2030 de bussen in alle concessies emissieloos zijn. Daarnaast wordt waar mogelijk energie en/of warmte opgewekt uit of langs infrastructuur. Denk bijvoorbeeld aan zonnepanelen op geleiderails (N194, Heerhugowaard) of in het fietspad (SolaRoad Krommenie).

4.4 Efficiënt samenwerken

De efficiënte mobiliteit zoals hiervoor beschreven is door te vertalen naar een gebiedsgerichte samenwerking. Uitgangspunt van de provincie is het werken aan

een gezamenlijke visie en deze door intensieve samenwerking nastreven. Gebiedsgericht omdat uit de ruimtelijke vertaling van trends en ontwikkelingen duidelijk is geworden dat de opgaven in het noordelijk deel van de provincie toch echt anders zijn dan de opgaven in het zuidelijk deel van de provincie. Elk gebied heeft immers zijn eigen karakteristiek. Dat vraagt dus om een gebiedsgerichte benadering van efficiënte mobiliteit enerzijds en een gebiedsgerichte samenwerking anderzijds.

Hieruit komen de speerpunten voor het gebied naar voren. Deze speerpunten landen vervolgens in diverse koersen, perspectieven, regionale samenwerkingsverbanden en beleidsprogramma's. Deze Agenda biedt niet alleen de provincie, maar ook de partners een houvast en kader voor de verdere ontwikkeling van de mobiliteit. Samen de schouders eronder en werken aan een mobiele toekomst, dát is efficiënte mobiliteit.

In de tabel op de volgende pagina is een overzicht opgenomen van de efficiënte mobiliteit in Noord-Holland. In hoofdstuk 5 wordt deze tabel verder toegelicht.

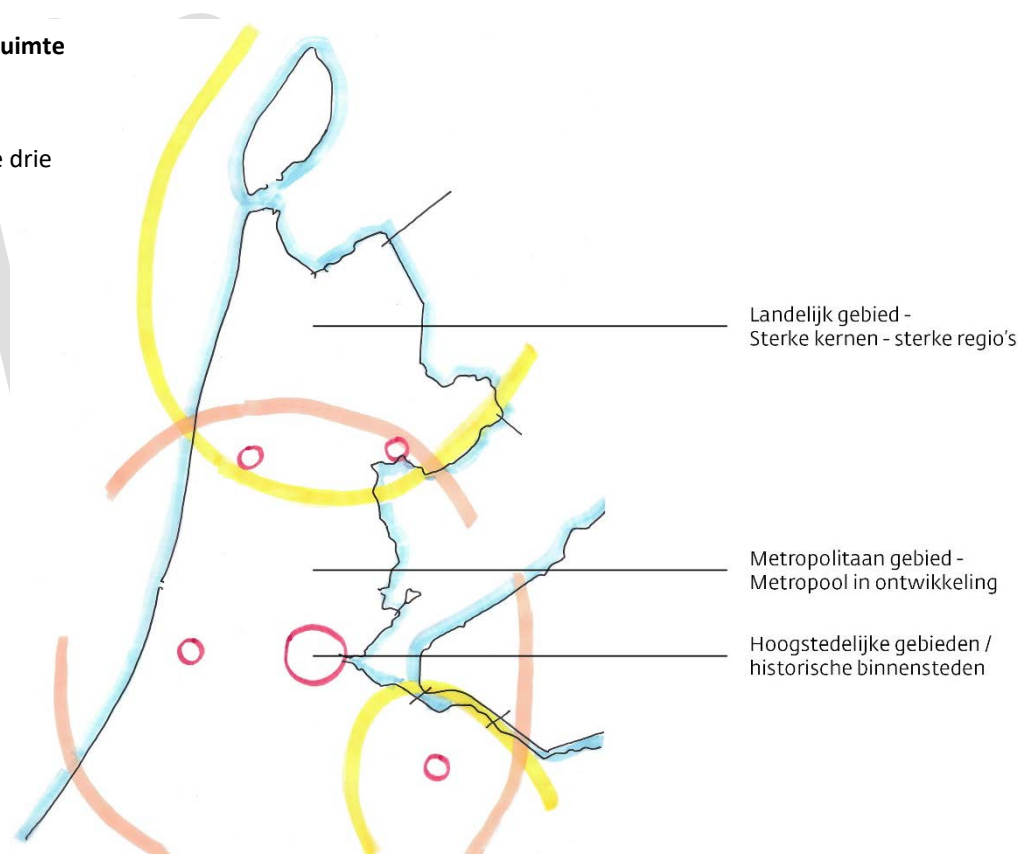
	Systeemefficiënt	Ruimte-efficiënt	Energie-efficiënt
Landelijk gebied	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mobiliteitsknooppunten: hoogwaardig, comfort, snel en efficiënt, sociaal veilig, stallingsruimte, bereikbaar, deelconcepten, fiets (7,5-15 km), persoonlijke reisinformatie. ▪ Flexibel en vraag gestuurd: mobiliteitsconcessie; MaaS; Smart Mobility, ruimte voor experimenten; open data en delen van data. ▪ Efficiënt door benutten en bundelen: kernnet beroepsvaart; bundelen goederenstromen; vf factor 2,0. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bundelen: behoudend met infra, goede verbindingen en sterke kernen versterken elkaar; bereikbaarheid economische clusters en voorzieningen; kans voor regionaal OV; doorfietsroutes. ▪ Passend in het landschap: biodiversiteit; versterken (cultuurhistorisch) landschap; beleving; verluwen; kustwegen; meervoudig gebruik; klimaatstresstest. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verduurzamen: elektrisch, energieopwekking, circulair bouwen; samenwerken; experimenteerlandschap.
Metropolitaan gebied	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Scheiden doorgaand verkeer van regionaal verkeer; A7 en A9 doorgaand, A10 lokaal, Houtribdijk doorgaand, A8-A9, ▪ Faciliteren overstap: Kwalitatieve overstapvoorzieningen en Mobiliteitsknooppunten: uitwisseling tussen modaliteiten, fiets (7,5-15km), P+R, Logistiek Ontkoppelpunten (LOP's), comfort, OV-knooppunten ▪ Inzetten op alle modaliteiten: infrastructuur netwerk op orde brengen. directe verbindingen, goederen over water, doorfietsroutes ▪ Benutten- spreiden in tijd en plaats (<i>infra zelf beter benutten en gedrag beïnvloeden</i>): Mobiliteit spreiden in tijd, telewerken, thuiswerken, financiële prikkels. Innovaties en technologische maatregelen inzetten voor benutten infra. ▪ Ontbrekende schakels en schaa sprong. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Afstemmen ruimtelijke ontwikkelingen en regionale bereikbaarheid. Denk ook aan Transit Oriented Development (TOD), hubs, parkeren (norm en P+R), overstap ▪ Bundelen netwerken: snel HOV, R-Net over heel MRA, doorfietsroutes, doorstroming hoofdnet, nadruk op het regionale OV boven doorgaande OV (tekst Omgevingsvisie volgen). ▪ Meervoudig ruimtegebruik (bij aanleg beheer en inrichting) om in te spelen op grote opgaven klimaatverandering, bodemdaling, waterberging, energietransitie en biodiversiteit. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Veranderen: aanbieden alternatieven voor keuzevrijheid meer energie-efficiënte keuzen: deelconcepten elektrisch, laadinfra ook bij werk, circulair bouwen.
Historische binnensteden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Overstapvoorzieningen: overgang MRA systeem naar binnenstadsysteem, fietsparkeren stations, multimodaal netwerk overstappunten, efficiënte distributie, LOP ▪ Verkeersmaatregelen te nemen in historische beoordelen op invloed op het regionale verkeerssysteem: ▪ Waterbedeffect bij parkeren en milieuzonering. MRA breed parkeerbeleid. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Noodzaak meervoudig ruimtegebruik: delen, verdelen en/of keuzes maken; ▪ Verbeteren lokale leefomgeving daar waar wij invloed hebben: elektrisch vervoer, elektrische stadsdistributie, ▪ HUB's: P+R, P+B, LOP's 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verandering in de mobiliteit door binnenstedelijk bouwen: kansen voor schonere mobiliteit, kortere afstanden waardoor het aandeel lopen en fietsen kan toenemen. Er ontstaat een grotere markt voor deelsystemen, telewerken, thuiswerken etc.. Parkeerbeleid geeft financiële prikkels.

5. Gebiedsgerichte efficiëntie

Efficiënte mobiliteit is verschillend per type gebied. In de analyse van hoofdstuk 3 is dat ook zichtbaar gemaakt. Grofweg kan Noord-Holland in drie typen onderscheiden worden als het gaat om mobiliteit:

- het meer landelijke gebied met een afstand tot Amsterdam;
- het metropolitane gebied rond Amsterdam heen met relatief veel mobiliteit;
- historische kernen en Amsterdam binnen de ring met beperkte ruimte en grote druk.

In de paragrafen op de volgende pagina's wordt per gebied ingegaan op de drie vormen van efficiënte mobiliteit: efficiënt mobiliteitssysteem, een ruimte-efficiënt systeem en een energie-efficiënt systeem.



Afbeelding 5.1: Globale indeling gebiedstypen

5.1 Landelijk gebied

5.1.1 Een efficiënt mobiliteitssysteem

Mobiliteitsknooppunten

Inwoners van het landelijk gebied hebben hun werk in de eigen regio of reizen af naar de metropoolregio Amsterdam. Om de keuzemogelijkheden van deze reis te faciliteren is een goede overstap op een hoogwaardig openbaar vervoerverbinding naar de MRA noodzakelijk. Dit vraagt om mobiliteitsknooppunten met alle bijbehorende voorzieningen. Deze schakelpunten zijn logisch bij Alkmaar/Heerhugowaard en bij Hoorn. Vanaf deze schakelpunten zijn snelle en hoogfrequente verbindingen naar de werkgebieden in de MRA voorhanden.

De beleving van een reis is essentieel om als volwaardige keuze te gelden. Is er voldoende comfort in het OV? Is het openbaar vervoer en zijn de mobiliteitsknooppunten sociaal veilig? Daarnaast is voldoende stallingsruimte nodig om de overstap te faciliteren. Dan gaat het niet alleen om voldoende fietsplekken, maar ook om veilige stallingsmogelijkheden voor de (elektrische) fiets. Het concept van deelfietsen kan bij de mobiliteitsknooppunten een vlucht nemen. Door persoonlijke reisinformatie te bieden kan de reiziger zich snel en efficiënt verplaatsen van, naar en in het mobiliteitsknooppunt.

Een goede bereikbaarheid van deze knooppunten is dan essentieel. Tot een afstand van 7,5 kilometer speelt de fiets een grote rol en de elektrische fiets speelt tot 15 km een belangrijke rol. Hiermee is de fiets een serieus alternatief voor de auto en het openbaar vervoer. De verkeersveiligheid tussen de fietser en het landbouwverkeer is een aandachtspunt. Op grotere afstanden is met name de auto dominant. In het landelijk gebied speelt het openbaar vervoer een andere rol. De precieze functie en rol van het openbaar vervoer wordt uitgewerkt in het regionale OV Toekomstbeeld.

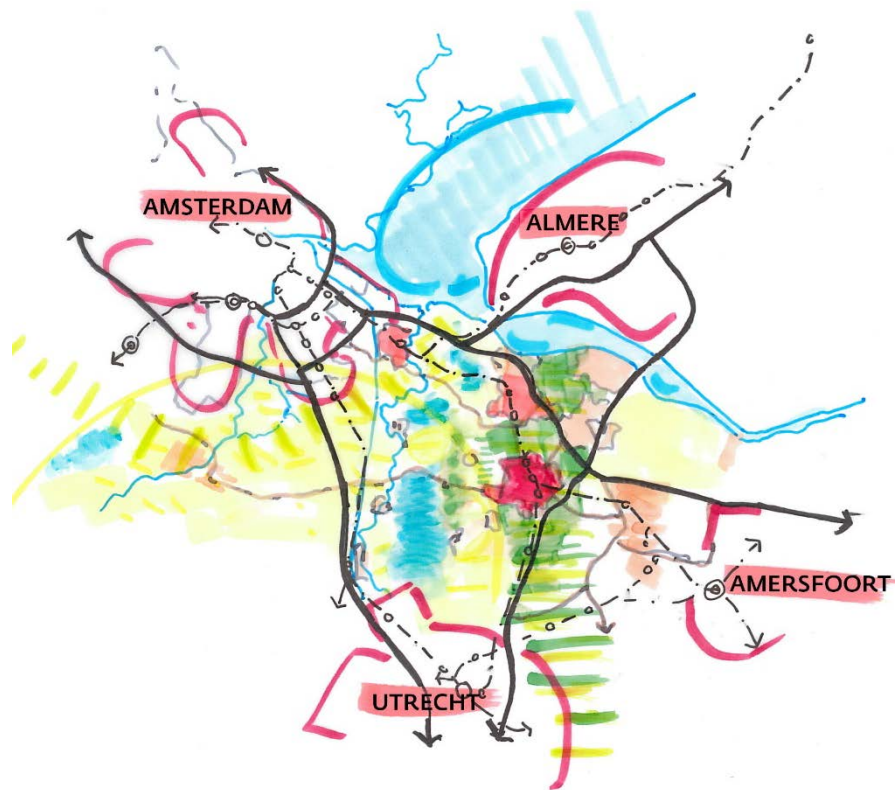
Flexibel en vraaggestuurd

Als uitgangspunt geldt dat er sprake is van keuzevrijheid als op een afstand van meer dan 15 km een reis met het openbaar vervoer (inclusief voor- en natransport) maximaal twee keer langer is dan een reis met de auto. Om de basisbereikbaarheid en keuzevrijheid te borgen is het nodig om voor het landelijk gebied een efficiënt openbaar vervoersysteem te hebben. Immers, niet iedereen heeft de beschikking over een auto. Op sterke verbindingen kunnen dit buslijnen zijn en op de minder sterke verbindingen zijn dat vraag gestuurde concepten. Een reguliere bus ligt dan minder voor de hand. Een buurtbus en/of kleinschalige vervoerinitiatieven die beter tegemoet komen aan de openbare vervoerbehoefden (maatwerk), kunnen hier een grotere rol vervullen. Door dit te combineren in een Mobiliteitsconcessie, in plaats van een OV-concessie, kunnen het reguliere openbaar vervoer en de nieuwe concepten waar mogelijk gebundeld worden.

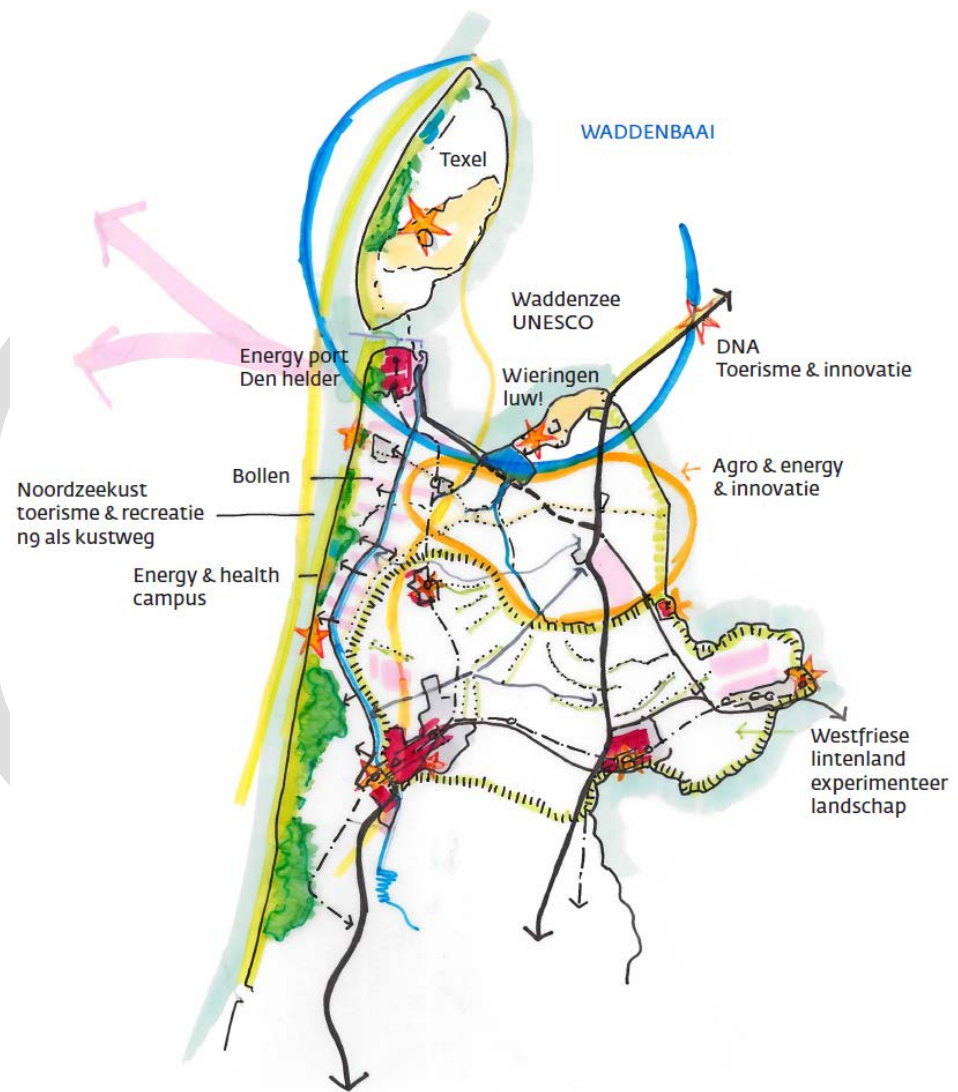
Benutten en bundelen

Voor het goederenvervoer geldt dat benutten en bundelen nodig is om de bezettingsgraad te verhogen en daarmee de kosten te drukken. Voor de beroepsvaart is het faciliteren van een goed bevaarbaar kernnet nodig om goederenvervoer van de weg naar het water te kunnen verplaatsen.

Voor het wegverkeer geldt dat terughoudendheid van nieuwe infrastructuur op zijn plaats is. Benutten van de bestaande infrastructuur is dan de eerste stap. Ondanks dat in het landelijk gebied de fileproblemen minder prominent aanwezig zijn, is op enkele locaties sprake van congestie. Om de betrouwbaarheid van het (auto)netwerk te garanderen wordt op belangrijke deur-tot-deur relaties een vertragingfactor van maximaal 1,5 gehanteerd. Dat betekent dat in de spits en bij incidenten de vertraging niet meer dan 1,5 keer de reistijd buiten de spits mag zijn.



Afbeelding 5.2: Mobiliteitsprincipes Het Gooi



Afbeelding 5.3: Mobiliteitsprincipes Noord-Holland Noord

5.1.2 Een ruimte-efficiënt netwerk

Bundelen

Sterke kernen en goede verbindingen versterken elkaar. Het bundelen langs verbindingen tussen de sterke kernen biedt kansen voor het regionale openbaar vervoer. Daarnaast zorgt een netwerk van doorfietsroutes voor het bereikbaar houden van de centra van de sterke kernen en mobiliteitsknooppunten. Door het bundelen langs bestaande netwerken kan terughoudend omgegaan worden met de aanleg van nieuwe infrastructuur. Dat neemt niet weg dat naar de toekomst toe geen nieuwe verbindingen meer komen.

Kijkend naar de toekomst is een betere bereikbaarheid mogelijk van de economische brandpunten ('nabijheid') zoals Energyport Den Helder, Agriport/Greenport NHN en Seedvalley via een nieuwe verbinding (Texel) - Den Helder- A7 en mogelijk door naar N240-N307-Houtribdijk. Vanuit verkeersoogpunt is een nieuwe verbinding tussen Den Helder en de A7 echter niet noodzakelijk omdat de huidige verbinding naar behoren functioneert. Echter, vanuit het oogpunt van de nabijheid, haven Den Helder, recreatie, natuur en landschap liggen kansen om deze nieuwe verbinding in een breder perspectief te plaatsen.

Passend in het landschap

Infrastructuur hoort passend te zijn in het landschap. Daarbij worden kansen benut door bijvoorbeeld de biodiversiteit te verbeteren bij het bermbeheer. Of door het versterken van (de beleving van) cultureel erfgoed en het landschap bij de reconstructie of aanleg van wegen. Door meervoudig gebruik van de infrastructuur kan eveneens gedacht worden aan waterberging. Een klimaatstresstest kan als middel ingezet worden om de maatregelen ten behoeve van de klimaatbestendigheid in kaart te brengen.

Kustwegen dienen als ontsluiting van de recreatieve Noordzeekust/ -kernen en dragen bij aan de identiteit en bereikbaarheid van de kustzone. Daarnaast leidt verluwing (het omleggen van wegen of verbindingen) tot een kwaliteitssprong bij

landschappelijke, cultuurhistorische en/of recreatieve bestemmingen. Grotere cultuurhistorische structuren als de Westfriese Omringdijk dragen bij aan de identiteit van het gebied. Op de mobiliteit heeft dit een beperkt effect, anders dan de beleving van deze gebieden.

5.1.3 Een energie-efficiënt netwerk

Binnen het landelijk gebied staat verduurzamen centraal. De auto kent een hoog aandeel in de verplaatsingen. Door het stimuleren van (de ontwikkeling van) elektrisch rijden, kan een groot deel van het landelijk gebied verduurzamen op het gebied van mobiliteit. Denk bijvoorbeeld aan het realiseren van een goede laadinfrastructuur. Binnen de busconcessies Noord-Holland Noord en Haarlem-IJmond zijn reeds afspraken gemaakt over emissieloze voertuigen.

In het landelijk gebied is voldoende ruimte om te experimenteren met energieopwekking uit of naast infrastructuur. Gedacht kan worden aan warmte- en energieopwekking uit asfalt en zonnepanelen op geleiderails. Maar ook het circulair bouwen van de infrastructuur draagt bij aan een energie-efficiënt netwerk.

5.2 Metropolitaan gebied

5.2.1 Een efficiënt mobiliteitssysteem

Scheiding doorgaand van regionaal verkeer

Omdat de meeste verplaatsingen binnen de metropoolregio plaatsvinden, ligt de focus op het faciliteren van deze regionale verplaatsingen. Hoe dichterbij Amsterdam met de grotere werkgebieden, hoe meer ruimte voor het regionale (bestemmings)verkeer. De ring A10 kent in de ogen van de provincie dan geen functie voor het doorgaande verkeer. De A7 en A9 zullen hiervoor een belangrijkere rol innemen. De verbinding tussen de A8 en A9 is daarmee een belangrijke (ontbrekende) schakel in het netwerk. Maar ook de verbinding via de Houtribdijk (N307) als ontlasting voor de ring A10 oost en noord is interessant. In het zuiden van de provincie kan de Duinpolderweg de meer doorgaande functie vervullen binnen het wegennetwerk.

Faciliteren overstap

Op de langere relaties is het borgen van de keuze voor de auto en de ketenreis van belang. Openbaar vervoer speelt in die keuzereis een belangrijke rol, waarbij kwalitatieve overstappunten onontbeerlijk zijn. Inzetten op de kwaliteit van deze mobiliteitsknooppunten is essentieel, anders heeft investeren in een sneller openbaar vervoer onvoldoende effect. Voor het goederenvervoer zijn die keuzevrijheid en overslagmogelijkheden eveneens van belang. Door een netwerk van P+R terreinen (waaronder de schakelpunten van/naar het landelijk gebied) en Logistieke Ontkoppelpunten (LOP's) wordt de overstap gefaciliteerd.

De bereikbaarheid van de mobiliteitsknooppunten is eveneens van belang. Ook binnen de MRA speelt de fiets een belangrijke rol op relaties tot 7,5 kilometer. Wanneer naar de elektrische fiets gekeken wordt, is die afstand tot 15 kilometer. Een netwerk van kwalitatief goede fietsroutes (logisch, veilig en prettig) is dan ook nodig om de (elektrische) fiets als keuze te stimuleren.

Inzetten op alle modaliteiten

Binnen het metropolitane gebied (MRA en omgeving) vinden veel verkeersbewegingen plaats. Het merendeel van de werknemers van de grotere werkgebieden in en om Amsterdam, woont in deze metropoolregio. Dit betekent dat veel verplaatsingen zich binnen dit gebied afspelen. Het inzetten op alle modaliteiten (en-en-en) en de uitwisseling daartussen, is dan ook noodzakelijk om tot een efficiënt mobiliteitssysteem te komen met voldoende keuzevrijheid.

De netwerken moeten op orde gebracht worden, zowel de weginfrastructuur als de OV-infrastructuur. Dat betekent dat ontbrekende schakels ingevuld moeten worden. Directe verbindingen met de grote werkgebieden zijn belangrijk om in te kunnen zetten op alle modaliteiten. Voor de fiets zijn dat doorfietsroutes, voor het openbaar vervoer kunnen dat vrije busbanen zijn. Het goederenvervoer kent nu nog weinig keuzemogelijkheden voor vervoer over water.

Benutten: spreiden in tijd en plaats

Fysiek gezien betekent benutten het beter inzetten van de infrastructuur. Innovaties en technologische ontwikkelingen helpen daar bij. Daarnaast helpt gedragsbeïnvloeding bij het stimuleren van telewerken en thuiswerken. Door slim gebruik te maken van financiële prikkels kan een groter effect bereikt worden. Waar immers in de spits tegen de grenzen van de capaciteit aangelopen wordt, is in het dal vaak nog voldoende ruimte.

De snelheid van de deur-tot-deur reis voor zowel personen als goederen is de belangrijkste factor om te bepalen waar op welk vervoermiddel ingezet moet gaan worden. De deur-tot-deur reis in de spits mag voor het (vracht)autoverkeer 1,5 keer langer duren dan buiten de spits. Voor een deur-tot-deur reis met het openbaar vervoer (ketenreis) mag de reis 1,5 keer langer duren dan met de auto buiten de spits. Voor het goederenvervoer is het wegnemen van knelpunten op vaarwegen van belang om de reistijd en aantrekkelijkheid te verbeteren.

5.2.2 Een ruimte-efficiënt netwerk

Afstemmen ruimtelijke ontwikkelingen en regionale bereikbaarheid

Binnen de metropoolregio vindt de grote groei plaats qua wonen en werken. De groei vindt grotendeels plaats binnen bestaand stedelijk gebied. Een grote mate van verdichting dus. Enkele uitbreidingslocaties zijn aangewezen zoals de Haarlemmermeer-West en Almere. Bereikbaarheid kan als conditie worden meegenomen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Wanneer een beoogde locatie nog onvoldoende bereikbaar is, moet eerst de bereikbaarheid op orde gebracht worden. Locaties die reeds bereikbaar zijn kunnen direct ontwikkeld worden.

Een middel om hier mee aan de slag te gaan is Transit Oriented Development (TOD). Het gaat dan om het realiseren van woningbouwlocaties in de nabijheid van stations, gecombineerd met een vergroting van het voorzieningenniveau ter stimulering van het mobiliteitsknooppunt. Parkeernormen kunnen bij TOD's vaak omlaag en P+R voorzieningen helpen bij de overstap naar het regionale HOV systeem.

Bundelen netwerken

Via snelle OV corridors zijn steden op afstand verbonden met gebieden binnen de MRA (metropolitaan systeem met schakels). Binnen de MRA zijn er goede HOV verbindingen in een regionaal OV-systeem. Er wordt in P&R voorzien binnen de MRA, maar vooral ook op grotere afstand van Amsterdam – in combinatie met overstap op snel openbaar vervoer naar de stad.

De netwerken worden gebundeld zodat enerzijds het landschap ontzien wordt en anderzijds de concurrentie (en daarmee de keuzevrijheid) vergroot wordt. Snel hoogwaardig openbaar vervoer (een R-net over de hele MRA), doorfietsroutes en een goede doorstroming op de hoofdwegen, bestaan naast elkaar. Daarbij wordt wel de focus gelegd op de regionale mobiliteitsbehoefte. Doorgaande verbindingen zijn daaraan ondergeschikt.

Meervoudig ruimtegebruik

Om in te kunnen spelen op de grote opgaven in het kader van de klimaatverandering, is meervoudig ruimtegebruik bij de aanleg en beheer van infrastructuur essentieel. Opgaven die effect hebben op de vormgeving van de infrastructuur zijn, onder andere, het tegengaan van de bodemdaling, vergroten van de biodiversiteit, klimaatadaptatie en energietransitie. Maatregelen in het kader van deze majeure opgaven worden waar mogelijk gekoppeld aan de opgaven van mobiliteit: zowel bij de aanleg als bij beheer en onderhoud van infrastructuur.



Afbeelding 5.4: Mobiliteitsprincipes metropolitaan gebied

5.2.3 Een energie-efficiënt netwerk

In het metropolitane gebied staat veranderen centraal als het gaat om een energie-efficiënt netwerk. Het gaat dan met name om het vergroten van de keuzemogelijkheden (keuzevrijheid) voor energie-efficiënte vervoerwijzen. Dat kan door het faciliteren van elektrisch vervoer, stimuleren van actieve mobiliteit (fiets en voetganger), stimuleren van elektrische deelconcepten (auto's, fietsen, MaaS), maar ook door het realiseren van laadinfrastructuur bij de werklocaties.

CONCEPT

5.3 Historische binnensteden en Amsterdam binnen de ring

5.3.1 Een efficiënt mobiliteitssysteem

Keuze maken

Historische binnensteden in de gehele provincie kenmerken zich door een beperkte ruimte. De steden zijn immers niet gebouwd met het oog op veel en grote voertuigen. Zo kunnen grote vrachtwagens veel plekken in deze binnensteden niet bereiken en is vaak ook sprake van een tekort aan parkeerruimte (meestal voor bewoners). De vele functies van deze binnensteden zorgen voor diffuse stromen en menging van verkeer. De druk op deze binnensteden gaat ten koste van de beleving en kwaliteit. Een efficiënt mobiliteitssysteem is dan ook onontbeerlijk.

De keuzevrijheid kent hier zijn grenzen. Veel gemeenten maken dan ook met een autovrije of autoluwe binnenstad de keuze om de auto minder ruimte te gunnen ten gunste van de voetganger, de fietser en het openbaar vervoer. Op de korte afstanden spelen de fiets en de voetganger een grote rol. Ook het openbaar vervoer speelt, met name in Amsterdam, een grote rol in de stedelijke bereikbaarheid. De auto heeft een minder grote rol, met name door het prijsgestuurde parkeerbeleid dat door de gemeenten door de jaren heen is gevormd. Het is wel van belang dat de keuzes die gemaakt worden in een regionaal perspectief geplaatst worden. Met andere woorden: wat zijn de effecten van de mobiliteitskeuzes voor historische binnensteden op de regionale mobiliteit. Er is samenhang nodig in de afzonderlijke besluiten, daar ligt een belang voor de provincie.

Overstapvoorzieningen

Omdat in historische kernen een andere modaliteit vaak de voorkeur geniet, is een goede overgang van het metropolitane systeem naar het binnenstadsysteem nodig. Een netwerk van multimodale mobiliteitsknooppunten bij de binnensteden voorziet in deze overstap. Bij deze knooppunten gaat het o.a. om fietsparkeren combineren met deelfietsconcepten: Park + Bike (P+B). Immers, de OV-fiets is zeer

succesvol, deze kan ook voor automobilisten interessant zijn voor de laatste mile in de stad. Maar ook logistieke ontkoppelpunten (LOP's) voor de overgang van de grotere vrachtwagen naar een efficiënt en elektrisch stadsdistributiesysteem.

Waterbedeffect

Zoals eerder aangegeven hebben maatregelen die in binnensteden genomen worden niet alleen effect binnen de (binnen)stad, maar ook daarbuiten. Prijsgestuurd parkeerbeleid is daar een voorbeeld van. Maar ook de milieuzonering kan leiden tot een waterbedeffect. Waar in de binnensteden bepaalde vormen van vervoer niet meer kunnen komen, zullen zij rond de binnenstad een plek zoeken. De mobiliteitsknooppunten kunnen hierbij helpen. Het goed reguleren van dit waterbedeffect voorkomt problemen in de aangrenzende gebieden. Bijvoorbeeld kan gedacht worden aan een MRA-breed parkeerbeleid waarbij de gemeenten met elkaar het parkeerbeleid afstemmen zodat het waterbedeffect inzichtelijk is en beheerst kan worden.

5.3.2 Een ruimte-efficiënt netwerk

Meervoudig ruimtegebruik

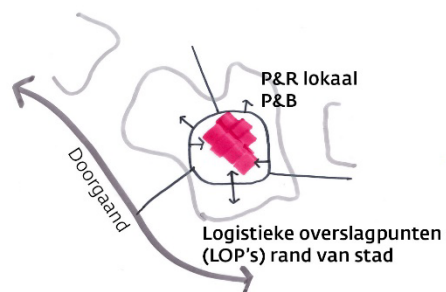
Vanwege de beperkte ruimte is het benutten van de beschikbare netwerken noodzakelijk. Zomaar de capaciteit uitbreiden kan niet meer in deze hoogstedelijke omgeving. Daardoor zal de bestaande ruimte goed gedeeld en verdeeld moeten worden. Hier en daar worden keuzes gemaakt door de verantwoordelijk decentrale overheid. Een voorbeeld daarvan is dat bij enkele nieuwe woningbouwlocaties standaard (elektrische) deelauto's worden opgenomen. De samenhang tussen de systemen wordt gewaarborgd door een optimaal netwerk van multimodale overstappunten.

Daarnaast is meervoudig ruimtegebruik nodig. Hittestress is een bekend begrip in stedelijke gebieden. Voorbeelden waar de betrokken overheden aan kunnen denken zijn de volgende. Vergroening van de ruimte en het kunnen verwerken en opslaan van (regen)water is nodig om de effecten van hittestress te beperken.

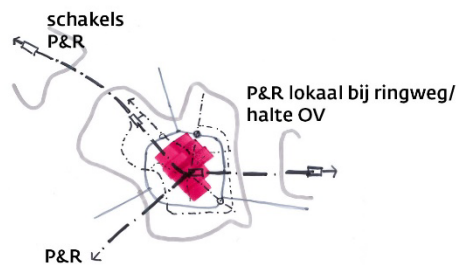
Daarnaast is het inzetten op actieve mobiliteit en elektrisch vervoer noodzakelijk om de luchtkwaliteit in het stedelijk gebied te borgen. Door het elektrificeren van stedelijke distributie en het faciliteren van elektrisch vervoer wordt een bijdrage geleverd aan een gezondere luchtkwaliteit.

CONCEPT

Doorgaand wegverkeer om stad heen
Ringweg als verdeler
Inprikkers naar historische binnenstad



Schaalsprong OV
In historische binnenstad
Ruimte-efficiënt OV



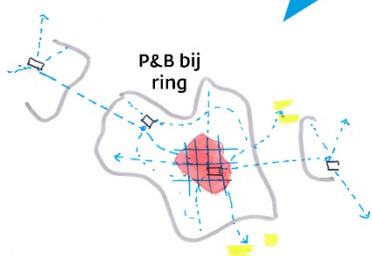
Afstemmen auto en OV

Combineren en op elkaar afstemmen

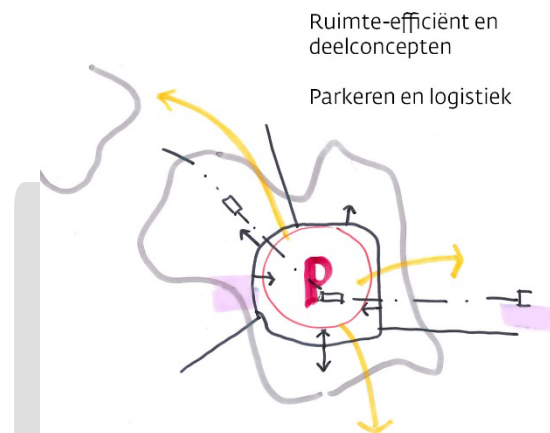
Afstemmen auto en fiets

Afstemmen fiets en OV

Doorstroomfietsroutes tussen kernen
Directe fietsroutes naar OV-stations
Veel ruimte voor fiets in hist. binnenstad
Attractieve fietsroutes naar buitengebied / recreatiegebied
P&B aan de ring en deelfietsen bij OV



Overstap bij stations:
Goede stallingvoorzieningen
Deelfietsen etc.



Wat betekent kiezen voor ruimte-efficiënte modaliteiten voor omliggende kernen en omgeving
bijv. parkeerprijsbeleid?

Afbeeldingen 5.5 en 5.6: Mobiliteitsprincipes bij historische binnensteden

5.3.3 Een energie-efficiënt netwerk

In historische binnensteden staan vaak de mogelijkheden voor het verminderen van de energie van mobiliteit op de agenda van de decentrale overheden. Dat begint bij de keuze om de grote woningbouwopgaven te concentreren in het bestaand stedelijk gebied. Daarmee worden grote reisafstanden van en naar het landelijk gebied voorkomen. Een efficiëntere mobiliteit zorgt eveneens voor meer energie-efficiëntie. Dat neemt niet weg dat de binnensteden en het hoogstedelijke gebied daar omheen de grotere energievragers zijn. De energie wordt als het ware geïmporteerd uit het metropolitane landschap en het landelijk gebied, naast innovatieve denkrichtingen voor de stad als parkeergarages in te zetten als energiecentrales. Echter, binnen de mobiliteit is met name het terugdringen van de energievraag essentieel door het inzetten van ruimte-efficiënte vervoerwijzen.

Stimuleren van schonere mobiliteit is een eerste stap om vanuit mobiliteit de leefomgeving te verbeteren. Wanneer het stimuleren niet het gewenste effect bereikt is sturing soms ook nodig. De grotere steden in Nederland kennen reeds een milieuzone. Daarin worden de echt vervuilende voertuigen geweerd. Het uitbreiden in aantal en/of omvang en het strenger maken van deze milieuzones is een middel om te sturen wanneer dat echt nodig is.

Dit betekent dat met name lopen en fietsen voorrang kunnen krijgen op de energie vragende vervoerwijzen zoals openbaar vervoer en de auto. Daarnaast is het stimuleren van telewerken en thuiswerken nodig om de mobiliteit van werknemers in de historische binnensteden te verminderen. Financiële prikkels kunnen daarbij helpen, zoals het verder uitrollen van prijsgestuurd parkeerbeleid in regionaal verband.

5.4 Samenwerking: efficiënt en slagvaardig

Uit de voorgaande hoofdstukken en paragrafen blijkt dat er aardig wat grote opgaven op de Noord-Hollanders afkomen. Opgaven die niet door één partij opgepakt kunnen worden. Er zijn veel andere partijen betrokken: van Rijk tot gemeenten en van bedrijfsleven tot maatschappelijke organisaties. En ook het huidige samenwerkingsplatform Metropoolregio Amsterdam (MRA). Om goede inbreng te leveren is de visievorming op het geheel van mobiliteit een belangrijke stap. Nu is het zaak om deze visie uit te dragen in een efficiënte samenwerking.

Gebiedsgericht maatwerk

Omdat de opgaven per gebied verschillen, moeten ook de opgaven gebiedsgericht aangepakt worden. Dat kan betekenen dat andere oplossingen gekozen worden of op sommige plekken iets meer gedaan wordt dan de wettelijke norm, zonder verplichting om dat overal te doen. In verschillende regio's worden de bestaande samenwerkingsvormen gehandhaafd en waar nodig uitgebreid met andere verbanden en allianties. De bekendste samenwerkingsverbanden zijn de Metropoolregio Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam en het Provinciaal Verkeer- en Vervoerberaad (PVVB's) met de gemeenten.

Van buiten naar binnen

De normen en waarden van de provincie worden aangehouden. Van buiten naar binnen, ruimte maken voor allianties met wetenschap en bedrijfsleven om markt ruimte te geven voor ideeën en experimenten en te implementeren bij bewezen succes. In Noord-Holland zijn veel partijen die belangen hebben. Bedrijfsleven, overheden en maatschappelijke organisaties werken al op verschillende manieren samen. Vanuit de Omgevingsvisie wordt een regionale sturingsfilosofie aangehouden. De gebiedsgerichte opgaven worden in regionale samenwerkingsagenda's opgenomen en verder uitgewerkt. Belangrijke samenwerkingstrajecten, zoals het Regionaal OV Toekomstbeeld of het Programma Samen Werken aan Bereikbaarheid van de MRA, vormen een belangrijke basis voor de samenwerking en het streven naar een optimaal mobiliteitssysteem. Met de kaders van de

Omgevingsvisie komt een rode draad terug in de betreffende programma's, zonder telkens opnieuw het wiel uit te vinden.

Participatie

Participatie is van groot belang en wordt ook steeds intensiever. Door het gebruik van sociale media is participatie laagdrempeliger geworden en wordt informatie makkelijker ontsloten. De lokale kennis en ervaring van gebruikers, inwoners en experts wordt door goede participatie optimaal benut. Dit vraagt om te investeren in de relatie, het kennisniveau van alle partijen en duidelijke kaders waarbinnen de samenwerking kan plaatsvinden.

Rolverdeling

Voor de Provincie Noord-Holland geldt dat voor elke opgave weer een andere rol weggelegd kan zijn. Zo is de provincie wegbeheerder, initiator, gelijkwaardig partner en/of regisseur. Per opgave is van belang om te bekijken welke rol daar bij past. Zo is het instellen van een milieuzone in het centrum van een grote stad niet zozeer de verantwoordelijkheid van de provincie, maar treedt de provincie op als gelijkwaardige sparringpartner voor de betreffende gemeente. Immers, er is sprake van gezamenlijke opgaven.

Als het gaat om het toepassen van technologische noviteiten komt de rol als wegbeheerder om de hoek kijken. Maar ook als gelijkwaardig partner met andere wegbeheerders om maatregelen op corridor- of gebiedsniveau te kunnen nemen. Zo zijn er meer vormen van samenwerking die van groot belang zijn om de diverse opgaven het hoofd te bieden.

De provincie Noord-Holland werkt met regiomanagers die als ambassadeurs optreden buiten en binnen het provinciehuis. Gecombineerd met de regionale (samenwerkings)programma's leidt dit tot een intensievere samenwerking met de regionale partners.

Financiering

De opgaven voor mobiliteit zijn groot en lijken groter dan het budget dat nu beschikbaar is. Daarnaast ziet de provincie een verschuiving naar bredere mobiliteitsmaatregelen in plaats van maatregelen per modaliteit. Echter, de budgetverdeling is nu nog wel zo ingericht. Er is dus meer budget nodig, gericht op de gehele mobiliteit in plaats van budgetten per modaliteit, om daadkrachtig de problemen aan te pakken en de kansen te benutten voor het gehele mobiliteitssysteem. Dat is zowel binnen de organisaties van belang als ook tussen de organisaties. Wanneer sprake is van een pakket aan maatregelen op het areaal van verschillende partijen, dan dragen de verschillende partijen bij aan het gehele pakket van maatregelen. Dat is de inzet voor wat betreft de Provincie Noord-Holland.

Daarnaast wordt gezocht naar het multiplier effect: waar biedt een soelaas euro voor de meeste reizigers? Door de integrale gebiedsaanpak komen meerdere financieringsbronnen in beeld en worden PPS constructies (publiek-private samenwerking) mogelijk interessanter. Maar ook de bekostiging van infrastructuur uit de grondexploitatie, of het investeren in de bereikbaarheid van Schiphol uit de vliegtaks.

Anders betalen voor mobiliteit is een vraagstuk dat boven de markt blijft hangen. Het Rijk werkt inmiddels aan een vrachtwagenheffing. Maar blijft het daarbij, of wordt het betaald rijden verder ingevoerd, eveneens om de klimaatdoelstellingen te halen? Het is een landelijke aangelegenheid waar het Rijk uiteindelijk duidelijkheid over schept. De provincie handelt vervolgens conform de afspraken die hierover worden gemaakt.

CONCEPT

6. Wat gaan we doen en wat hebben we daarvoor nodig?

Nu duidelijk is wat de opgaven zijn op zowel het vlak van mobiliteit als op andere vlakken, en duidelijk is welke richting wenselijk is met de efficiënte mobiliteit, vormt zicht een Agenda voor de komende jaren. Dit hoofdstuk gaat in op de agendapunten voor de periode 2019 tot 2023. Daarbij zijn de bestaande koersen en perspectieven meegenomen en is inzichtelijk gemaakt op welke thema's een nadere beleidsuitwerking nodig is.

De agendapunten zijn onderverdeeld in een viertal principes. Vanwege de groei van woon- en werklocaties wordt eerst ingegaan op de wisselwerking tussen de ruimtelijke ordening en mobiliteit. Met de duidelijkheid daarover zijn de agendapunten rond de infrastructuur gevormd. Vervolgens zijn de agendapunten benoemd die te maken hebben met de majeure opgaven op de gebieden van klimaat en energietransitie. Samenwerking is essentieel. Dit is dan ook het vierde principe voor de agendapunten.

6.1 Ruimtelijke ordening (wonen en werken) en mobiliteit vervlechten

Agendapunt 1: Mobiliteitskaart 2040 ontwikkelen binnen de regionaal ruimtelijke vraagstukken

- Ontwikkellocaties (en versnellingslocaties) toetsen aan regionaal bereikbaarheidseffect
- Multimodale bereikbaarheidsprofielen ontwikkelen bij nieuwe woon- en werklocaties
- Kanskaart per gebied die de relatie legt tussen de gebiedskwaliteiten en bereikbaarheidscondities
- Inzicht in de effecten van verdichtingsprincipes op mobiliteitssysteem en v.v. (postzegel, uitleglocatie, corridor)

- Mogelijke bijdrage aan de infra- en gebiedsopgave (waterberging, bodemdaling etc..)

Agendapunt 2: Integraal beeld voor regionaal en doorgaand verkeer ontwikkelen voor zowel auto als OV op basis van toekomstbeeld OV en de MIRT studies

- Toetsen van infrastructurele wensen
- Identificeren van ontbrekende schakels
- In regionaal verband de potentiële rol van de Houtribdijk onderzoeken

Agendapunt 3: Visie ontwikkelen voor mobiliteitsknooppunten

- Definieren van de rol van een mobiliteitsknooppunt in het netwerk
- Bepalen van de locaties van mobiliteitsknooppunten in de provincie
- Maatregelen definiëren om mobiliteitsknooppunten in te richten

6.2 Onze infrastructuur op orde brengen in regionaal verband

Agendapunt 4: Visie en investeringsprogramma voor de ketenreis opstellen

- Definitie van een succesvolle ketenreis
- Onderzoek naar de elementen die een ketenreis succesvol maken
- Bepalen op welke elementen geïnvesteerd
- Programma opstellen voor het inrichten van de ketenreis

Agendapunt 5: Herijking van bestaande beleidskaders n.a.v. Omgevingsvisie en Agenda Mobiliteit

- Herijking investeringsstrategie infrastructuur
- Missing links binnen het netwerk definiëren
- Herijking van beleidskader verkeersmanagement
- Technologische maatregelen en innovaties inzetten voor het benutten van infrastructuur

Agendapunt 6: Beleidskader maken voor goederenvervoer/logistiek

- Kader voor Logistieke Overslagpunten (LOP's)
- Kernnet bepalen voor goederenvervoer over water en weg

Agendapunt 7: Kader voor het inrichten van HOV lijnen binnen de MRA op basis van het OV toekomstbeeld

Agendapunt 8: Fietsverbindingen en doorfietsroutes inrichten zoals uitgewerkt in perspectief fiets

Agendapunt 9: Inzet op slimme, flexibele en vraaggestuurde mobiliteit op basis van de koers Smart Mobility

- Mobiliteit data zijn via het Internet of Things - van hoge kwaliteit en real-time - beschikbaar voor ons en onze partners om mobiliteitsdiensten en onderzoek hiernaar optimaal te kunnen faciliteren. Privacy en de veiligheid van persoonlijke data zijn hierbij gewaarborgd. Gebruik van data in publieke en private processen is business as usual.
- Onze hoofdinfrastructuur maakt deel uit van het Internet of Things. Deze wisselt informatie uit met voertuigen en gebruikers en optimaliseert hiermee vervoerstromen real-time over de multimodale netwerken. Dit gebeurt op basis van onze beleidsvoorkeuren. Slimme knooppunten verbinden deze netwerken. Belangrijke delen van ons wegennet, water en het spoor zijn geschikt om zelfrijdend vervoer vlot en veilig over af te wikkelen. Ons fietsnetwerk maakt veilig medegebruik door snelle e-bikes mogelijk. Een slim grid van laadvoorzieningen heeft gezorgd voor een transitie naar het gebruik van schone brandstoffen.
- Schone en veilige voertuigen domineren het verkeersbeeld. Slimme systemen worden op de juiste wijze gebruikt. Zij dragen door de onderlinge verbondenheid van voertuigen en infrastructuur bij aan versterking van multimodale ketens en toename van de verkeersveiligheid, ook voor fietsers. Zelfrijdende voertuigen maken deel uit van het dagelijkse verkeersbeeld op weg, spoor en water.

- Op basis van een breed aanbod van multimodale mobiliteitsdiensten, op aanvraag van een cliënt, kunnen reizigers hun reis - op basis van actuele informatie - boeken, betalen en maken. Zij kiezen op basis van persoonlijke voorkeuren een door hen gewenste aanbieder.

Agendapunt 10: Onderzoek naar de mogelijkheden van een mobiliteitsconcessie in plaats van OV concessie

6.3 Bijdragen van infrastructuur aan de opgaven klimaat, energie, biodiversiteit en landschap

Agendapunt 11: Visie op verduurzamen van de infrastructuur bij bouw en beheer

- Werkwijze Greendeal Duurzaam GWW doorzetten
- Investeringsprogramma voor experimenten met duurzame infrastructuur
- Kader voor energieopwekking en opslag rondom de infrastructuur
- Kader voor circulair bouwen
- Verduurzaming opnemen in gebiedscontracten voor beheer en onderhoud infrastructuur

Agendapunt 12: Strategie ontwikkelen voor elektrisch vervoer

- Strategie voor verdere uitrol van laadinfra
- Kader voor het elektrificeren van het OV
- Bijdragen aan de energie-grid opgave

Agendapunt 13: Toepassen van de uitgangspunten voor inrichting van het landschap op de infrastructuur

- Uitwerking en toepassing van het ontwikkelprincipe landschap uit de Omgevingsvisie in combinatie met de uitgangspunten uit de leidraad Landschap en Cultuurhistorie

Agendapunt 14: Bijdragen aan de klimaatadaptatieopgaven bij ontwerp en beheer van de infrastructuur

- Toepassen van een klimaatstresstest op alle bestaande en nieuwe infrastructuur
- Visie op waterberging onder en rond de infrastructuur

Agendapunt 15: Kader voor biodiversiteit op en rondom de infrastructuur

- Visie op biodiversiteit rondom de infrastructuur, waaronder ecologisch bermbeheer en ontsnipperingsmaatregelen (Uitwerkingsnota Groen-zones)
- Natuurinclusief ontwerpen
- Vervolg geven aan Greendeal Infranatuur

6.4 Samenwerken en leren voor betere bereikbaarheid

Agendapunt 16: Efficiënte samenwerking met partners

- Bestaande samenwerkingsverbanden optimaliseren (bijv. PVVB, regionale samenwerkingsagenda's)
- Nieuwe allianties aangaan waar nodig
- Participatie onderdeel laten zijn van onze provinciale projecten

Agendapunt 17: Samenwerken aan bereikbaarheidsvraagstukken (beleidsafstemming)

- Regionaal parkeerbeleid ontwikkelen samen met gemeenten
- Visie op P+R en P+B ontwikkelen
- Beleid maken voor goederenvervoer in en rond de binnensteden
- Locatiebepaling en inrichting van LOP's op basis van beleidskader
- Samen met de regionale partners onderzoek doen naar de effecten van nieuwe ontwikkelingen op mobiliteit (zoals nieuwe vervoersvormen en toekomstige prijsprikkels)
- Beleid ontwikkelen voor thuiswerken en het spreiden van mobiliteit in tijd

Agendapunt 18: Monitoringsplan voor het gehele programma mobiliteit opstellen

- Kwaliteit van de mobiliteit van deur tot deur relaties
- Monitorings- en beleidscyclus inrichten en beheren