

Perspectief Mobiliteit

samen op weg naar een duurzame toekomst

Concept t.b.v. Cie 22 april 2021

1595319/1595370

Provincie
Noord-Holland

Voorwoord



Voor u ligt het Perspectief Mobiliteit, een mooi overzicht van de inzet van de provincie Noord-Holland op mobiliteit, in relatie tot opgaven als bereikbaarheid, verstedelijking, leefbaarheid, gezondheid, klimaatverandering en energietransitie.

Iedere dag zijn in Noord-Holland mensen en goederen op weg naar hun bestemming. Met de fiets, de bus, de (vracht)auto of per schip, of een combinatie daarvan. De drukte op de Noord-Hollandse netwerken neemt de komende jaren alleen maar toe. Dat levert naast files en overvolle bussen en treinen ook extra CO_2-uitstoot op.
Door corona moeten veel mensen thuis werken, waardoor veel ritten naar het werk zijn weggevallen. We hebben daardoor wel ontdekt dat thuiswerken kan. Ik hoop dat we dat gedeeltelijk zullen blijven doen. Maar zelfs dan verwacht ik, doordat er veel Noord-Hollanders bij komen, een groei van het aantal reizigers. Dat vraagt om ander reisgedrag met andere vervoermiddelen en de inzet van slimme systemen. Slim, schoon en veilig reizen, daar gaan we voor in Noord-Holland. Door middel van het verminderen, veranderen en verbeteren van mobiliteit zorgen we voor duurzame, slimme en betaalbare mobiliteit. We leggen de focus op een grotere rol voor actieve mobiliteit, OV en de ketenreis.

Naast investeringen in slimme en duurzame oplossingen ligt er ook een grote (financiële) opgave voor het onderhouden en vervangen van onze bestaande infrastructuur. We kunnen helaas niet alles (tegelijk) doen en zullen moeten prioriteren en keuzes maken.

Dit kunnen en willen we niet alleen doen. We zoeken nadrukkelijk de samenwerking met onze partners op. Ik vind het mooi dat in Noord-Holland overheden en andere stakeholders zo goed samenwerken. Met dit Perspectief Mobiliteit hebben we in beeld waar de uitdagingen liggen. We zijn er klaar voor en we gaan, samen met u, aan de slag om te kijken welke maatregelen het meest kansrijk zijn.

Jeroen Olthof

Gedeputeerde Mobiliteit en Bereikbaarheid
Leefbaarheid, Gezondheid en Milieu
Luchtvaart en Schiphol.

Provincie Noord-Holland

Inhoud

1. Waarom een Perspectief Mobiliteit 4
2. Waar moeten we mee aan de slag 8
3. Beleidsinzet 15
4. Hoe gaan we dit doen 31
5. Financiële middelen en keuzes maken 38

Bijlage: beleidsprincipes omgevingsvisie 42

Provincie Noord-Holland

1. Waarom een Perspectief Mobiliteit

1.1 Grote opgaven in samenhang bekijken

De provincie Noord-Holland staat samen met alle organisaties en inwoners voor enorme veranderingen. De bereikbaarheid in Noord-Holland is de afgelopen jaren steeds meer onder druk komen te staan. We zien dat de mobiliteitsnetwerken in en tussen steden en kernen vaak overbelast zijn en voor hinder voor de omgeving zorgen.
De groei van inwoners en werkgelegenheid zorgt voor meer mobiliteit, meer vraag naar energie en meer vraag naar ruimte en infrastructuur. Er zijn integrale keuzes voor mobiliteit in relatie tot andere verstedelijkingsopgaven nodig om problemen te voorkomen of op te lossen.

Onze energieopwekking wordt duurzaam en nieuwe, schone brandstoffen worden voor iedereen toegankelijk. Deze energietransitie is de basis voor schone mobiliteit, maar vraagt ook om infrastructuur en logistiek voor deze nieuwe brandstoffen (met name elektrisch en waterstof).

Deze grootschalige veranderingen zijn nodig om de klimaatsverandering te remmen en schade aan onze provincie te voorkomen. Dit vraagt ook wat van de mobiliteit. In het kader van het Klimaatakkoord en het Schone Luchtakkoord heeft de provincie zich gecommitteerd aan verbeterdoelen.

Het Perspectief Mobiliteit probeert deze hoofdopgaven bij elkaar te brengen en de beleidsinzet te formuleren waarmee we de ontwikkelingen goed kunnen faciliteren. Het Perspectief Mobiliteit vormt daarmee ook een liniaal waar we onze plannen langs leggen om te controleren of we op de goede weg zijn.

1.2 Toelichting op ons beleid

De provincie heeft een centrale rol in diverse regionale uitwerkingen. De Omgevingsvisie NH 2050 beschrijft het beleid van de provincie, ook op het gebied van mobiliteit. De vraagstukken die spelen vragen echter soms aanscherping of toelichting, zodat we meer focus creëren voor onszelf en voor onze gesprekspartners.

1.3 Overzicht en inzicht

De provincie participeert in veel gremia en samenwerkingsverbanden. Zo wordt in MRA-verband samengewerkt op verschillende beleidsterreinen, is er de Rijk-regio samenwerking Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB), wordt met 47 gemeenten in 7 regio's[1] samengewerkt en stemmen we af met diverse instellingen, belangenorganisaties, vervoerders en andere partners. In deze overleggen worden soms ook keuzes en afspraken gemaakt.
Voor het thema mobiliteit bundelen we deze keuzes en afspraken in het Perspectief Mobiliteit, dat daarmee overzicht en inzicht biedt voor onszelf en voor partners.

1.4 Minder middelen beschikbaar

Rijk en regio hebben niet de middelen om knelpunten via alleen maar infrastructuur op te lossen; dit heeft grote gevolgen voor de bereikbaarheid van de regio's in NH. Daarom moeten we prioriteiten stellen en zijn slimme keuzes nodig.

[1] De regio's Kop van Noord-Holland, Regio Alkmaar, West-Friesland, Zuid-Kennemerland – IJmond, Gooi en Vechtstreek, Amstelland - Meerlanden en Zaanstreek – Waterland.

In 2020 en 2021 heeft de Corona-pandemie de samenleving en economie stevig door elkaar geschud. Hierdoor is het mobiliteitsbeeld buiten veranderd. We verwachten dat na de periode met Corona-maatregelen het mobiliteitsbeeld zich deels herstelt, maar ook dat een aantal effecten structureel zijn. Zo zal thuiswerken en flexibeler omgaan met werktijden een blijvend effect hebben op vervoerpatronen en zal de (elektrische) fiets een grotere rol krijgen in de mobiliteit. Voor het OV is onduidelijk in welke mate en wanneer herstel van het OV-gebruik plaatsvindt en wat dit betekent voor investeringen voor de toekomst. Zowel voor de weg als voor OV is niet duidelijk in welke mate de (hyper)spits weer zo druk wordt als voorheen.
De Corona-pandemie is geen aanleiding voor het Perspectief Mobiliteit, maar de verandering in gedrag van mensen biedt kansen voor de beleidsambities in dit Perspectief Mobiliteit.

1.5 Wat is het Perspectief Mobiliteit?

De Omgevingsvisie NH2050[2] is het kader voor het Perspectief Mobiliteit. Het Perspectief Mobiliteit geeft een uitwerking van de principes voor verstedelijking en bereikbaarheid en van de opgave Duurzame verstedelijking en mobiliteit uit het Coalitieakkoord. Daarmee heeft het ook raakvlakken met de opgaven klimaat- en energietransitie, leefbaarheid en economie en vitaal landelijk gebied. Het coalitieakkoord 'Duurzaam doorpakken!' geeft richting aan waarop in de periode 2019-2023 ingezet wordt.
Het Perspectief Mobiliteit is dan ook geen nieuw beleid. Het is een bundeling en toelichting op het bestaande beleid en geeft daarmee inzicht en overzicht van die beleidsinzet en keuzes die reeds zijn gemaakt. Het zet de keuzes ook in perspectief: het passende schaalniveau, op welke termijn ze spelen en hoe ze samenhangen.

Het Perspectief Mobiliteit biedt een kapstok voor prioriteren en afwegen van ambities en maatregelen. Het maakt de keuzes nog niet. Keuzes worden gemaakt en prioriteiten worden gesteld in samenwerking met partners, b.v. in MRA-verband en in diverse programma's met gemeenten, Rijk en regio.
De provincie kiest ervoor het mobiliteitsbeleid voor Noord-Holland samen met partners te ontwikkelen. De kaders staan in de omgevingsvisie, maar de invulling daarvan ontwikkelen we onder andere in de samenwerking binnen Noord-Holland-Noord, de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en in de Rijk-regio samenwerking Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB).
Het Perspectief Mobiliteit geeft een overzicht van keuzes die we zelf en met partners reeds gemaakt hebben en is de inzet van de provincie voor die samenwerking.



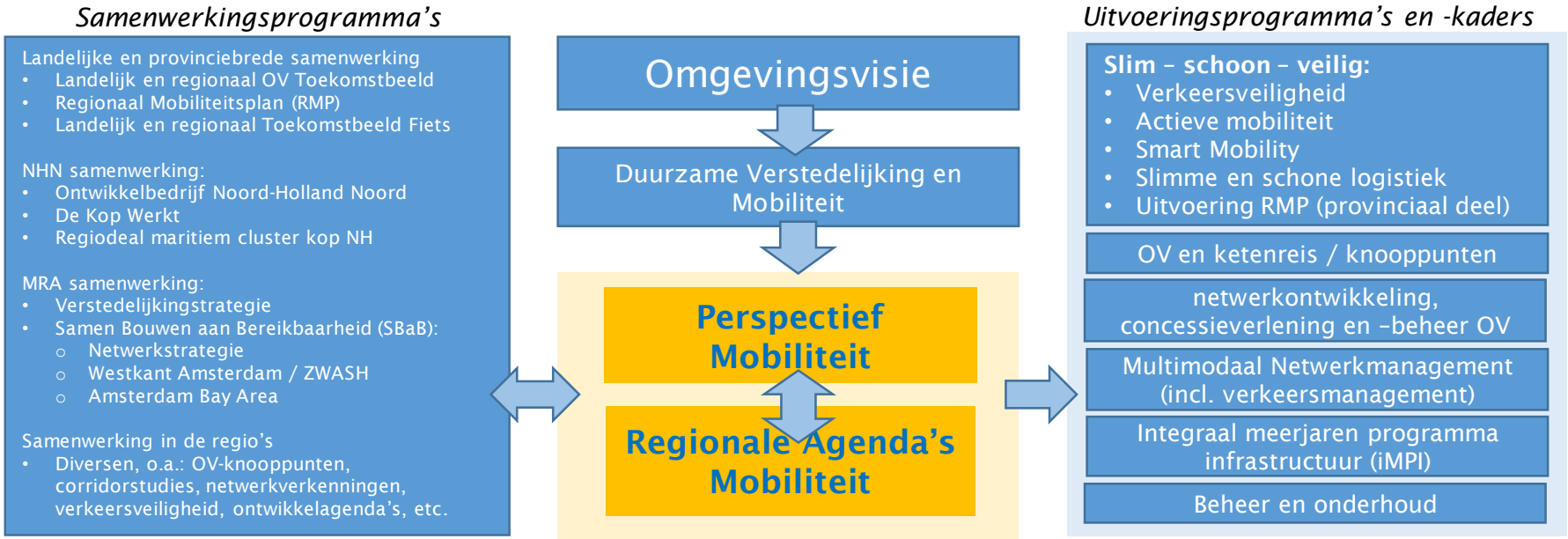


[2] De omgevingsvisie sluit aan op de kaders van de NOVI, de nationale omgevingsvisie.

SAMEN BOUWEN AAN BEREIKBAARHEID
HET GEBIEDSGERICHTE BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA METROPOOLREGIO AMSTERDAM

Perspectief Mobiliteit geeft de koers aan

Het Perspectief Mobiliteit biedt een overzicht van het provinciale beleid op het gebied van mobiliteit. Het is daarmee een uitwerking van de Omgevingsvisie en het handelingsperspectief Duurzame verstedelijking en Mobiliteit. Daarnaast baseert het Perspectief Mobiliteit zich op keuzes die samen met partners zijn en worden gemaakt in diverse samenwerkingsprogramma's. De vertaling naar de uitvoering vindt plaats in thematische en programmatische uitvoeringsprogramma's, waaronder het uitvoeringsprogramma Slim – schoon - veilig. De provincie wil graag per regio, samen met de regio (en de Vervoerregio Amsterdam) Regionale Agenda's Mobiliteit opstellen waarmee duidelijk wordt aan welke opgaven en projecten provincie en gemeenten in de regio samen willen gaan werken, naast de samenwerking in MRA-verband. Het Perspectief Mobiliteit brengt de provincie daarbij in.



Provincie Noord-Holland

1.6 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de trends en ontwikkelingen op het gebied van bereikbaarheid, verstedelijking en klimaatopgaven en presenteert vervolgens 10 hoofdopgaven voor mobiliteit die hieruit voortvloeien. Daarna wordt in hoofdstuk 3 een overzicht gegeven van de beleidsinzet die de provincie op het gebied van mobiliteit heeft, inclusief een overzicht van alle processen en programma's die lopen om deze beleidsinzet te vertalen naar maatregelen en projecten. In hoofdstuk 4 beschrijven we vervolgens hoe we willen samenwerken met partners, welke rollen de provincie daarin heeft en hoe we de uitvoering georganiseerd hebben. Tenslotte geeft hoofdstuk 5 weer hoe we om willen gaan met schaarste in middelen en hoe we willen prioriteren en keuzen maken.

2. Waar moeten we mee aan de slag

2.1 Ontwikkelingen in mobiliteit

Door de groei van wonen en werken in Noord-Holland neemt de behoefte aan mobiliteit verder toe. Het daily urban system[3] van de MRA dijt langzaam uit tot voorbij Alkmaar, Hoorn, Amersfoort en Leiden. Noord-Holland en in bijzonder de MRA kent volgens huidige prognoses in 2040 de grootste concentratie aan verkeersknelpunten van heel Nederland[4]. Mede daardoor staan ook de leefbaarheid en internationale concurrentiekracht door hinder en vertraging onder druk.

Zeker in stedelijke gebieden zorgen lopen, fietsen, het OV, de auto en logistiek samen voor een goede bereikbaarheid in plaats van het verbeteren van elke vervoerwijze apart.

[3] Een Daily Urban System (DUS) is het gebied waarbinnen de meeste dagelijkse verplaatsingen (woon- werk, studie, sport, etc.) zich afspelen.
[4] Bron: Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) 2016

Daarbij ontbreken de fysieke ruimte, de milieuruimte en de middelen om elke vervoerwijze apart maximaal te faciliteren. Tegelijkertijd zien we dat er regionale verschillen zijn.

Door toenemende drukte op het wegennet en veranderingen in gedrag in het verkeer zien we dat ondanks eerdere inspanningen de laatste jaren het aantal verkeersslachtoffers weer toeneemt.

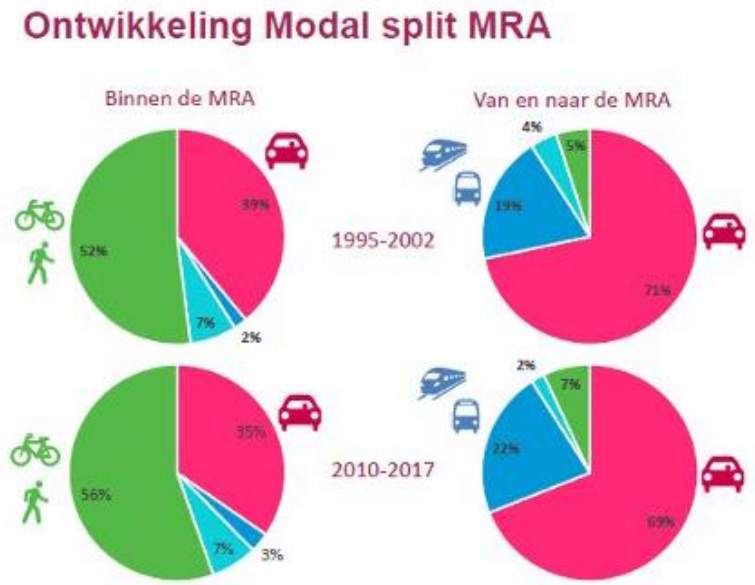
Automatisering en digitalisering leiden tot grote veranderingen en kansen om mobiliteit efficiënter te maken en te verduurzamen. De impact en snelheid van technologische veranderingen zijn echter omkleed met tal van onzekerheden.

Opgaven als verstedelijking, bereikbaarheid, verbeteren van gezondheid, beschermen van het natuur en landschap en de energietransitie vormen samen in toenemende mate een complexere opgave voor projecten en zorgen voor een grotere verwevenheid tussen projecten.

Ontwikkeling mobiliteit in Noord-Holland

De mobiliteit in Noord-Holland kenmerkte zich de afgelopen 10 jaar als volgt:

- De vervoerstromen richten zich sterk op Amsterdam en Schiphol als grootste werklocaties.
- Verplaatsingen in het (hoog)stedelijke gebied vinden vooral te voet en per fiets plaats. Verplaatsingen buiten of alleen met een herkomst of bestemming in (hoog)stedelijk gebied vinden vooral per auto en OV plaats.
- Fietsgebruik binnen de MRA groeit (aandeel +4%) ten opzichte van auto (aandeel -4%). Dat is een forse verschuiving.
- Er gaat weinig doorgaand verkeer door de MRA heen (zo'n 75% van het autoverkeer op de Ring A10 betreft bestemmingsverkeer met een herkomst of bestemming in Amsterdam).
- De groei in het OV vindt vooral plaats op het spoor en in het HOV (R-Net en metro). Het OV-gebruik van ontsluitende lijnen daalt.
- De mobiliteit wordt steeds meer digitaal verbonden en geautomatiseerd. Smart Mobility heeft een innoverend effect op de mobiliteit.
- Voor veel korte ritten op loop- en fietsafstand wordt de auto gebruikt (25-45% van ritten van 1 tot 7,5 km).



- De rol van deelmobiliteit in de mobiliteit groeit. Er is een grote groei van OV-fietsen en deelauto-concepten en er worden meer nieuwe deelconcepten geïntroduceerd.
- Een nu nog bescheiden, maar groeiend aandeel van de voertuigen is elektrisch.
- Goederenvervoer is sterk gegroeid in de provincie.

Provincie Noord-Holland

2.2. Verstedelijking, leefbaarheid niet-stedelijk gebied en mobiliteit

De Metropoolregio Amsterdam is een aantrekkelijke en veelzijdige regio. Ruim 2,4 miljoen mensen wonen hier. De woningbehoefte voor Noord-Holland op de korte termijn is groot en neemt in de toekomst nog steeds toe. De economie groeit en dat trekt nog meer bedrijven en mensen aan. Daarbij is de ontwikkeling van de regio niet alleen voor de MRA zelf van belang, ook levert de MRA een aanzienlijke bijdrage aan de Nederlandse economie. Tussen 2017 en 2040 komen er 250.000 woningen en ruim 200.000 banen bij. Die verdere verstedelijking biedt kansen voor nieuwe woonmilieus, maar leidt ook tot extra mobiliteit die van invloed is op de bereikbaarheid van de regio, maar ook op natuur, landschap en klimaat. Ook in Noord-Holland Noord is er een groei vergelijkbaar met het Nederlands gemiddelde, waarbij een deel van Noord-Holland Noord (regio's Alkmaar en West-Friesland) steeds meer in beeld komt bij woningzoekenden uit het zuidelijk deel van de provincie als onderdeel van het Daily Urban System van de MRA.

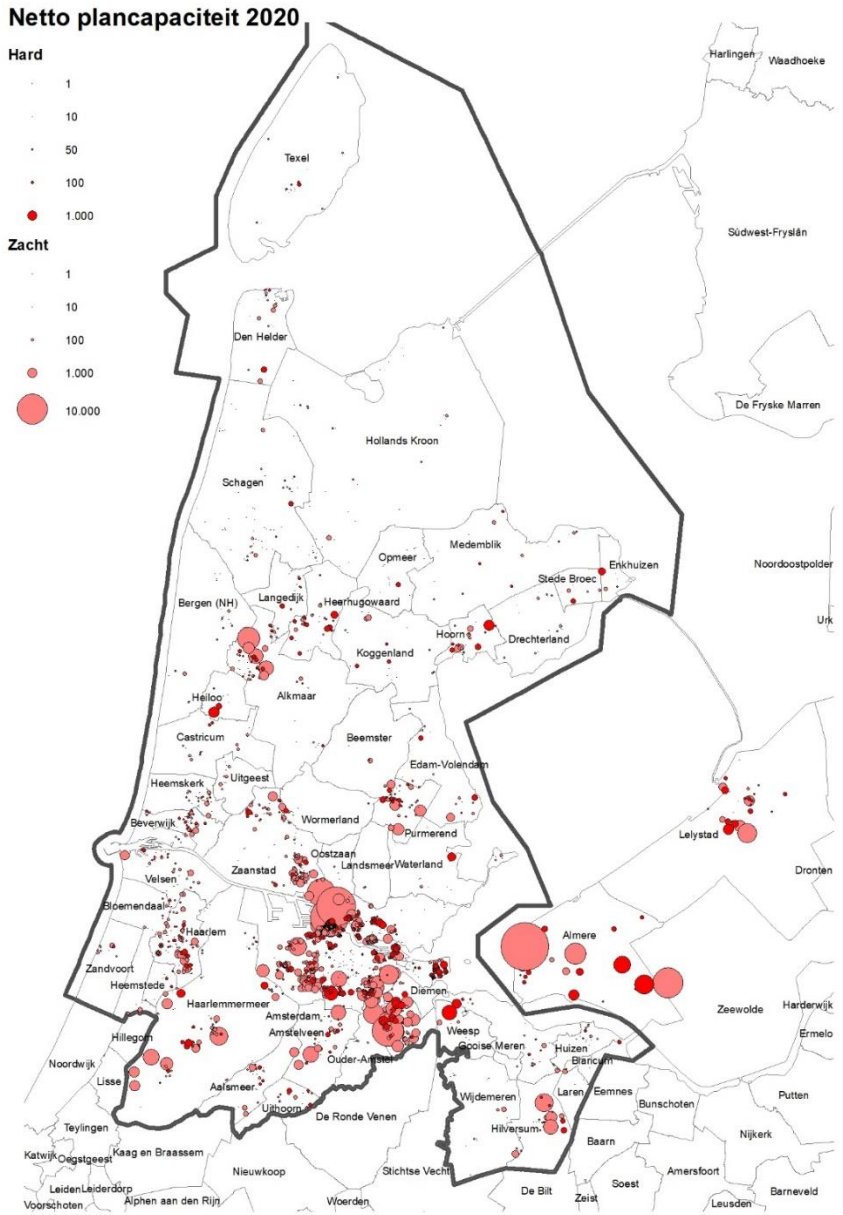
Wonen, werken en recreëren concentreren zich verder in de stad en stedelijke agglomeraties, met tot gevolg druk op de stad en het omliggende landschap.
Daarnaast zien we dat in kleine kernen de voorzieningen langzaamaan verdwijnen. Het wordt steeds belangrijker om vanuit die kernen naar de grotere centrumsteden waar voorzieningen en werkgelegenheid zich concentreren te kunnen komen, ook voor mensen die niet de beschikking hebben over een auto. Tegelijkertijd constateren we dat het niet meer overal mogelijk is om regulier openbaar vervoer naar deze kernen aan te bieden. Er zijn te weinig gebruikers en de kosten zijn te hoog.
Het is belangrijk om de leefbaarheid in stedelijk en niet-stedelijk gebied te versterken. De verbinding tussen steden en de niet-stedelijke regio's daaromheen is cruciaal voor zowel de leefbaarheid in de steden als voor de inwoners van het omliggende gebied.
Daarbij is een uiteenlopende groep mensen niet of onvoldoende in staat om zelfstandig van het mobiliteitssysteem gebruik te maken.

Waar vinden ontwikkelingen plaats

Het grootste deel van de groei van woningen vindt plaats in de MRA, rond Alkmaar en rond Hoorn. De groei van de werkgelegenheid vindt naar verwachting voor het grootste deel plaats rond Amsterdam en Schiphol.
Dat betekent dat de mobiliteitsgroei vooral binnen de MRA, tussen Alkmaar/Hoorn en de MRA en tussen de MRA en de rest van de Randstad plaatsvindt.

PM Woningbouwontwikkeling plotten op 'gewone' kaart met hoofdwegennet, spoorlijnen en huidige bebouwing

PM kaart met economische en recreatieve hotspots, ook in Kop (NZKG, Agri-port, Den Helder, Schiphol, Zuidas, Bijlmer, Sloterdijk, Amstel, Boekelermeer, recreatie kust, recreatie langs IJsselmeer)



Provincie Noord-Holland

2.3 Klimaatverandering

De klimaatverandering bedreigt onze leefomgeving. Klimaatscenario's laten een zeespiegelstijging zien van 1-3 meter in 2100 (ten opzichte van 1995) en 5-8 meter in 2200. De eerder door het KNMI voor 2050 voorspelde extreemweersituaties blijken zich nu al voor te doen, met veel overlast en maatschappelijke schade tot gevolg.
De voortgaande klimaatverandering, geopolitieke verschuivingen en op den duur uitputting van grondstoffen maken energietransitie naar hernieuwbare bronnen urgenter dan ooit. Noord-Holland heeft zich dan ook gecommitteerd aan het beperkt houden van de opwarming van de aarde tot anderhalve graad Celsius. Daarom hebben we ons gecommitteerd aan Europese doelstellingen, Klimaatwet en Klimaatakkoord. Hiermee hebben we afgesproken bij te dragen aan een reductie van de CO_2-uitstoot van 55% in 2030 (t.o.v. 1990). In 2050 willen we dat Noord-Holland volledig klimaatneutraal is.

Dat betekent voor de mobiliteit in Noord-Holland en Flevoland samen dat we de uitstoot willen beperken tot maximaal 4,2 megaton uitstoot in 2030 en het liefst zelfs maximaal 2,2 megaton. In Noord-Holland zorgt mobiliteit voor ongeveer 20% van de totale CO_2-uitstoot.
De energietransitie vraagt om een andere energiebron van onze voertuigen, andere infrastructuur (laadpalen, elektriciteitsnetwerk) en andere productie en distributie van alternatieve brandstoffen als waterstof en soms ander gedrag.

2.4 Leefomgeving onder druk

Een goede luchtkwaliteit draagt bij aan een gezonde en veilige leefomgeving. Hoewel de luchtkwaliteit in Noord-Holland de afgelopen decennia sterk verbeterd is, zijn wij er nog niet. Daarom hebben wij als provincie het Schone Lucht Akkoord (SLA) ondertekend. Vanuit het SLA werken wij samen met het Rijk, andere provincies en gemeenten, aan een permanente verbetering van de luchtkwaliteit. Ons doel is gezondheidswinst voor iedereen in Nederland, en dus ook voor de Noord-Hollanders.

Wij richten ons hierbij op het halen van de advieswaarden van de WHO (World Health Organization) voor stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) in 2030. Omdat mobiliteit een van de grootste luchtvervuilers is én een schonere lucht beter is voor de gezondheid, valt hier veel winst te behalen. Met een groeiende mobiliteit is het voldoen aan wettelijke geluidsnormen een belangrijk aandachtspunt.
De biodiversiteit is in Noord-Holland met 85% afgenomen ten opzichte van de oorspronkelijke ongestoorde situatie rond 1700. Inmiddels lijkt deze afname tot stilstand te komen volgens het PBL. Infrastructuurnetwerken doorsnijden natuur- en leefgebieden en onderhoud van bermen zorgen voor minder diversiteit van planten en insecten. De opgave blijft echter onverminderd groot. Afbreuk van onze ecosystemen heeft een negatieve invloed op de leefomgeving.

2.5 Financiële opgave

Naast inhoudelijke opgaven is er ook een financiële opgave. De toename van de infrastructuur legt een toenemende claim op de begroting voor het aflossen van investeringen, onderhoudslasten en vervangingslasten. Er komt een vervangingsopgave aan van oude infrastructuur uit de naoorlogse bouw. De financiële ruimte bij de provincie, maar ook bij gemeenten en Rijk voor grootschalige infraprojecten is beperkt.
Dit vergt enerzijds inzet op kostenbesparing en efficiency. Daarnaast is de opgave om dekking te vinden voor de ambities.

2.6 Hoofdopgaven voor mobiliteit

De provincie ziet op basis van de trends en ontwikkelingen als belangrijkste opgaven voor mobiliteit:

1. Het bereikbaar maken van de urgente woningbouwopgave in de MRA en Noord-Holland Noord zodanig dat een aantrekkelijk, vraaggericht woningaanbod wordt gerealiseerd op bereikbare en leefbare locaties met behoud van de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van kleine kernen.
2. De huidige en toekomstige economische toplocaties in Noord-Holland bereikbaar krijgen en houden op een manier die past bij de huidige en toekomstige functies en gebruikers van deze locaties (werknemers en logistiek), met beperking van negatieve effecten van hinder en vertraging.
3. Het zorgen voor een goed functionerend, multimodaal Daily Urban System van de MRA met aandacht voor reistijd, betrouwbaarheid en beleving, met een goede aansluiting van Noord-Holland Noord op de MRA, mede om een mogelijke overloop van de woningbouwopgave naar Noord-Holland Noord te faciliteren.
4. Het inzetten op vormen van actieve mobiliteit (lopen en fietsen) om gezond gedrag te stimuleren.
5. Het mogelijk en aantrekkelijk maken van ketenreizen binnen een multimodaal mobiliteitsnetwerk om enerzijds stedelijke gebieden goed bereikbaar te houden en anderzijds het bereik van hoogwaardige OV-lijnen te vergroten.
6. Het zorgen voor een aantrekkelijk, veilig en voor iedereen toegankelijk mobiliteitsnetwerk.
7. Het voorkomen en verhelpen van negatieve effecten (van de groei) van mobiliteit op de leefbaarheid, gezondheid, landschap, biodiversiteit en klimaat.
8. Het coördineren van een energie-infrastructuur en het realiseren van laadinfrastructuur die de verduurzaming van vervoermiddelen mogelijk maakt. Gebruiksvriendelijk en toegankelijk.
9. Duurzame aanleg en beheer van infrastructuur.
10. Kostenbesparing en efficiëntie op structurele lasten en dekking voor nieuwe ambities.

3. Beleidsinzet

3.1 Inzet op mobiliteitstransitie

De subtitel van de Omgevingsvisie is ‘Balans tussen economische groei en leefbaarheid’. Deze balans kan alleen gevonden worden indien groei niet ‘meer van hetzelfde’ oplevert, want daar is geen fysieke ruimte voor én dan worden doelen voor leefbaarheid, gezondheid, klimaat en energietransitie niet gehaald. De groei zal daarom op een slimme, duurzame en veilige manier moeten plaatsvinden. Voor mobiliteit zetten we daarom in op een mobiliteitstransitie. De mobiliteitstransitie houdt in dat ruimtelijke-economische ontwikkeling wordt gefaciliteerd, maar zonder extra belasting van het mobiliteitssysteem en op zodanige, slimme wijze dat het mobiliteitssysteem duurzamer en veiliger wordt. We sturen op een optimale afstemming tussen ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur, met behoud van landschap en cultuurhistorie.

De mobiliteitstransitie bestaat uit drie pijlers:

1. **Verminder**: voorkomen van (de groei van) mobiliteit door minder te reizen door slimme ruimtelijke ordening en verminder piekdrukte door meer buiten de spits te reizen (o.a. werkgeversaanpak, mogelijk prijsbeleid).
2. **Verander**: inzetten op een verschuiving van gebruik van vervoerwijzen richting duurzame vervoerwijzen (lopen, fiets, OV, water) door in deze modaliteiten te investeren en het inzetten op mobiliteitsmanagement.
3. **Verbeter**: beter benutten van beschikbare infrastructuurnetwerken, verduurzaming van voertuigen (zero emission) en verbeteren van de verkeersveiligheid.

De drie pijlers sluiten goed aan bij de ‘ladder van Verdaas’[5].

Vervolgens is het van belang om uitbreidingen en aanpassingen van infrastructuur op een duurzame wijze te realiseren (klimaatneutraal, circulair).

[5] De ladder van Verdaas is een veelgebruikte systematiek bij het onderzoeken van mogelijke oplossingen bij een verkeersprobleem. De systematiek is bedacht door Co Verdaas.

Hieronder is per pijler toegelicht hoe we dit willen bereiken:

1. Verminder mobiliteit

(De groei van) Mobiliteit is te voorkomen en verminderen door wonen, werken en voorzieningen dicht bij elkaar te ontwikkelen zodat zo min mogelijk nieuwe mobiliteit ontstaat. Om dit concreet te maken zetten we in op:

- Mobiliteitsmanagement (thuiswerken en spitsmijden via werkgeversaanpak) om de groei van de mobiliteit in de spits te verminderen en de beschikbare capaciteit van de netwerken beter te benutten.
- Afspraken maken met hoger onderwijs-instellingen over wijzigen van aanvangstijden van fysieke colleges en gedeeltelijk thuisonderwijs om de (hyper)spits in het OV te ontlasten.
- Onderzoeken welke wijze van beprijzen van mobiliteit het meest passend kan bijdragen aan het verminderen van mobiliteit, al dan niet gedifferentieerd naar tijd (vooral in de spits) en naar plaats (drukke plekken mijden).

Specifiek voor de luchtvaart vinden we:

- Voordat er keuzes kunnen worden gemaakt over de toekomst van Schiphol moet er helderheid komen over de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart en Schiphol. In de tussenliggende periode moet het hubnetwerk op Schiphol in stand kunnen blijven.

2. Verander

Door in te zetten op gebruik van duurzame en ruimte-efficiënte vervoerwijzen zoals lopen, fietsen en OV willen we voorkomen dat de druk van het autogebruik op de leefbaarheid en de schaarse ruimte verder toeneemt. Hiervoor is belangrijk dat enerzijds deze alternatieven voor de auto van voldoende kwaliteit zijn en anderzijds dat reizigers goed zijn geïnformeerd over wat de reismogelijkheden zijn en er ook makkelijk gebruik van kunnen maken.

Om dit concreet te maken zetten we in op:

- Opvangen van de groei van de mobiliteit in stedelijk gebied vooral met fiets en OV. Fiets en OV zijn een aantrekkelijk alternatief voor de auto, zodat reizigers meerdere reisalternatieven hebben en de leefbaarheid in en rondom steden verbetert door minder overlast van wegverkeer. Dit sluit aan bij de keuze om vooral te verstedelijken bij OV-knooppunten.
- Waar mogelijk worden de veelgebruikte verbindingen versterkt. Door bepaalde functies of bestemmingen zoveel mogelijk te bundelen nabij een OV-, weg-, energie-, agri- en dataknooppunt, kunnen de verkeersstromen toenemen. Dat maakt een reguliere, hoogwaardige vorm van OV gerechtvaardigd en rendabel.
- Ondersteunen van gemeentelijk beleid om autoluwe (binnen)steden te creëren. Daarom inzet op faciliteren van multimodale reizen, b.v. de overstap van auto op OV en fiets aan de rand van het stedelijk gebied (P+R, Hubs). Hiermee zorgen we ervoor dat de bereikbaarheid van steden, ook vanuit niet-stedelijk gebied (via auto + overstap) gegarandeerd blijft.
- Stimuleren van lopen en fiets omdat dit actieve, gezonde vervoerwijzen zijn. Door de dagelijkse verplaatsingen naar werk, school of winkel fietsend of lopend te doen, krijgt iedereen voldoende beweging én dragen ze bij aan minder luchtverontreiniging. Voor langere afstanden kan dit in combinatie met openbaar vervoer. Ook heeft actieve mobiliteit een positieve invloed op het klimaat en zorgt de afname van autoverkeer voor meer ruimte op straat en een aangenamere en veiligere leefomgeving. In 2050 is er één compleet, herkenbaar en veilig netwerk van fietspaden: op de belangrijkste regionale verbindingen tussen steden, werklocaties, OV-knooppunten, onderwijsinstellingen en natuurgebieden. Voor de MRA is dit het metropolitaan fietsnetwerk.
- Stimuleren van gebruik van deelmobiliteit om multimodale reizen aantrekkelijker te maken en het ruimtebeslag van gestalde en geparkeerde voertuigen te verminderen.

- Inzetten in het kader van Smart Mobility op de doorontwikkeling van ketenmobiliteit en deelmobiliteit, betere reisinformatie naar reizigers over de verschillende reismogelijkheden, evenals het makkelijker maken van het gebruik ervan (Mobility as a Service, MaaS). Hiervoor is het nodig om in te zetten op een betere beschikbaarheid van data om dit mogelijk te maken.
- Aandacht voor bereikbaarheid van doelgroepen zonder auto. Een groter bereik met de e-bike, mobiliteit op maat en burgerinitiatieven, toegankelijk gemaakt via MaaS, kunnen bijdragen aan vergroting van mobiliteits-mogelijkheden van en naar kleinere kernen.
- Behouden van de autobereikbaarheid van voorzieningen, werk en recreatie in niet-stedelijk gebied.
- Stimuleren van goederenvervoer over spoor en water omdat dit een schoner alternatief is voor de weg, evenals duurzame vormen van stedelijke distributie.
- Verbeteren van internationaal spoorvervoer als alternatief voor vliegen op afstanden tot 800 km.

3. Verbeter het gebruik van netwerken

We willen binnen deze pijler ten eerste inzetten op het beter benutten van de mobiliteitsnetwerken, vooral de restcapaciteit buiten de spitsen. Ten tweede zetten we in op het verduurzamen van de mobiliteit door het stimuleren om meer voertuigen op schone, niet-fossiele brandstoffen te laten voortbewegen om de CO_2 uitstoot (en andere emissies) fors te verlagen. Ten derde betekent verbeteren dat we de verkeersveiligheid willen verbeteren.

Om dit concreet te maken zetten we in op:

- Inzetten op Smart Mobility en verkeersmanagement door op korte termijn te zorgen voor een betere verdeling van verkeer en een betere benutting van de infrastructuur door te sturen op routes. Voor de lange termijn onderzoeken we de verwachte verregaande impact van digitalisering en automatisering op mobiliteit.

- Bestaande infrastructuur voor wat betreft onderhoud beter en langer benutten. Beter benutten door maatregelen zonder de infrastructuur fysiek aan te passen en langer te benutten (het verlengen van de levensduur) door het verminderen van overbelasting en het toepassen van nieuwe materialen en andere innovaties.
- Vermindering van CO_2 -uitstoot tot maximaal 4,2 megaton in 2030 en het liefst maximaal 2,2 megaton voor de sector mobiliteit en transport voor heel Noord-Holland en Flevoland samen.
- We organiseren dat er voldoende aanbod van laadinfrastructuur voor duurzame energie (elektriciteit, waterstof) is bij ruimtelijke ontwikkelingen, zodat voertuigen (bussen, vrachtwagens, personenauto's en fietsen) duurzaam opgeladen of getankt kunnen worden (via programma MRA-elektrisch).
- Verbeteren van de verkeersveiligheid vanuit het streven naar nul verkeersslachtoffers in 2050.

Bij het realiseren of aanpassen van infrastructuur doen we dit op een zo klimaatvriendelijk mogelijke manier, door bijvoorbeeld stikstofarme bouwvoertuigen, klimaatvriendelijke bouwmaterialen, werk met werk maken, recyclen van bouwmateriaal en sturen op een energieneutraal en onderhoudsarm projectresultaat. Dit principe passen we toe op ons eigen areaal, maar adviseren we ook als werkwijze aan onze partners.

3.2 Hoofdkeuzes op provinciaal schaalniveau

Voor het vervoer van personen en goederen op bovenregionaal en (inter)nationaal schaalniveau zijn keuzes nodig voor het spoornetwerk en het hoofdwegennet die de structuur en prioritering in het gebruik van deze netwerken bepaalt. Tevens zijn keuzes over de ontwikkeling van de luchtvaart nodig.

Keuzes op het spoor: landelijk Toekomstbeeld OV

Samen met Rijk, ProRail, andere regio's en vervoerders is het landelijk OV Toekomstbeeld opgesteld. De belangrijkste keuzes uit de MRA Netwerkstrategie (SBaB) en het Regionaal OV Toekomstbeeld zijn hierin opgenomen.
De ontwikkelrichtingen voor het spoornetwerk zijn:

- Capaciteitsuitbreiding van de belangrijkste spoorknooppunten: Amsterdam Centraal en station Amsterdam-Zuid (project Zuidasdok)
- Beter benutten en beperkte capaciteitsuitbreiding op enkele corridors via ERMTS, perron-verlengingen en nieuwe wisselverbindingen.
- Meer ruimte op het spoor voor Intercity's en internationale treinen door ontvlechting: niet of minder combineren van Sprinters en Intercity's.
- Beteren van het regionaal railvervoer door uitbreiding van het metronetwerk (deels ter vervanging van Sprinters) en doorontwikkeling van het Sprinterproduct (Airportsprinter, S-baan). Zo zetten we met MRA-partners onder andere in op het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Hoofddorp, het sluiten van de metroring in Amsterdam en de IJmeerlijn naar Almere, mede om ruimte te maken op het spoor voor betere treinverbindingen tussen Noord-Holland Noord en Schiphol.

Voor enkele projecten zijn al keuzes gemaakt of wordt samen met het Rijk aan onderzoeken en verkenningen gewerkt.

In nationaal verband wordt met het Rijk, de spoorsector en andere landsdelen gestreefd naar frequente internationale treinverbindingen naar Londen en Parijs via de HSL-Zuid, maar ook snellere en frequentere treinverbindingen met Berlijn en Frankfurt via Utrecht, Arnhem en Hengelo.

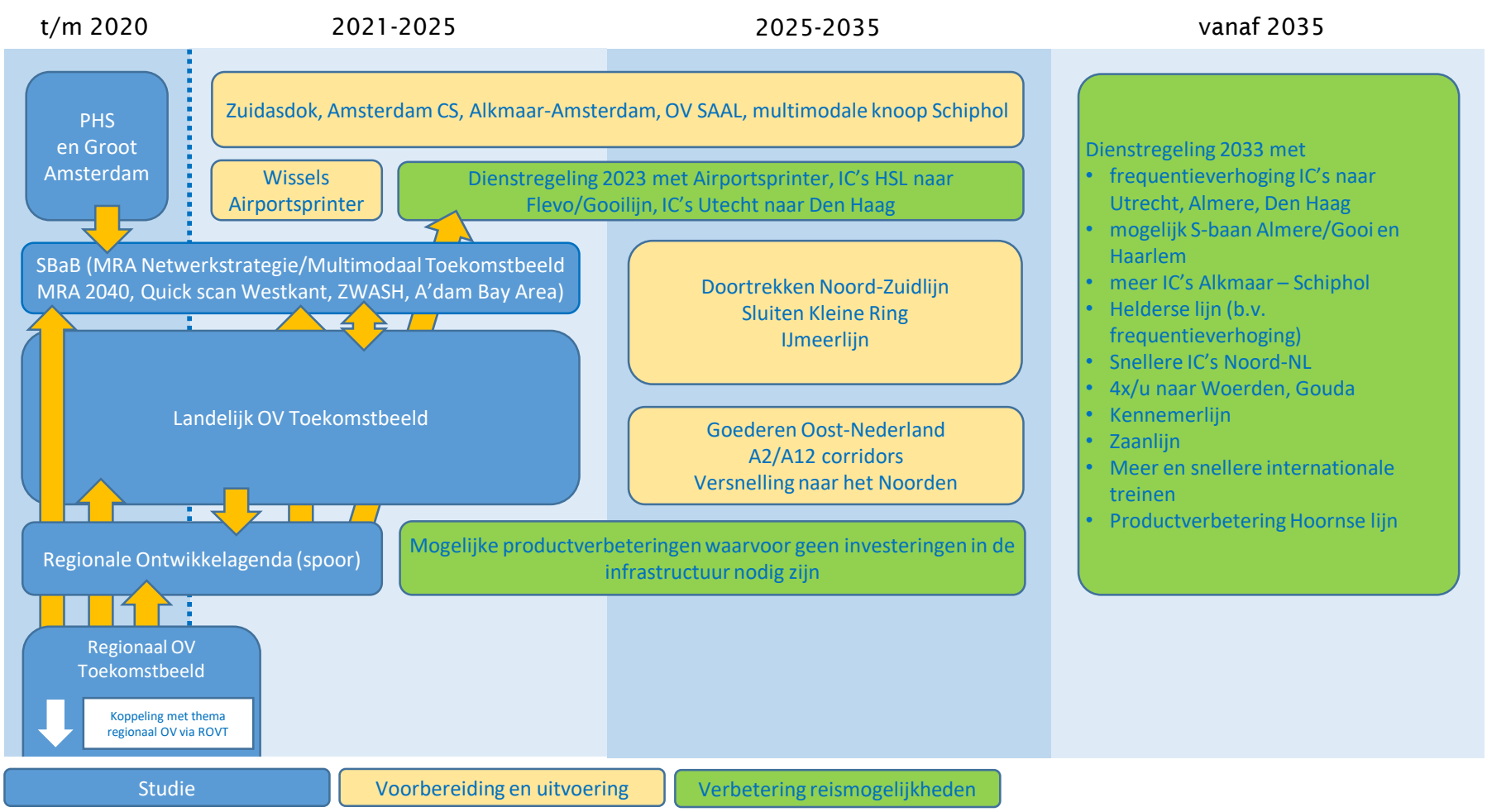
Aandachtpunten bij deze keuzes zijn dat bij veranderingen er vaak ook consequenties zijn. Door het aanpassen van Intercity-verbindingen vanuit het Oosten en Zuiden richting Amsterdam, kunnen reismogelijkheden over Amsterdam heen naar Haarlem, Alkmaar en Hoorn minder aantrekkelijk worden. Dit vereist een zorgvuldige afweging.

Dit zijn veelal keuzes voor de langere termijn (na 2030), vooral omdat ze grote investeringen vergen waarvoor nog geen middelen beschikbaar zijn en ze een lange voorbereidingstijd vergen.
Voor de korte en middellange termijn zijn er niet veel ontwikkelmogelijkheden op het spoor en metronetwerk. Kansen die er zijn voor productverbetering op het spoor op b.v. de Kennemerlijn, de Helderse lijn en de Hoornse lijn onderzoeken we samen met de spoorsector en de regio's in de Ontwikkelagenda Spoor.

Op de volgende pagina's zijn overzichtsschema's per thema weergegeven. Hierop is de volgende legenda van toepassing:

Studie	Aangegeven is de naam van de studie of het programma waarin de studie plaatsvindt. De studiefase vindt soms in deelfasen plaats. Zo kent het Rijk het MIRT-onderzoek en de MIRT-verkenning, beide onderdeel van de studiefase, elk met een eigen besluitvormingsmoment.
Voorbereiding en uitvoering	Uitwerking van de gekozen oplossing in een ontwerp, vervolgens de aanbesteding en daarna de realisatie of uitvoering. Deze deelfasen kennen elk ook een besluitvormingsmoment.
Verbetering reismogelijk-heden	De fase dat de maatregelen gereed zijn en in gebruik worden genomen. In deze fase vindt ook exploitatie, beheer en onderhoud plaats.

Overzicht processen en resultaten op spoor en metro



Provincie Noord-Holland

Regionaal openbaar vervoer

Het door alle overheden in de provincie Noord-Holland en Flevoland opgestelde Regionaal OV Toekomstbeeld geeft een overzicht van de ambities voor de ontwikkeling van het regionale OV-netwerk. Deze ambities zijn ook grotendeels opgenomen in het Landelijke OV Toekomstbeeld. Voor het uitwerken van de mogelijkheden voor nieuwe of verbeterde regionale hoogwaardige OV-verbindingen in de regio's Noord-Holland Noord, Zuid-Kennemerland-IJmond en Gooi en Vechtstreek is de provincie verantwoordelijk. De Vervoerregio heeft deze verantwoordelijkheid voor de regionale OV-projecten in de Amsterdam en de regio's Amstelland-Meerlanden en Zaanstreek-Waterland. De potentie van deze regionale verbindingen heeft een grote samenhang met de ontwikkelingen en knooppunten op het spoor, verstedelijkingsopgaven en de potentie voor P+R.

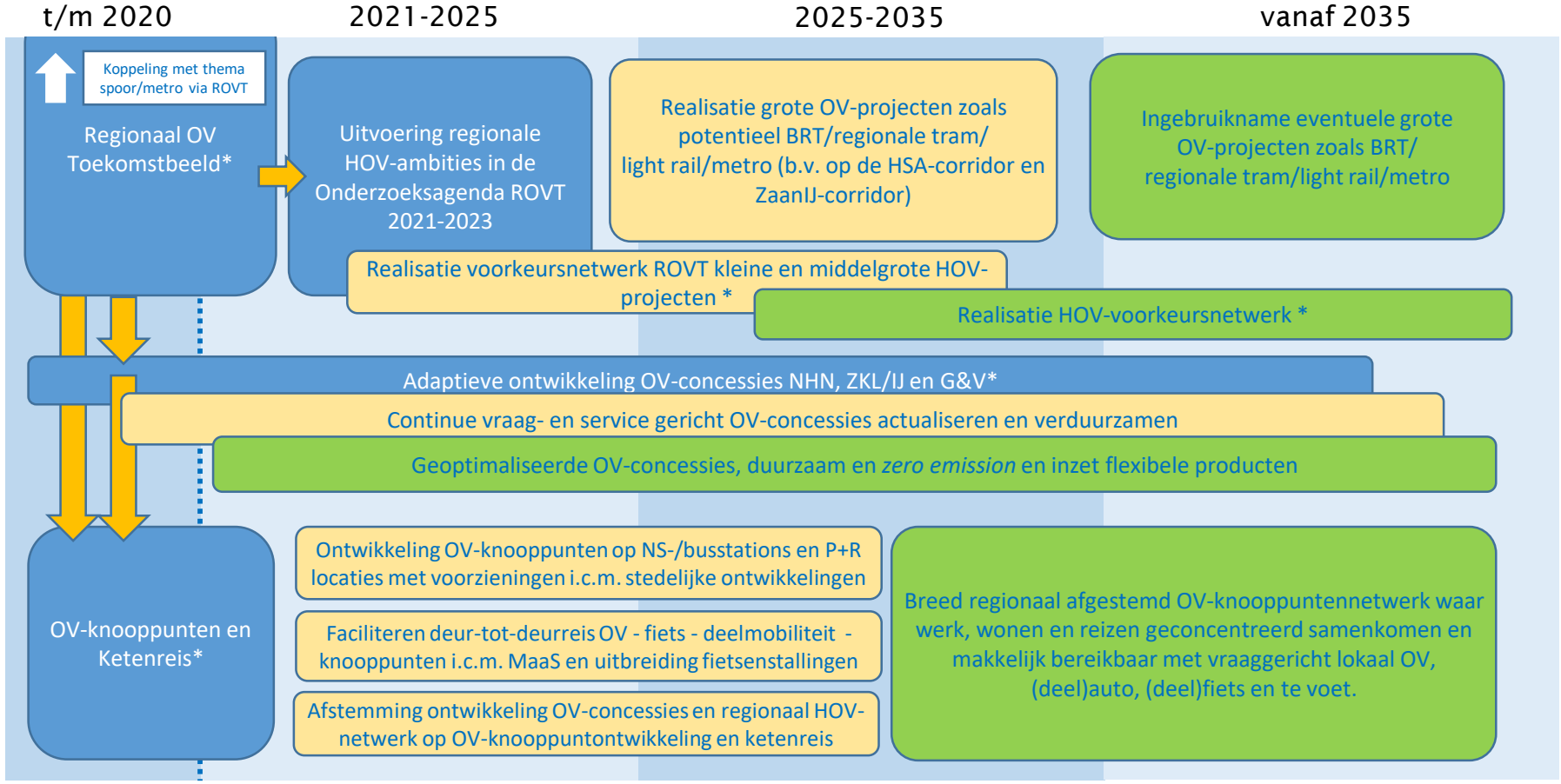
In samenwerking met gemeenten en de Vervoerregio Amsterdam zal de provincie zorgen voor eventueel benodigde infrastructuur. Daarnaast maakt de provincie in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam met de betreffende vervoerders afspraken over de ontwikkeling van het OV-product (dienstregeling, voertuigen) van het OV-verbindingen (adaptief concessiebeheer). Sommige verbeteringen zijn ook zonder nieuwe infrastructuur te realiseren.

Multimodale ketenreis

Daarnaast wordt ook ingezet op het verbeteren van de gehele ketenreis. Openbaar vervoer, fiets, lopen en auto zijn onderdeel van een duurzaam, toegankelijk en naadloos mobiliteitssysteem, dat inwoners en bezoekers in Noord-Holland van deur tot deur brengt, van het metropolitane hart tot in de haarvaten van de provincie.
Daar horen ook ambitieuze voorstellen bij ten aanzien van het HOV-bus en –tramnet, maar ook het bieden van maatwerk producten in het niet-stedelijk gebied.

De twee leidende principes zijn op dit moment sterke stroomlijnen met de R-net lijnen als vlaggenschip en maatwerk buiten stedelijk gebied. Dit beïnvloedt de verschillende netwerken (fiets, OV, auto), maar ook de knooppunten in dit netwerk en de diensten op het netwerk. Voor wat betreft het regionaal OV wordt de veelheid van ‘producten’, innovaties en discussies die lopen (b.v. deelmobiliteit en flexvervoer), bijeengebracht in het herijken van de concessies Noord-Holland Noord en Haarlem-IJmond.
De verdere uitwerking van het multimodale netwerk met naast OV en fiets ook P+R, hubs, knooppuntvoorzieningen, deelmobiliteit en MaaS vindt plaats in het Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040.

Overzicht processen en resultaten voor regionaal OV en multimodale ketenreis*



Provincie Noord-Holland

Actieve mobiliteit

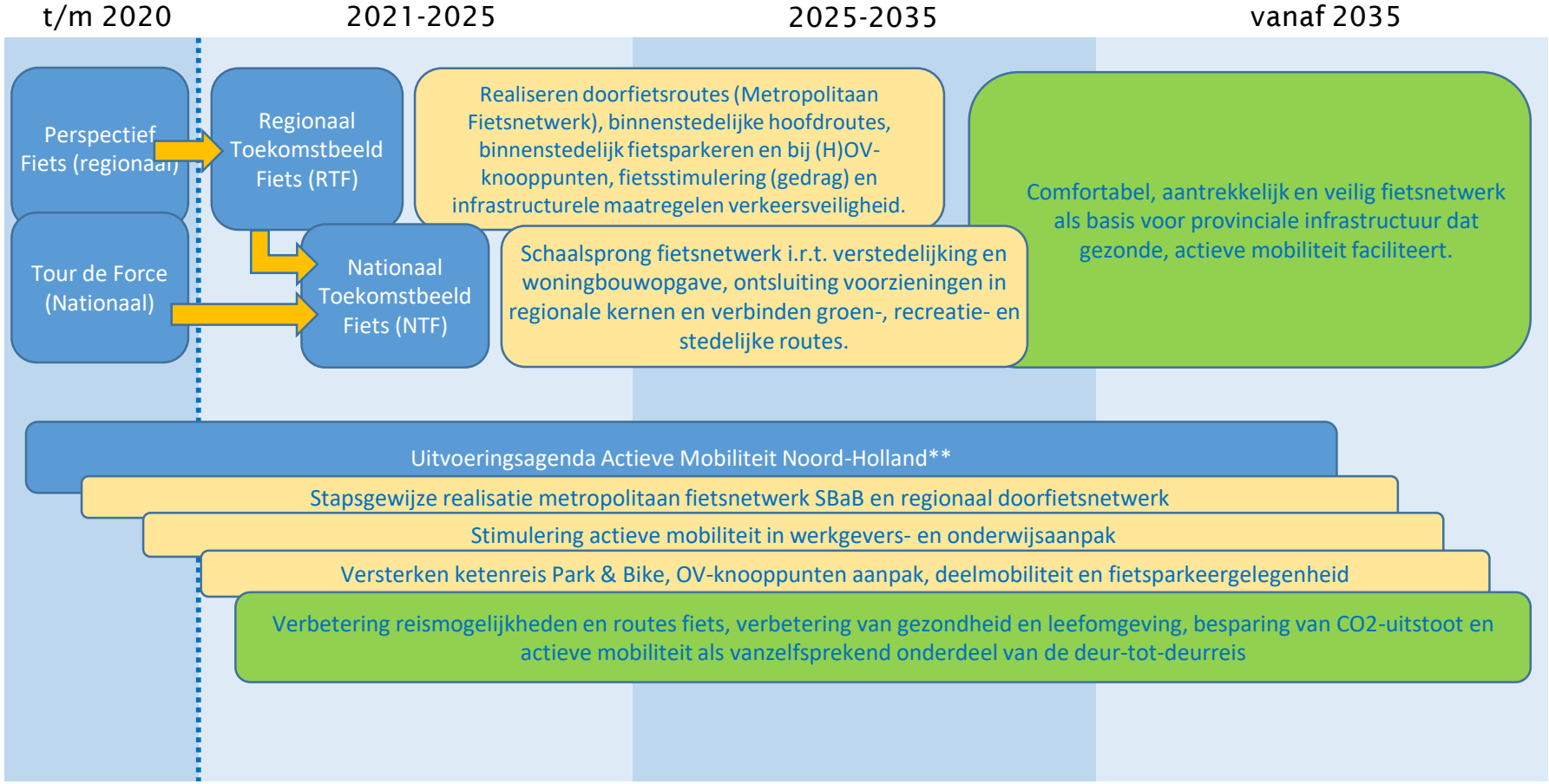
In de MRA is het metropolitaan fietsnetwerk opgesteld als netwerk voor doorfietsroutes tussen kernen en steden, om fiets een grotere rol in de regionale mobiliteit te kunnen laten spelen. In landelijk verband is onder de naam Tour de Force een landelijke visie op de rol van de fiets ontwikkeld. Met alle partijen is recent afgesproken om zowel een Nationaal Toekomstbeeld Fiets op te stellen dat beoogd een landelijk dekkend fietsnetwerk te realiseren. In Noord-Holland maken we dit concreet door een Regionaal Toekomstbeeld Fiets te maken. Het metropolitaan fietsnetwerk is hier een vertrekpunt voor.
In het regionaal toekomstbeeld fiets is naast aandacht voor het fietsnetwerk ook aandacht voor:

- Verbeteren van fietsverkeersveiligheid
- Grotere aandeel fiets in de mobiliteit
- Versterken van ketenverplaatsingen (fiets – OV, maar ook fiets – auto), o.a. door een goede fietsbereikbaarheid van en fietsvoorzieningen bij OV-haltes
- Gedrag
- Versterken van recreatieve netwerken
- Versterken van innovatiekracht, data en onderzoek

Aandachtspunt bij het doorfietsnetwerk zijn kruisingen van grote waterwegen, ook in relatie tot vervoer over water, ofwel door nieuwe bruggen (b.v. over het IJ in Amsterdam) als ook door pont- of veerverbindingen als onderdeel van het doorfietsnetwerk.

Actieve mobiliteit is echter niet alleen fietsen, maar ook lopen/wandelen. We willen hier meer prioriteit aan geven door lopen (naast de fiets) meer aandacht te geven in gebieds- en knooppuntontwikkelingen. Zo krijgt lopen en fiets in het multimodaal netwerkmanagement kader (MM NMK) voor (centrum)stedelijke gebieden de hoogste prioriteit.

Overzicht processen en resultaten voor actieve mobiliteit*



Provincie Noord-Holland

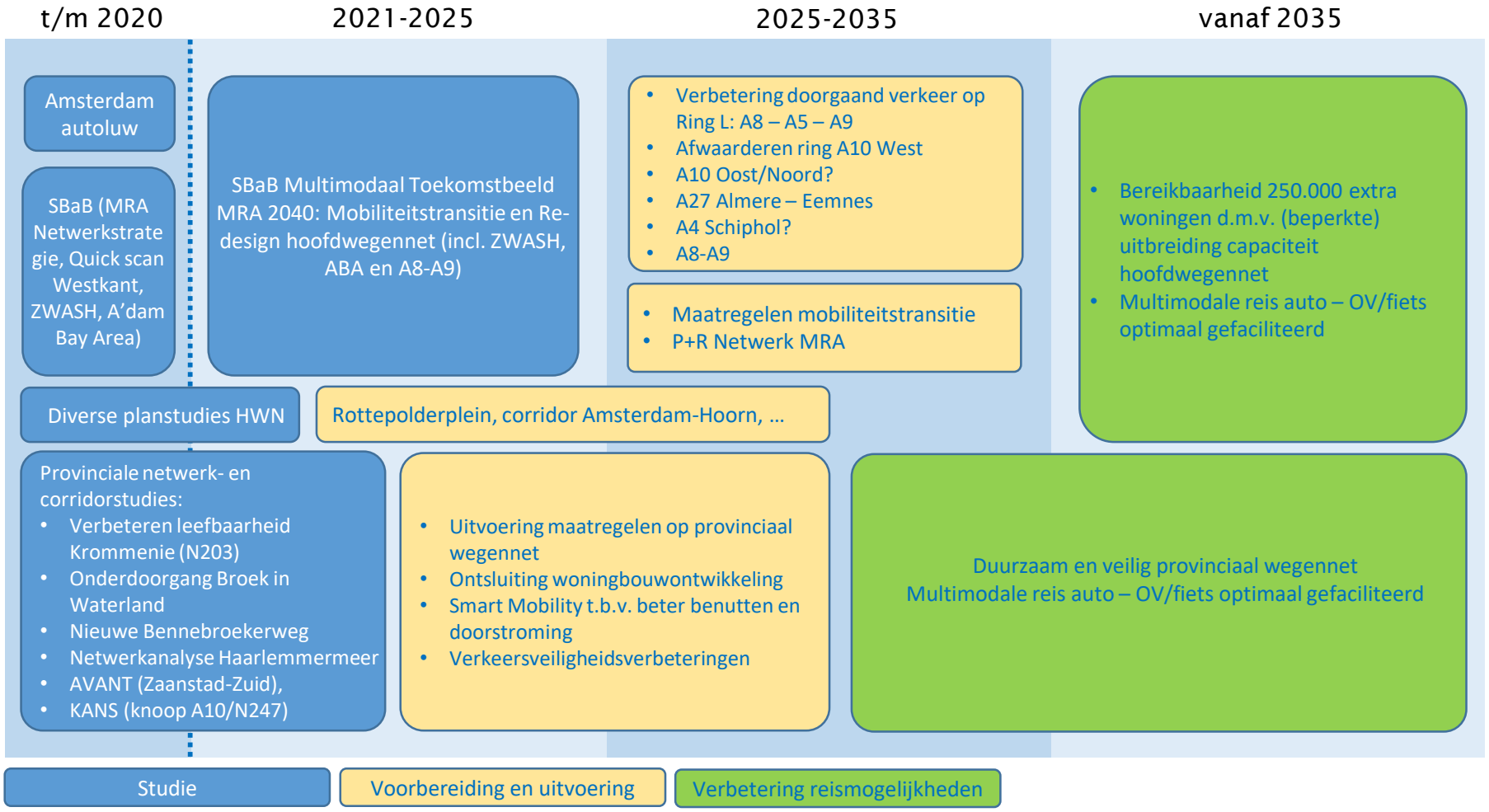
Keuzes op het wegennet

Met de SBaB-partners werken we aan het Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040. De eerste richtinggevende hoofdkeuzes uit dit toekomstbeeld voor het hoofdwegennet zijn dat:

- Doorgaand verkeer om Amsterdam heen rijdt zoveel mogelijk via de A9 en A5 naar de A1, A2 en A4 en vice versa. De Ring A10 (zeker het westelijke deel) neemt daardoor in belang af voor bovenregionaal autoverkeer. Mogelijk zijn hierbij aanpassingen aan het hoofdwegennet qua capaciteit en logische routekeuze nodig. Dit wordt in de MRA Netwerkstrategie verder onderzocht als 'stapsgewijs re-design' van het hoofdwegennet.
- Daardoor wordt het mogelijk om met name het zuidelijk en westelijk deel van de ring A10 een meer stedelijk karakter te geven waardoor de leefbaarheid rondom de A10 mogelijk kan verbeteren en ruimte ontstaat voor verdichting.

De provincie wil met mobiliteitsmanagement en de inzet op fiets, OV en multimodale reismogelijkheden de groei van de automobiliteit zodanig beperken dat het niet of nauwelijks nodig is om de capaciteit van het provinciale wegennet uit te breiden. De bestaande capaciteit kan door personen- en goederenvervoer beter benut worden door het stimuleren dat meer buiten de spits wordt gereden of via andere netwerken wordt gereisd. Hiermee kan de bereikbaarheid van economische en recreatieve kernlocaties worden geborgd. Overigens kan aanpassing van provinciale infrastructuur wenselijk zijn om andere doelen te behalen, b.v. doorgaand verkeer uit kernen halen ten behoeve van de leefbaarheid en verkeersveiligheid.
De provincie wil en kan geen netwerken meer bouwen op de piekcapaciteit. Daarmee accepteren we dat - binnen grenzen van veiligheid - er soms vertraging optreedt. Daar waar geen goede alternatieven zijn voor het gebruik van de auto, zal de provincie aandacht (blijven) hebben voor een goede autobereikbaarheid.

Overzicht processen en resultaten voor wegennet



Provincie Noord-Holland

Luchtvaart

De provincies en gemeenten in de regio rond Schiphol werken gezamenlijk aan de belangenbehartiging van de regio bij de ontwikkeling van luchtvaart en luchthaven in relatie tot de omgeving. Dit gebeurt via het samenwerkings-verband Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS). De verschillende, soms tegenstrijdige, belangen in het gebied moeten afgewogen worden om de (ruimtelijke) kwaliteit van de regio te behouden en versterken.
Daarnaast heeft de provincie samen met het Rijk geïnvesteerd in het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in de regio rondom Schiphol via de Stichting Leefomgeving Schiphol.

Daar waar het Rijk verantwoordelijk is voor besluiten over het vliegverkeer en luchtruim, liggen de belangen en de beleidsinzet van de provincie meer op de grond: de bereikbaarheid, de kwaliteit van de leefomgeving, mogelijkheden voor verstedelijking en economische ontwikkeling.

De beleidsinzet in relatie tot luchtvaart en Schiphol is:

- Voor de landzijdige bereikbaarheid voor werknemers en luchtpassagiers inzetten op de mobiliteitstransitie (grotere rol fiets en OV) en meer reizen buiten de spits.
- Ontlasten multimodale knoop Schiphol door verbeteren overstapfunctie knooppunten Schiphol-Noord en Hoofddorp, o.a. door doortrekken Noord-Zuidlijn en verbeteren van het HOV-busnetwerk.
- Behouden van intercontinentale netwerk t.b.v. bereikbaarheid van internationale functies in de MRA en Nederland en versterken van de hub-functie als dat hiervoor nodig is.
- Substitutie van (continentaal) luchtverkeer op afstanden tot 800 km door snel internationaal spoorvervoer.
- Inzet op verbeteren van de leefbaarheid en ontwikkelmogelijkheden in de omgeving van Schiphol door verminderen overlast door luchtverkeer.
- Verkennen van de mogelijkheden die technologische ontwikkeling in de luchtvaart voor de toekomst biedt.

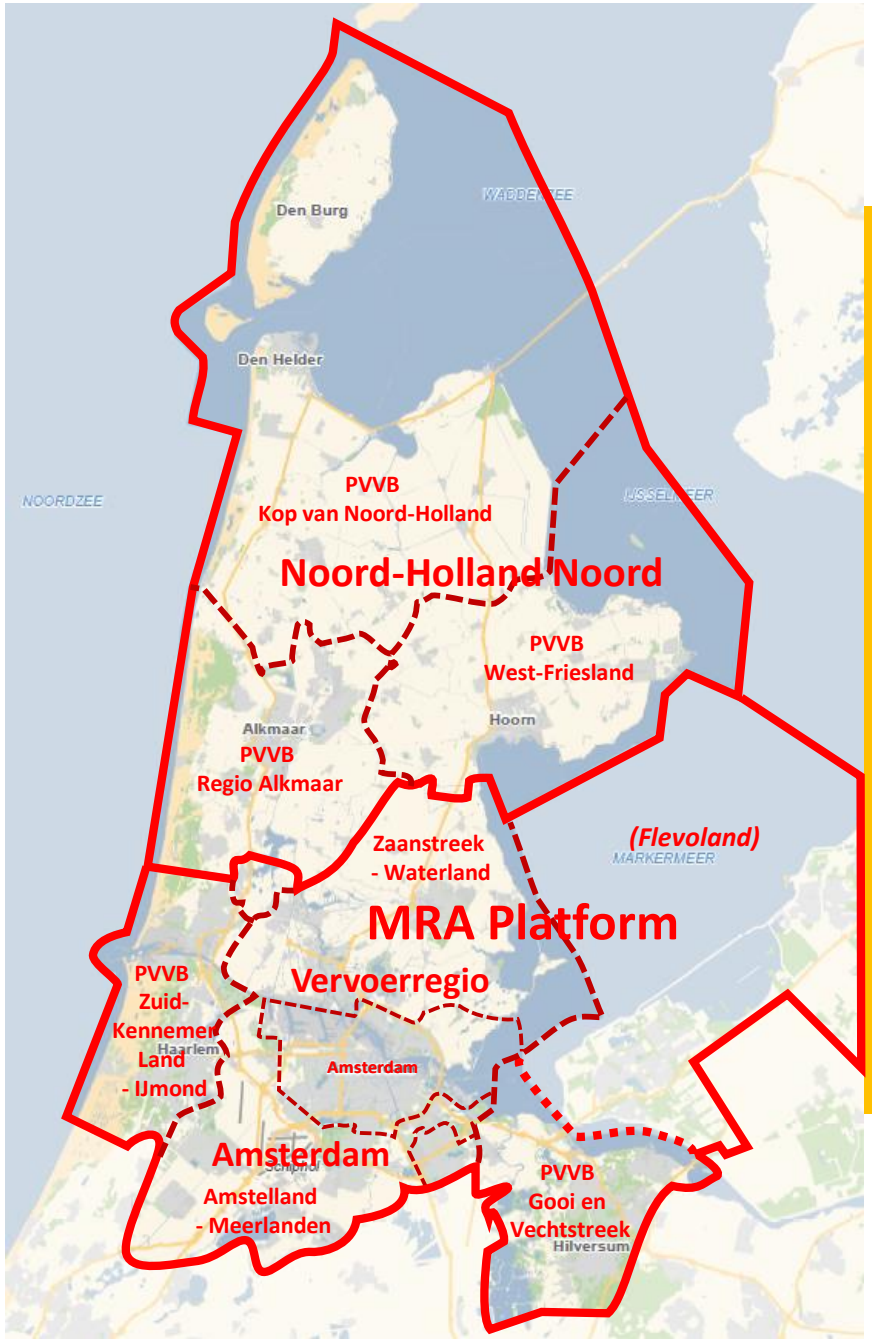
4. Hoe gaan we dit doen

4.1 Samenwerken

De provincie wil graag samen met medeoverheden en andere partners aan de slag met de opgaven voor mobiliteit. Deze samenwerking vindt plaats op meerdere tafels. Er zijn nationale vraagstukken die met het Rijk en/of in IPO-verband worden opgepakt. We werken samen met omliggende provincies in het landsdeel Noordwest, waarin we onze gemeenten vertegenwoordigen (b.v. in MIRT[6]). In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) werken we voor (boven)regionale vraagstukken samen met de MRA-partners (gemeenten, Vervoerregio Amsterdam (VRA) en provincie Flevoland) en in de regio's van Noord-Holland werken we samen met gemeenten, o.a. via PVVB's[7] en via de samenwerking met de VRA.

[6] Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport van het Rijk.

[7] Provinciaal verkeer- en vervoerberaad in de regio's Noord-Holland Noord, Zuid-Kennemerland-IJmond en Gooi- en Vechtstreek.



Provincie Noord-Holland

Samenwerking in beleidsontwikkeling

Provinciale beleidsontwikkeling
(met of zonder afstemmen met regio's):



Provinciale Staten:
- Perspectief Mobiliteit
- Eigen beleidsstukken
- Kaders/koersen
- Uitvoeringsprogramma's

Beleidsontwikkeling in samenwerking in PVVB's:
- OV
  - (H)OV-projecten
  - Knooppunten
  - Concessies
  - Landelijk TBOV
- Fiets
- Overige regionale thema's Slim – Schoon - Veilig
- Woningbouwontwikkeling in relatie tot mobiliteit

Beleidsontwikkeling in samenwerking in MRA:
- Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040
- ROVT (voor heel NH en Flevoland)
- RMP (voor heel NH en Flevoland)
- Verstedelijkingsvisie
- Metropolitaan fietsnetwerk
- MIRT onderzoek A'dam Bay Area
- Quick scan westkant Amsterdam

Provincie Noord-Holland

Samenwerken betekent voor de provincie samen beleid maken en samen keuzes maken, uiteraard vanuit de eigen verantwoordelijkheid. Dit wordt binnen de MRA op het gebied van mobiliteit o.a. gedaan in het programma Samen Werken aan Bereikbaarheid (SBaB), waarin ook het Rijk participeert. De Verstedelijkingsstrategie en de Netwerkstrategie van de MRA betreffen de gezamenlijke visie op de ontwikkeling van de MRA en leiden ook tot gezamenlijke keuzes (o.a. investeringen). De visie en de keuzes uit dit programma zijn dan ook gebruikt voor dit Perspectief Mobiliteit en de provincie zal de beleidsinzet uit het Perspectief Mobiliteit ook actief inbrengen in de gezamenlijke MRA-activiteiten. Naast de samenwerking in MRA-verband zal de provincie afspraken voor realisatie en implementatie vooral met gemeenten en de VRA moeten maken.

Rollen van de provincie

De provincie behartigt vooral het regionale belang. Een groot deel van de mobiliteit betreft regionale verplaatsingen, over de gemeentegrens heen. De provincie maakt daarom beleid met betrekking tot die regionale verplaatsingen en vindt daarom iets van alle elementen van de reis, van herkomst tot en met bestemming en daarmee ook over de ontwikkeling van woningen, voorzieningen en werkgelegenheid (locatie én bereikbaarheid). Deze verantwoordelijkheid voor regionale mobiliteit heeft ook een grote samenhang met andere provinciale belangen op regionaal schaalniveau, namelijk bescherming van natuur en landschap, leefbaarheid, klimaat en verstedelijking.

De provincie behartigt haar belangen, maar neemt ook vaak de rol van regisseur voor regionale samenwerking op zich. Tevens stelt de provincie indien nodig haar kennis en kunde beschikbaar voor regionale vraagstukken.

Hiermee hangen logischerwijs een aantal wettelijke taken samen. Zo is de provincie samen met de VRA concessieverlener voor het regionaal openbaar vervoer in de provincie. Daarom stemt de provincie vanuit die rol ook af met het Rijk en de spoorsector over de relatie met het spoor dat ook een regionale functie heeft.

Daarnaast is de provincie ook eigenaar en beheerder van het provinciale wegennet en regionale HOV-infrastructuur.

Voor deze taken beschikt de provincie over middelen voor beheer, exploitatie en investeringen.

4.2 Strategische agenda's mobiliteit

De provincie Noord-Holland is een diverse provincie. Elke deelregio heeft andere opgaven. Daarom hecht de provincie aan samenwerking op maat. We zetten al jaren in op regiogericht werken. Dit betekent nauwe samenwerking met gemeenten en andere partners.
Voor opgaven en vraagstukken op (deel)regionaal niveau werken we samen met de betreffende gemeenten. We willen deze samenwerking versterken en efficiënter maken door samen een Strategische agenda's (mobiliteit) op te stellen en vanuit die agenda samen aan de slag te gaan met de regionale vraagstukken.

Vanuit de PVVB's willen we samen met de regio's hiermee aan de slag. De provincie neemt het Perspectief Mobiliteit mee als basisdocument en als overzichtelijke input hoe de provincie aankijkt tegen hoe opgaven zouden moeten worden opgepakt. We willen met gemeenten in regioverband aan de slag om samen te kijken welke maatregelen het meest kansrijk zijn en wat het meest prioriteit heeft.



Door deze beelden bij elkaar te brengen kunnen we samen komen tot keuzes, prioriteiten en afspraken over eventueel investeren en realisatie.
Door samen te werken vanuit een gemeenschappelijke agenda willen we focus aanbrengen in de samenwerking en ambtelijke en bestuurlijke inzet efficiënter maken.

4.3 Uitvoering

Uitvoering van maatregelen vindt vooral plaats via uitvoeringsprogramma's. Dit betreft afspraken maken, subsidies verstrekken (voor uitvoering door andere partijen) en realisatie van maatregelen door onszelf of door partners.
Voor wat betreft de realisatie van infrastructuur-maatregelen is provincie verantwoordelijk voor het realiseren en beheren van provinciale wegen met bijbehorende fiets- en HOV-infrastructuur en provinciale vaarwegen.
Daarnaast kunnen maatregelen voor OV ook wijzigingen in de OV-concessies betekenen, waarvoor de provincie opdrachtgever (concessieverlener) is voor de regio's Noord-Holland Noord, Zuid-Kennemerland-IJmond en Gooi en Vechtstreek. Voor maatregelen in andere concessies worden afspraken gemaakt met de VRA of buurprovincies.
Andere maatregelen zoals verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement, lobby, campagnes, subsidies, afspraken maken met andere partijen en vergunningverlening worden uitgevoerd via uitvoeringsprogramma's.

4.4 Uitvoeringsprogramma Slim, schoon en veilig

De ontwikkelrichtingen, waarlangs de mobiliteitstransitie wordt vormgegeven, moeten leiden tot een slimme, schone en veilige mobiliteit. Het uitvoeringsprogramma Slim, Schoon en Veilig staat voor het verbinden van diverse opgaven in een regionale aanpak. Verkeersveilige maatregelen staan niet op zichzelf, door bijvoorbeeld veilige fietspaden aan te leggen, stimuleer je ook inwoners om meer te gaan fietsen, wat goed is voor de gezondheid, maar ook voor de leefbaarheid en de beperking van de CO_2-uitstoot. Ook Smart Mobility maatregelen staan niet op zichzelf en dragen bij aan een leefbaarder, gezondere en bereikbaarder Noord-Holland. Slimme verkeerslichten (iVRi's) bevorderen de doorstroming van het openbaar vervoer, fietsers en vrachtverkeer, wat weer een bijdrage kan leveren aan duurzame mobiliteit, doordat minder stops van bijvoorbeeld de vrachtwagens minder uitstoot betekent en doordat fietsen aantrekkelijker wordt door het geven van prioriteit en het bijhouden en combineren van de fietsdata.

Met slim, schoon en veilig willen we de samenhang tussen de verschillende opgaven voor verkeersveiligheid, logistiek, fiets en Smart Mobility onder de noemer Duurzame Mobiliteit aan elkaar verbinden. Hiermee zien we de volgende meerwaarde voor een breed uitvoeringsprogramma Slim, Schoon en Veilig:

- Integrale beleidsvorming
- Versterken van regionale samenwerking
- Bundelen van financiën
- Data gedreven mobiliteit (verzamelen, verbeteren, koppelen)

4.5 Samen Werken aan Bereikbaarheid

In het programma Samen Werken aan Bereikbaarheid (SBaB) werken Rijk en MRA samen aan mobiliteitsopgaven in de MRA. Dit betreft gezamenlijke gebieds- en netwerkonderzoeken, maar ook toewerken naar investeringsbesluiten. Het programma SBAB heeft ook een uitvoeringsprogramma. Vanuit SBaB wordt ook het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) ten behoeve van het Klimaatakkoord opgesteld.

4.6 Andere uitvoeringsprogramma's

Naast Slim – schoon- veilig vindt ook uitvoering plaats in de MRA-samenwerking, b.v. via MRA-elektrisch (laadinfrastructuur), platform Smart Mobility. De provincie realiseert zelf uitbreidingen en aanpassingen van infrastructuur op eigen areaal via het Integraal Meerjarenprogramma infrastructuur (IMPI), bij voorkeur gecombineerd met beheer en onderhoud. Een andere manier van uitvoering is via concessiebeheer van het openbaar vervoer. Ook kunnen afspraken worden gemaakt met partners zoals het Rijk, de VRA en gemeenten dat uitvoering plaats vindt via hun uitvoeringsprogramma's.

5. Financiële middelen en keuzes maken

5.1 Beperkte beschikbaarheid financiële middelen

Om beleid uit te voeren zijn vaak financiële middelen nodig, oftewel om infrastructuur te realiseren, om een subsidie te verlenen of het kopen van een dienst of data. Voordat een investeringsbeslissing wordt genomen, zijn ook middelen nodig voor onderzoek, studie en ontwerp. Als een maatregel is uitgevoerd zijn vervolgens ook nog eens middelen voor exploitatie (OV-concessies) of beheer en onderhoud nodig. We constateren dat beheer en onderhoud door nieuwe investeringen en door stijgende kosten een steeds grotere beslag legt op de beschikbare middelen.

We constateren dat de kosten van onze ambities veel groter zijn dan de beschikbare middelen zoals die zijn voorzien. Daarbij dan voor vervanging van bestaande (naoorlogse) infrastructuur veel geld nodig is.

Voor de huidige coalitieperiode zijn alle middelen belegd. Voor volgende coalitieperiode moeten prioriteiten worden gesteld (keuzes maken) en op zoek worden gegaan naar aanvullende middelen. Met dit Perspectief Mobiliteit worden geen financiële besluiten genomen. Hierna geven we aan hoe we willen gaan prioriteren en keuzes maken én hoe we op zoek gaan naar meer externe middelen door middel van lobby en het zoeken naar andere financieringsbronnen.

5.2 Prioriteren

Als middelen ontoereikend zijn, dan moet je keuzes maken. De provincie moet daarom prioriteren in waar ze in wil investeren. We gaan daarvoor een afwegingskader hanteren. Met dit afwegingskader brengen we meerdere overwegingen voor een investeringsbeslissing of keuze tussen investeringen samen. Dit zijn inhoudelijke criteria (bijdrage aan doelen, effectiviteit van de maatregel), maar ook financiële criteria (mate van cofinanciering, hoogte van de investering, voorkomen van andere investeringen) en bestuurlijk-maatschappelijke criteria (draagvlak bij partners), kortom een overzicht van al onze overwegingen.

Afwegingskader

	criterium, draagt bij aan … of voldoet aan …	toelichting
Inhoudelijke criteria uit de mobiliteitstransitie		
1	mobiliteit verminderen of voorkomen van mobiliteit	door het voorkomen of verminderen van mobiliteit treden knelpunten of negatieve effecten niet op en/of worden verminderd
2	stimuleren modal shift naar lopen, fietsen, OV of water (verbeteren multimodale bereikbaarheid bestaande functies)	door stimuleren modal shift wordt meer gebruik gemaakt van gezonde en ruimte-efficiënte vervoerwijzen, ook via multimodale reismogelijkheden (hubs, P+R, overstappen, deelmobiliteit)
3	beter benutten van bestaande netwerken	voorkomen overbelasting en/of uitbreiding, bij OV gunstiger exploitatie, spitsmijden, focus op optimaliseren (versterken ketens, zwakke netwerkschakels)
4	verduurzamen van mobiliteit, verbeteren van de leefbaarheid	minder CO2-uitstoot en andere emissies, minder geluid/hinder, grotere veiligheid
5	veiliger maken van mobiliteit	bijdrage aan doel 0 doden in 2030
6	verbeteren van de multimodale bereikbaarheid van nieuwe functies	maakt woningbouw, realisatie nieuwe bedrijventerreinen of kantoren mogelijk
Financiële en bestuurlijk-maatschappelijke criteria		
7	Effectieve benutten exploitatiemiddelen	hogere kostendekkingsgraad maakt groei OV zonder toename exploitatiesubsidie mogelijk, andere inzet middelen kan effectiever zijn
8	voorkomen of verminderen (grotere) investeringen en/of onderhoudskosten	
9	cofinanciering beschikbaar	
10	draagvlak bij partners	genoemd in coalitieakkoord, visiedocument, bestuurlijke afspraak

Uiteraard is een randvoorwaarde dat de maatregel niet strijdig is met provinciale randvoorwaarden op gebied van natuur, cultuur, milieu en landschap.

Wanneer passen we het toe?

Het afwegingskader is een weerspiegeling van wat we willen. Daarom passen we het consequente toe, vanaf de eerste ideeën voor een opgave tot de uiteindelijke prioritering van maatregelen:

1. Welke opgaven spelen in de regio en welke smaken zijn er om die aan te pakken?
• Afwegingskader gebruiken om kaf en koren te scheiden bij toepassen beleidsprincipes. • Fase á la MIRT-onderzoek (nog geen gesprek over geld)
2. Verkennen mogelijke oplossingen en effecten op opgave(n)
• Afwegingskader gebruiken om oplossingen te scoren en te prioriteren binnen de opgave/regio. • Fase á la MIRT-verkenning (zicht op geld nodig)
3. Prioriteren (en programmeren)
• Afwegingskader gebruiken om te prioriteren tussen maatregelen. Welke eerst en welke later/niet?

5.3 iNHi: instrument voor prioritering

De provincie gebruikt het instrument iNHi (investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur) om in stap 3 objectieve beslis-informatie te gebruiken om potentiële maatregelen ten opzichte van elkaar te kunnen afwegen. De in de iNHi gebruikte criteria komen overeen met de inhoudelijke criteria uit het afwegingskader.

Op basis van de toepassing van de iNHi kan samen met informatie over de programmering van beheer en onderhoud (via de NIKG Nota infrastructurele kapitaalgoederen) van de eigen infrastructuur, worden geprogrammeerd welke investeringen de provincie wanneer op haar eigen infrastructuur gaat realiseren. Door het bundelen van investeringen in uitbreiding of aanpassing met benodigd beheer en onderhoud kunnen op de totale levensduur kosten worden bespaard en overlast bij werkzaamheden deels worden voorkomen.

Bij het programmeren dient ook rekening gehouden te worden met doorlooptijden van onderzoek, voorbereiding en realisatie. Bij grote projecten (b.v. spoor/metro/tram) kan de totale doorlooptijd meer dan 10 jaar bedragen.

5.4 Zoeken naar meer middelen

Naast prioriteren en keuzes maken is het ook kansrijk en nodig om op zoek te gaan naar meer middelen. Dit kan door cofinanciering voor de gewenste maatregelen bij medeoverheden en marktpartijen. We weten dat de middelen bij andere overheden zeer beperkt zijn. Daarom zetten we met partners in op lobby naar het Rijk voor het ter beschikking stellen van meer middelen voor investeringen in mobiliteit, zowel voor nationale als regionale infrastructuur. Voor deze lobby is van belang:

- Rijksbelang aantonen: duidelijk maken waarom het Rijk in regionale maatregelen zou moeten (willen) investeren, o.a. door het benadrukken dat de totale reis van deur tot deur moet kloppen, dus niet alleen het deel via de Rijksnetwerken.
- Niet-mobiliteitsbudgetten aanspreken: er is een grote inhoudelijke samenhang in opgaven als verstedelijking/woningbouw, klimaatdoelen en mobiliteit. Mogelijk kan met een integraal, samenhangend verhaal aanspraak worden gemaakt of budgetten van andere ministeries dan IenW.
- Af en toe komen (soms onverwacht) bij het Rijk of in Europa budgetten beschikbaar voor specifieke doeleinden. Hierop willen we ons voorbereiden door projecten met een brede onderbouwing ‘op de plank’ te hebben liggen. Deze projecten kunnen met een creatieve, aan de eisen van de specifieke fondsen aangepaste motivering dan worden ingediend, b.v. een fietsproject als verkeersveiligheidsproject indienen. Vaak dienen onze projecten toch al meerdere doelen.

Naast meer middelen, prioriteren en zoeken naar andere vormen van financiering, zijn er nog andere sporen denkbaar:

- integrale gebiedsontwikkeling
- uitbesteden van dienstverlening of aan de markt overlaten van mobiliteitsdiensten

Het aanboren van financiering uit de markt kan haalbaar zijn, mits we de investering voor de markt interessant maken. Dit zal vaak creatieve en langjarige afspraken vergen.

Bijlage: beleidsprincipes omgevingsvisie

In deze bijlage is aangegeven hoe we principes uit de Omgevingsvisie zijn geconcretiseerd naar beleidsinzet voor mobiliteit zoals opgenomen in hoofdstuk 3.

Principes Omgevingsvisie[8]	Concretisering in Perspectief Mobiliteit
3. Nieuwe ruimtelijk-economische ontwikkelingen worden zo veel mogelijk ruimtelijk geclusterd op locaties nabij OV-, weg-, energie- en data-knooppunten.	Opvangen van de groei van de mobiliteit in stedelijk gebied vooral met fiets en OV. Fiets en OV zijn een aantrekkelijk alternatief voor de auto, zodat reizigers meerdere reisalternatieven hebben en de leefbaarheid in en rondom steden verbetert door minder overlast van wegverkeer. Dit sluit aan bij de keuze om vooral te verstedelijken bij OV-knooppunten.
8. Wonen en werken worden zoveel mogelijk binnenstedelijk gerealiseerd en geconcentreerd.	Ondersteunen van gemeentelijk beleid om autoluwe (binnen)steden te creëren. Daarom inzet op faciliteren van de overstap van auto op OV en fiets aan de rand van het stedelijk gebied (P+R, Hubs). Hiermee zorgen we ervoor dat de autobereikbaarheid van steden, ook vanuit de regio gegarandeerd blijft.

[8] De nummering betreft de nummering uit de Omgevingsvisie NH2050.

Provincie Noord-Holland

Principes Omgevingsvisie	Concretisering in Perspectief Mobiliteit
9. Om de groei van het verkeer in de metropool in goede banen te leiden moet worden geïnvesteerd in alle verkeersnetwerken, het regionaal OV en fietsnetwerk en auto, waarbij de grotere behoefte aan ruimte voor regionaal verkeer boven interregionaal en doorgaand verkeer wordt gefaciliteerd.	Opvangen van de groei van de mobiliteit in stedelijk gebied vooral met fiets en OV. Fiets en OV zijn een aantrekkelijk alternatief voor de auto, zodat reizigers meerdere reisalternatieven hebben en de leefbaarheid in en rondom steden verbetert door minder overlast van wegverkeer. Dit sluit aan bij de keuze om vooral te verstedelijken bij OV-knooppunten.
	Ondersteunen van gemeentelijk beleid om autoluwe (binnen)steden te creëren. Daarom inzet op faciliteren van de overstap van auto op OV en fiets aan de rand van het stedelijk gebied (P+R, Hubs). Hiermee zorgen we ervoor dat de autobereikbaarheid van steden, ook vanuit de regio gegarandeerd blijft.

Principes Omgevingsvisie	Concretisering in Perspectief Mobiliteit
11. Bedrijvigheid in de metropool kan zich blijven ontwikkelen binnen de beschikbare milieuruimte, waarbij op een beperkt aantal plekken nieuwe woningbouw te maken kan krijgen met een grotere mate van geluidhinder, binnen de wettelijke grenzen.	Voordat er keuzes kunnen worden gemaakt over Schiphol na 2020 moet er helderheid komen over de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart en Schiphol. In de tussenliggende periode moet het hubnetwerk op Schiphol in stand kunnen blijven. Deze hubfunctie van Schiphol vraagt daarbij om sturing op basis van selectiviteit: vakantie-vluchten dienen zoveel als mogelijk te worden beperkt (Lelystad airport).

Principes Omgevingsvisie	Concretisering in Perspectief Mobiliteit
13. Om de bereikbaarheid van het noordelijk deel van de provincie te verbeteren, worden functies of bestemmingen zoveel mogelijk gebundeld nabij OV-, weg-, energie-, agri- en data-knooppunten, aangevuld met de ontwikkeling van vraaggestuurde vervoersconcepten[9].	Waar mogelijk worden de veelgebruikte verbindingen versterkt. Door bepaalde functies of bestemmingen zoveel mogelijk te bundelen nabij knooppunten, kunnen de verkeersstromen toenemen. Dat maakt een reguliere, hoogwaardige vorm van OV gerechtvaardigd en rendabel.
	Inzetten in het kader van Smart Mobility op de doorontwikkeling van ketenmobiliteit en deelmobiliteit, betere reisinformatie naar reizigers over de verschillende reismogelijkheden, evenals het makkelijker maken van het gebruik ervan (Mobility as a Service, MaaS). Hiervoor is het nodig om in te zetten op een betere beschikbaarheid van data om dit mogelijk te maken.
	Aandacht voor bereikbaarheid van doelgroepen zonder auto. Mobiliteit op maat en burgerinitiatieven, toegankelijk gemaakt via MaaS, kunnen bijdragen aan vergroting van mobiliteitsmogelijkheden van en naar kleinere kernen.
	Behouden van de autobereikbaarheid van voorzieningen, werk en recreatie in niet-stedelijk gebied. De groei hier is beperkt (beperkte groei wonen en werken).

[9] Met vraaggestuurde vervoersconcepten bedoelen we de inzet op vervoerconcepten die passen bij de vaak bescheiden vraag. Dit betreft vaak vervoer op maat.

Provincie Noord-Holland