



De investeringsstrategie legt de relatie tussen ambities op de mobiliteit en infrastructuur, maar ook voor de gezonde leefomgeving, biodiversiteit, klimaatadaptatie en de plancapaciteit voor woningbouw. Want infrastructuur is dienend aan meer dan mobiliteit. De iNHi is een beslissingsondersteunend instrument met een afwegingsmodel voor brede integrale ambities: 'waar slim te investeren in het provinciale infrastructuurnetwerk' en 'bij te dragen aan het oplossen van de huidige opgaven'.

De ontwikkeling van de iNHi is een samenwerking van een zeer brede groep beleidsadviseurs van Mobiliteit, Gezonde leefomgeving, Natuur, Beheer en Onderhoud, Ruimtelijke Ontwikkeling en verschillende data-experts. Maar ook de Wageningen Universiteit, RIVM en Stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid, de SWOV. De iNHi is daarmee een breed integraal proces met veel relaties en raakvlakken. Daarom ook uitgenodigd de commissies Natuur Landschap en Gezondheid (ivm de relatie tot biodiversiteit en gezonde leefomgeving) en Ruimte Wonen en Klimaat (ivm de relatie tot wonen, bereikbaarheid en ruimte en klimaatadaptatie).

Er is een schaarste aan middelen voor investeringen in de infrastructuur? Zoals zojuist gepresenteerd in uw commissie door mijn collega dhr. Hol.

De afnemende beschikbaarheid van middelen, de toenemende complexiteit van projecten én de nog steeds aanwezige ambities, maakt dat scherp prioriteren en keuzes maken juist nu nodig is: het geld dat er is, hoe zet je dat het meest effectief in.

In 2014 was er een eerste en nu nog geldende investeringsstrategie, toen met een sterke nadruk op het verbeteren van doorstroming en verkeersveiligheid.

De constatering is dat deze nadruk niet meer passend is in deze tijd.

We zijn daarom een proces van inhoudelijke actualisering gestart resulterend in de iNHi-2021, omdat er behoefte was aan actuele data en een nieuw afwegingskader. Maar deze keer breder: niet alleen voor het wegverkeer, ook voor de fiets, het OV en op het gebied van biodiversiteit, klimaatadaptatie en de gezonde leefomgeving. Inclusief een relatie tot wonen en ruimte.

Dit heeft ook geleid tot een procesvoorstel waarbij we de iNHi in de toekomst gelijk willen laten lopen met de bestuurlijke cyclus en de daarbij horende ambities, startend met de formatie van 2023.

Vandaag geef ik de algemene beeldvorming van de iNHi: hoe kunnen we Samen slim duurzaam investeren?



Samen

Integraal door de organisatie heen, zoals in de inleiding opgesomd.

Samen is ook in gesprek en samenwerking met de regio.

Slim

De iNHi biedt inzicht in brede en urgente ambities en opgaven waar de provinciale infrastructuur een oplossing voor kan bieden. Want niet alles kan.

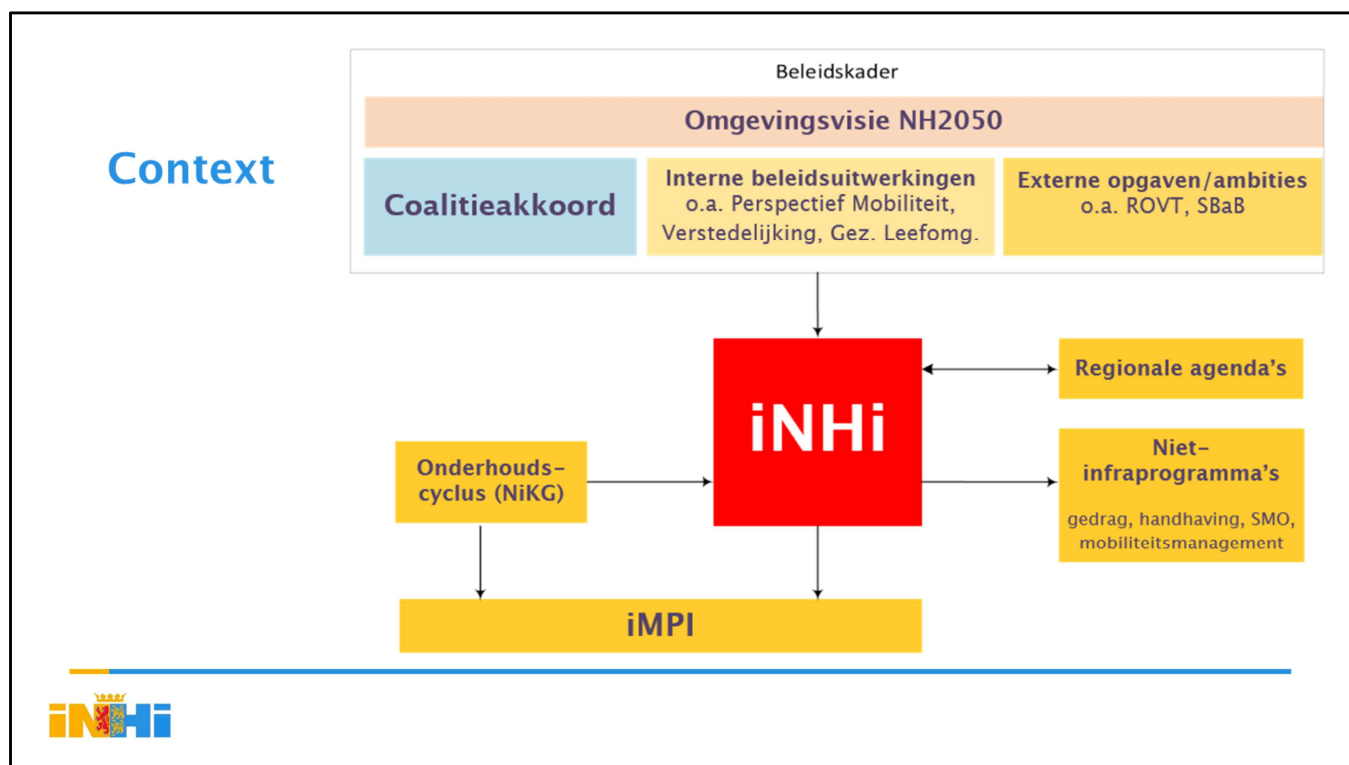
Dus hoe krappere de middelen, hoe belangrijker het is om goed te kiezen.

De iNHi biedt die signalering en prioritering van opgaven leidend tot de initiatie van projecten.

Duurzaam

Voor die dergelijke projecten wordt eerst onderzocht of de mobiliteit Verminderd, of anders Veranderd kan worden. Voordat de infrastructuur Verbeterd moet worden. Daarmee is de uiterste oplossing de realisatie van infrastructurele maatregelen. We zijn erop gericht om het aanleggen of uitbreiden van infrastructuur zo veel mogelijk te beperken of uit te stellen door het toepassen van andere oplossingen, zoals het faciliteren van modal shift.

Dit is eigenlijk de eerste stap in de verduurzaming van de infrastructuur: het niet aanleggen ervan!



U ziet hier een schema met de relaties naar de iNHi.

De iNHi combineert ambities en opgaven. Gebaseerd op bestaande interne beleidsuitwerkingen en externe opgaven. *(Zoals bovenin het schema te zien is)*

Waarna de iNHi als brede belangenafweging de knelpunten en opgaven op de eigen infrastructuur signaleert en prioriteert.

Op welke locatie voldoet de infrastructuur het minst aan de gestelde brede ambities?

Daarna initieert de iNHi de daarbijhorende oplossingsrichtingen met het hoogste beleidsrendement in het best passende programma.

Oftewel: de iNHi haalt de meeste effectiviteit uit de ingezette euro op de infrastructuur

Waar mogelijk een niet-infra-oplossing en waar nodig geprogrammeerd in het iMPI, het Integraal

Meerjarenprogramma Infrastructuur.

Na het combineren (van interne en externe ambities), signaleren en prioriteren (van opgaven) en het initieëren (van de oplossingen), is de iNHi kaderstellend.

Kaderstellend voor bijvoorbeeld regionale agenda's en provinciale thematische uitvoeringsprogramma's.

Een voorbeeld is als een regiopartner de provincie vraagt om te investeren op het provinciale netwerk.

De iNHi toont of er op dit wegtraject ook andere integrale ambities zijn. Zo ja, dan zal een investering meer kans hebben dan wanneer er geen provinciale ambities zijn.



Mobiliteitstransitie

Hoofdpogaven mobiliteit gerelateerd aan de iNHi:

- Het accommoderen van de urgente woningbouwopgave
- Daily Urban System van de MRA
- Verkeersveiligheid: nul verkeersdoden in 2050
- Inzet op OV en Actieve mobiliteit (modal shift)
- Het voorkomen van negatieve effecten van mobiliteit op de gezonde leefomgeving, biodiversiteit en klimaat
- Duurzame aanleg en beheer van infrastructuur
- Efficiëntie op structurele lasten en dekking nieuwe ambities



alisatie
ELDENKEN

Er zijn onverminderd grote opgaven door ontwikkelingen in de mobiliteit, zoals uitgewerkt in het Perspectief Mobiliteit.

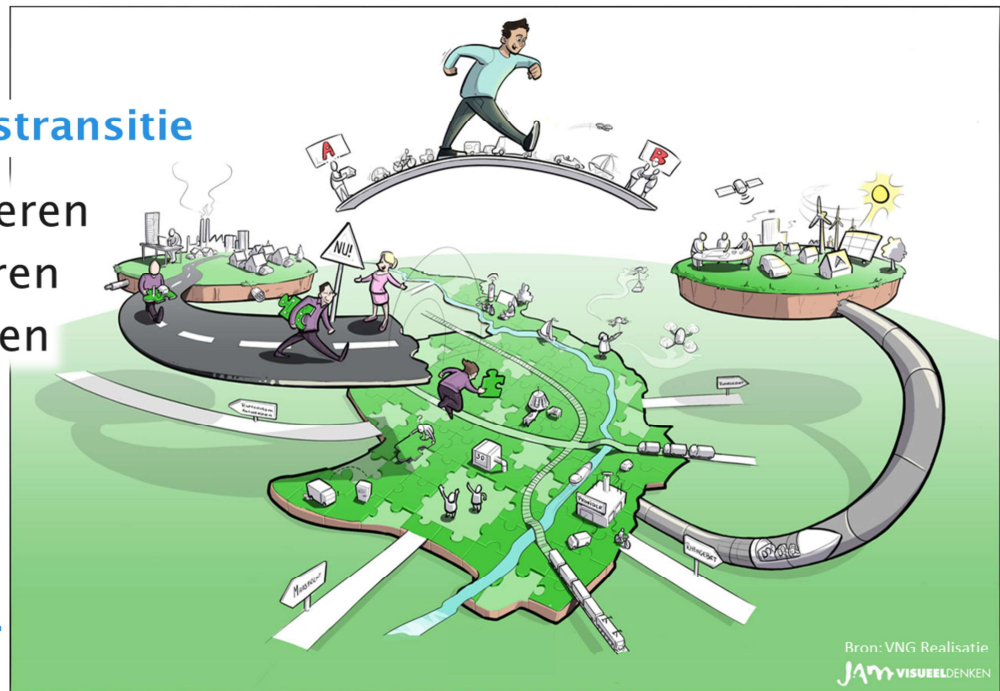
Op basis van de trends en ontwikkelingen zien wij de volgende hoofdpogaven voor de mobiliteit in Noord-Holland:

Ik pak er een paar uit:

- De grote woningbouwopgave, ('Elke woning is een stoeltje mobiliteit erbij')
- De groei van de dagelijkse verplaatsingen in de Metropoolregio Amsterdam
- De noodzaak tot inzet op modal shift
- De leefomgeving die onder druk staat door mobiliteit

Mobiliteitstransitie

- Verminderen
- Veranderen
- Verbeteren



Dit vraagt om een mobiliteitstransitie van Verminderen, Veranderen en Verbeteren.

- Het verminderen van mobiliteit: door slimme ruimtelijke ordening en het verminderen van piekdrukke. 'Want de spits is vol.'
- Het veranderen van mobiliteit: door in te zetten op de modal shift van auto naar OV en actieve mobiliteit zoals fietsen en lopen
- Het verbeteren van mobiliteit: door in te zetten op het beter en langer benutten van de beschikbare infrastructuur. Dat kan door het aanpakken van zwakke en ontbrekende schakels en zo de mobiliteitsketen te versterken.
- Uiteindelijk kan er toch gekozen moeten worden voor het realiseren van infrastructuur. Maar dan wel klimaatvriendelijk realiseren van duurzame infrastructuur, door werk met werk maken in de regio en onderhoudsarm en circulair te bouwen.

Deze mobiliteitstransitie staat naast de transitie naar Duurzame Mobiliteit en Infrastructuur en de grotere inzet op fiets, OV en verkeersveiligheid.

De iNHi is een beslissingsondersteunend instrument om invulling te geven aan een strategie hoe de mobiliteitstransitie vorm te geven op het provinciale infrastructuurnetwerk.

Het biedt de selectie en prioritering van de daarbijbehorende opgaven en ambities. Maar ook de ambities voor het functioneren van de provinciale netwerk.



Infrastructuur is meer dan alleen een facilitator voor mobiliteit, laat staan automobilititeit. Ook van OV en fiets, wat al genoeg moeite kost om deze drie te verenigen op onze infrastructuur.

De infrastructuur is ook dienend aan andere beleidsdoelen.

Zoals: 'Zonder mobiliteit geen woningbouwproductie.'

Ook is het een middel om bijvoorbeeld biodiversiteit te verbeteren en ongezondheid te verminderen.

Door anders om te gaan met het gebruik van de infrastructuur kunnen we ongewenste gezondheidseffecten in de omgeving verminderen. Denk aan de vermindering van geluidsoverlast en de verbetering van de luchtkwaliteit.

Infrastructuur kan ook een barrièrewerking hebben voor 'fauna'-mobiliteit. 'Is een otter een vervelende gast op de infrastructuur of is de infrastructuur een gevaarlijke gast in het leefgebied van de otter?'

Dit vraagt een ander denkkader waarin we nadenken over infrastructuur: niet meer thematisch knelpuntdenken, maar benoem integrale doelen voor de infrastructuur.

Op basis van dit denkkader en de hoofdpogaven voor de mobiliteit kijken we voor de iNHi-2021 naast de verkeersveiligheid en doorstroming voor het wegverkeer, ook naar OV, actieve mobiliteit, de gezonde leefomgeving, de ontsnippering van fauna-leefgebieden en klimaatadaptatie.

Van elk van deze indicatoren hebben we een netwerkanalyse uitgevoerd: Op welk wegtraject is de opgave het grootst? Oftewel: daar wordt de ambitie het minst gehaald.



Ik wil een paar indicatoren uitlichten:

- Doorstroming wegverkeer: Hoeveel vertraging accepteren we? De Omgevingsvisie stelt dat de autobereikbaarheid belangrijker is buiten (grofgezegd) de Metropoolregio Amsterdam dan daarbinnen. Want binnen de MRA zijn meer alternatieven, zoals OV, fiets en andere routes, dan daarbuiten.
- Doorstroming OV: Op welke wegen rijden ook OV-lijnen die hinder hebben van het wegverkeer.
- Gezonde leefomgeving: Hierin zijn de effecten van de WHO-normen inzichtelijk gemaakt voor lucht en geluid in samenwerking met het RIVM
- Klimaatadaptatie: Deze indicator geeft inzicht welke wegen het meest cruciaal zijn bij crisisbeheersing. Deze moeten bij weersextremen zoveel mogelijk beschikbaar blijven.
- Ontsnippering: Een unieke inventarisatie van ontsnipperkansen voor faunaleefgebieden in samenwerking met de Wageningen universiteit.
- Verstedelijking: Er is een belangrijke relatie tussen de grote verstedelijkingsopgave en de mobiliteit: zonder mobiliteit geen woningbouwproductie.

Het is daarvoor van belang om plancapaciteit te kennen en de relatie te leggen hoe de mobiliteit in de toekomst zal functioneren. Daarmee is het een gezamenlijke opgave om Bereikbare Steden, de Versnellingsopgave en het Masterplan Wonen te kunnen matchen met de iNHi.

De iNHi-2021 kijkt echter naar de huidige situatie van het netwerk. Waar het bij de Verstedelijking gaat om de toekomstige situatie. (Dit is een doorontwikkeling waar we na vaststelling van de iNHi-2021 mee aan de slag gaan richting 2023.) Daarom kiezen we met de iNHi-2021 een pragmatische aanpak: bij plancapaciteit die direct te relateren is aan een wegtraject, wordt deze verdisconteerd in de iNHi-prioritering. En kan een wegtraject langs een woningbouwlocatie gemarkeerd worden op de lijst en zo meer aandacht krijgen.

Naast Verstedelijking werken we voor 2023 ook aan een nieuwe indicator 'wandelen' en een nieuwe modaliteit: 'Vervoer over water'.

Elke indicator heeft op basis van een netwerkanalyse een geprioriteerde knelpuntenlijst met knelpunten op wegtrajectniveau. Het afwegingskader brengt deze knelpuntenlijsten samen tot één Ambitielijst door verhoudingen aan te geven tussen de verschillende indicatoren. Want niet elke indicator weegt even zwaar vanuit de eerder genoemde gedachte van de mobiliteitstransitie en ambities in uw Staten.



Wij hebben een kaartbeeld gecreëerd van de ambitieijs waarin nu nog alle indicatoren even zwaar wegen. Zodat u een beeld heeft bij het resultaat. Na het zomerreces komen we bij u terug met de verhoudingen in het afwegingskader. De ambitieijs is geprioriteerd op waar het provinciale netwerk het minst voldoet aan de gestelde ambities. Deze lijst is een beslissingsondersteunend middel om te komen tot effectieve investeringen.

De iNHi voorziet hierbij in verschillende strategieën om te investeren.

- Te sturen op de grootte van de investeringen: door in te zetten op de grote hoogst geprioriteerde opgaven of in te zetten op meerdere kleinere opgaven.

Of in het kader van de afname van de beschikbare middelen:

- Te sturen met de initiatie van thematische uitvoeringsprogramma's met eigen budgetten, zoals het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid of de initiatie van een provinciaal ontsnipperplan op basis van de data uit de iNHi. Investeren op een hooggeprioriteerde opgave uit het uitvoeringsprogramma dat ook volgens de iNHi-ambitieijs een hooggeprioriteerd wegtraject is, is een effectievere investering dan puur en alleen kijkend naar het thematische uitvoeringsprogramma.

De iNHi maakt deze afwegingen transparant.

Hoe lossen we een opgave dan op?

De iNHi geeft antwoord op de vraag: waar wil je op welke manier investeren op de infrastructuur?

We zien plekken waar de infrastructuur niet voldoet aan de gestelde ambities. Dan zoeken we globaal uit wat voor de hand liggende maatregelen zijn om die ambitie te halen. Dit is niet per definitie een investering op het infrastructuurnetwerk, met bijvoorbeeld de aanleg van nieuwe infrastructuur.



We zijn erop gericht om oplossingen af te wegen en om te bekijken hoe het aanleggen of uitbreiden van infrastructuur zo veel mogelijk kan worden uitgesteld of beperkt door het toepassen van andere oplossingen. Dit is eigenlijk de eerste stap in de verduurzaming van de infrastructuur: het niet aanleggen ervan! Deze systematiek heet de Ladder van Verdaas: het definiëren van de duurzame oplossing. Herkenbaar is de eerder genoemde mobiliteitstransitie van Verminderen – Veranderen – Verbeteren, onderdeel van het Perspectief Mobiliteit.

We kijken eerst naar oplossingen in de lijn van modal shift en mobiliteitsmanagement. Als daar de oplossing niet ligt dan kijken we naar beter benutten en het eventueel aanpassen van bestaande infrastructuur. Het kan ook zijn dat een situatie op het provinciale netwerk effectiever en duurzamer opgelost kan worden op het netwerk van een regionale partner, zoals een gemeentelijk kruispunt, in plaats van een grotere ingreep op het eigen netwerk.

De maatregelen die de meeste effectiviteit uit de geïnvesteerde euro halen, en dus het dichtst bij de ambities liggen, worden geprogrammeerd in een daarbijhorend programma of een regionale agenda. Pas bij een infrastructurele aanpassing volgt programmering in het iMPI. Deze redeneerlijn is ook de leidraad voor gesprekken met de regio over investeringen aan de infrastructuur.

Concluderend: (1:3)

Slim samen duurzaam investeren

- De iNHi-2021 is een inhoudelijke en procesmatige actualisatie van 2014 naar de huidige ambities en opgaven;
- Met de financiële opgaven en de transitie naar verduurzaming van mobiliteit en infrastructuur, is selectie en prioritering van projecten nodig;
- De iNHi zorgt voor een ander denkkader in het functioneren van en investeren in de infrastructuur;
- De iNHi volgt de bestuurlijke cyclus en adviseert aan de voorkant;



Concluderend 1:3

Concluderend: (2:3)

Slim samen duurzaam investeren

- De iNHi-2021 legt een relatie met de ambities voor de gezonde leefomgeving, biodiversiteit en de plancapaciteit voor woningbouw. Infrastructuur is dienend aan meer dan mobiliteit.
- De iNHi signaleert, prioriteert, initieert en is kaderstellend;
- De iNHi is een beslissingsondersteunend instrument en biedt een handelingsperspectief en redeneerlijn voor investeren op opgaven;
- De iNHi-2021 helpt slim samen te sturen op duurzame investeringen.



Concluderend 2:3

Concluderend: (3:3)

Dit is de iNHl (niet)

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ✓ Beslissingsondersteunend instrument ✓ Afwegingskader voor
 nieuwe opgaven ✓ Combineert beleid ✓ Initieert investeringen ✓ Denkt vanuit ambities en opgaven | <ul style="list-style-type: none"> - Allesomvattend systeem - Afwegingskader voor
 lopende projecten - Maakt beleid - Initieert beheer en onderhoud - Knelpuntdenken |
|---|--|



Concluderend 3:3

Aandachtspunt: Afwegingskader voor nieuwe opgaven

Het risico is, bij een situatie met beperkte middelen, dat de iNHi wordt ingezet als afwegingskader voor lopende projecten. Maar dat is niet mogelijk.

Lopende projecten zijn in veel gevallen gebiedsontwikkelingen geworden door het aantrekken van 'werk-met-werk'-kansen met de regio en beheer/onderhoud.

Daarnaast zijn infrastructuurprojecten langdurige processen van zeker meer dan 5 jaar en in sommige gevallen nog veel langer.

Oplossingen in de sfeer van Modal shift zouden al bij de initiatie van ruimtelijke ontwikkelingen meegenomen moeten worden.

Daarentegen kunnen oplossingen in mobiliteitsmanagement al met een paar maanden gereed zijn.

Goed om te weten is dat in een volgende iNHi het geprogrammeerde knelpunt niet meer terug komt.

Wel kan de iNHi monitoren wat gevolgen zijn van het oplossen van het knelpunt.

Routekaart investeringsstrategie iNHi-2023

2021

- Vaststelling afwegingskader [na zomerreces]
- Vaststelling iNHi-2021 [Q4]

2022

- Doorontwikkeling richting iNHi-2023

2023

- Verkiezingen en formatie coalitie
- Vaststelling iNHi-2023 en Actualisatie iMPI en overige programma's



Na het zomerreces krijgt u het afwegingskader gepresenteerd, werkend naar vaststelling van de iNHi-2021, eind van het jaar.
2022 wordt gebruikt om de investeringsstrategie op inhoud en proces verder te actualiseren en door te ontwikkelen naar de iNHi-2023. Deze kan dan, gerelateerd aan de bestuurlijke cyclus, de basis zijn van de actualisatie van het iMPI en overige programma's om te komen tot slimme duurzame investeringen.



[eindsheet]