

Bijlage bij het Perspectief Mobiliteit ter vaststelling door Provinciale Staten

Wijzigingsoverzicht Perspectief Mobiliteit

Op 22 april 2021 is het concept van het Perspectief Mobiliteit besproken in de commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid. Dit concept is ook ter kennisneming aan de gemeenten in Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en enkele stakeholders op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid gestuurd. De regio Amsterdam–Meerlanden en de VRA hebben een inhoudelijke reactie gegeven, die deels aanleiding zijn om tekstuele wijzingen door te voeren. De meeste opmerkingen van deze partijen betreffen echter suggesties en verzoeken voor verdere samenwerking.

In dit overzicht staan in de tweede kolom alle wijzigingen opgenomen van de conceptversie (besproken in commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid d.d. 22 april 2021) naar de definitieve versie (te bespreken in de commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid d.d. 6 september 2021). In de derde kolom is aangegeven waarom deze wijziging is doorgevoerd. De eerste kolom geeft aan waar de wijziging in het Perspectief Mobiliteit is te vinden.

Pagina	wijziging	toelichting
Algemeen	Tekstuele en taalkundige correcties.	Door de hele tekst zijn niet inhoudelijke wijzigingen aangebracht ten behoeve van leesbaarheid of duidelijkheid.
p2, 1 ^e alinea	“Lopend” toegevoegd	Lopen is actieve en gezonde mobiliteit en een net zo belangrijke vervoerwijze als de andere.
P3	Ook paragrafen in inhoudsopgave	Makkelijker zoeken in document
p5, 4 ^e alinea	“En schade aan onze provincie te voorkomen” vervangen door “en Nederland te beschermen tegen de gevolgen van klimaatverandering”	Tekst vervangen door zin uit Rijksbeleid: www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/klimaatverandering/klimaatbeleid
P7, 1 ^e alinea	Toegevoegd: “en de Vervoerregio Amsterdam”	We werken in VRA-regio’s ook samen met de VRA op regionale vraagstukken.
P6, par 1.4	Toegevoegd: Er is structureel minder geld door toenemende beheer en onderhoudskosten, waardoor minder geld overblijft om nieuwe opgaven te financieren.	Verklarende zin, bij algemene 1 ^e zin.
P6–7	zin “Keuzes worden gemaakt en prioriteiten worden gesteld in samenwerking met partners, bijvoorbeeld in MRA-verband en in diverse programma’s met gemeenten, Rijk en regio.” verwijderd.	Is een dubbeling met de alinea erna.

Bijlage bij het Perspectief Mobiliteit ter vaststelling door Provinciale Staten

Pagina	wijziging	toelichting
P7, schema	Platform mobiliteit met 3 programmalijnen en Bereikbare steden toegevoegd onder MRA-samenwerking. Netwerkstrategie vervangen door Multimodaal toekomstbeeld 2040. Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord opgenomen.	Geeft een completer beeld met actuele naamgeving.
P9	“in plaats van het verbeteren van elke vervoerwijze apart” verwijderd.	Onduidelijke bijzin zonder nut.
P9 1 ^e alinea	Toegevoegd: “De verbindingen tussen diverse regio’s in Noord-Holland, zoals de MRA en Noord-Holland Noord worden steeds sterker. (...)Daarnaast wonen mensen steeds vaker op andere plekken dan waar ze werken en nemen de reisafstanden en instroom in stedelijke gebieden toe.”	Regio’s staan door versterkte verbindingen steeds meer in contact met elkaar, waardoor wonen en werken verder uit elkaar kunnen liggen.
P9 2.1 5 ^e alinea	Toelichting “(is het al geschikt voor brede uitrol, wanneer is het wettelijk toegestaan, is aansprakelijkheid geregeld, voldoet het aan privacywetgeving?)” toegevoegd.	Geeft kleuring aan de term ‘onzekerheden’.
P10 2.2 2 ^e alinea	Paragraaf toegevoegd” Slimme keuzes voor bereikbare (nieuwe) woningen beginnen bij een goede koppeling tussen ruimtelijke ordening en mobiliteitsvraagstukken. De woningbouwopgave moet zoveel mogelijk aansluiten op bestaande (mobiliteits)voorzieningen. Waar nodig moet bij gebiedsontwikkeling vroegtijdig worden nagedacht over de aansluiting van woningen op het mobiliteitsnetwerk. Dit doen we door het toepassen van mobiliteitsprogramma’s van eisen met daarin alle ruimtelijke uitgangspunten die gelden voor mobiliteit in een gebiedsontwikkeling.”	Toevoeging maakt koppeling tussen ruimtelijke ordening en gebiedsontwikkeling en mobiliteit expliciet. Paragraaf toegevoegd naar aanleiding van bespreking conceptversie Perspectief Mobiliteit in Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid d.d. 23 april.
P10 2.2	Term MRA vervangen door ‘Noord-Holland’ of ‘metropoolregio’ of ‘regio’. Met (metropool)regio wordt een gebied groter dan de bestuurlijke samenwerking MRA bedoeld, namelijk ook inclusief de regio’s Alkmaar en Hoorn. Tevens bij regio Alkmaar ‘/Heerhugowaard’ toegevoegd omdat daar ook veel woningbouw gepland is.	N.a.v. opmerkingen van regio Noord-Holland-noord dat de focus erg op de MRA ligt en wat weinig op NHN.
P10 2.2. 4 ^e alinea	“Er is een behoefte aan maatwerkvervoer, waarbij auto, fiets, ketenverplaatsingen en deelmobiliteit een onderdeel zullen zijn.” toegevoegd	Toevoeging geeft aan wat we wel willen als aanvulling op tekst wat niet kan.

Bijlage bij het Perspectief Mobiliteit ter vaststelling door Provinciale Staten

Pagina	wijziging	toelichting
P11 2.3	Tekst over effecten klimaatverandering vervangen door “De klimaatverandering heeft gevolgen voor alle regio’s in de wereld. De ijskappen smelten en de zeespiegel stijgt. Klimaatscenario’s van het KNMI laten een zeespiegelstijging zien van 0,6–1,1 meter in 2100 (ten opzichte van 1995) en 1,5–3 meter in 2200 als emissies niet worden teruggebracht. In sommige regio’s komen extreme weersomstandigheden en overstromingen steeds vaker voor, terwijl andere vaker met extreme hitte en droogte te kampen hebben. Meer zware neerslag leidt tot lokale overstromingen en schade aan oogsten. Bij langere perioden van droogte komen ecosystemen in gevaar die sterk afhankelijk zijn van neerslag. Extreme droogte kan veendijken doen bezwijken. Door klimaatadaptief te werken kan infrastructuur tegen deze omstandigheden worden beschermd. “	Effecten geactualiseerd naar neutrale bronnen, met bronvermelding.
P13, 2 ^e alinea	“soms” vervangen door “ook”	Er is altijd gedragsaanpassing nodig om tot verandering te komen.
P16, nummer 6	Toegevoegd de bijzin “zowel door de inrichting van de infrastructuurnetwerken als ook door het beïnvloeden van het gedrag van verkeersdeelnemers.”	Extra duiding dat het niet alleen om infrastructuraanpassing gaat, maar ook om beïnvloeding gedrag verkeersdeelnemers.
P16, nummer 8	Toegevoegd de bijzin: “Door werk met werk te maken, circulaire inkoop en gebruik van duurzame en gebiedseigen grondstoffen kunnen we energie- en klimaatneutraal bouwen en onderhouden.”	Concrete voorbeelden van duurzame aanleg en beheer toegevoegd
P18, 1 ^e alinea	Zin “Groei kan alleen maar plaatsvinden als verkeersdeelnemers op een slimme, duurzame en veilige manier zich gaan verplaatsen.”	Zin aangepast zodat duidelijker is dat het een keuze van de reiziger betreft.
P19, 4 ^e alinea	Zin “Door in het stedelijk gebied het reizen per OV, fiets of multimodale reis een aantrekkelijk alternatief voor de reizigers te laten zijn, ontstaat meer keuzevrijheid. Ook is het te belangrijk om te sturen op meer keuzevrijheid in het thuiswerken en buiten de spits reizen. Hierdoor blijft op het wegennet voldoende ruimte voor automobilisten die niet voor een alternatief kunnen kiezen. Zo ontstaat voor iedereen meer keuzevrijheid.” Toegevoegd	Met deze extra alinea wordt duidelijk gemaakt dat de inzet op alternatieve duurzame vervoerwijzen de keuzevrijheid van alle reizigers wordt vergroot.

Bijlage bij het Perspectief Mobiliteit ter vaststelling door Provinciale Staten

Pagina	wijziging	toelichting
P19, pijler 1	Bijzin “en door reizigers te verleiden om niet of minder (in de spits) te reizen” toegevoegd	Extra duiding als reden voor de volgende 3 bullets. Anders zouden 3 mobiliteitsprincipes aan een ruimtelijke opgave hangen.
P20, pijler 2	“elektrische (deel)auto” toegevoegd in rijtje duurzame en ruimte-efficiënte vervoerswijzen	Elektrische auto’s op groene stroom (of waterstof) zijn ook duurzaam en daarmee te stimuleren in plaats van auto’s op fossiele brandstof. Het ruimtebeslag van elektrische auto’s is echter niet minder, tenzij meerdere privéauto’s vervangen worden door een deelauto. Ruimtebeslag is echter voornamelijk in stedelijk gebied een probleem, minder in niet-stedelijk gebied.
P20 4 ^e bullet	Metropolitaan fietsnetwerk MRA vervangen door ‘Dit wordt uitgewerkt in het Regionaal Toekomstbeeld Fiets.	Actuelere benaming.
P19 zin onder 3 pijlers	Toegevoegd “en het STOMP-principe van het CROW” en bijbehorende voetnoot met bronvermelding.	Naast de ladder van Verdaas is ook het STOMP-principe een gangbaar principe dat bij gebiedsontwikkeling veel gebruik wordt.
P19, voor huidige tekst	Alinea toegevoegd: <i>Keuzevrijheid</i> Door in en naar het stedelijk gebied het reizen per OV, fiets of multimodale reis een aantrekkelijk alternatief voor de reizigers te laten zijn, ontstaat meer keuzevrijheid omdat minder reizigers van de auto afhankelijk zijn. Ook is het te belangrijk om te sturen op meer keuzevrijheid in het thuiswerken en buiten de spits reizen. Hierdoor blijft op het wegennet voldoende ruimte voor automobilisten die niet voor een alternatief kunnen kiezen. Zo ontstaat voor iedereen meer keuzevrijheid.	In de omgevingsvisie wordt de term keuzevrijheid gebruikt. Omdat het niet realistisch is dat alle vervoerswijzen op alle plekken in de provincie op elk moment van de dag voldoende aantrekkelijk kunnen worden gemaakt, is de term ‘keuzevrijheid’ nader ingevuld.
P19, 1 ^e bullet	Bijzin: “De effecten van de Coronamaatregelen en onderzoeken die tijdens de Coronapandemie zijn uitgevoerd laten zien dat een deel van de werkgevers en werknemers dit kansrijk vinden”, toegevoegd.	De coronacrisis heeft aangetoond dat gespreid reizen en thuiswerken piekbelasting kan voorkomen.

Bijlage bij het Perspectief Mobiliteit ter vaststelling door Provinciale Staten

Pagina	wijziging	toelichting
P20 onder kopje 2. Verander	“water, deelmobiliteit en elektrische (deel)auto” toegevoegd in rijtje duurzame en ruimte-efficiënte vervoerswijzen	Dezelfde opsomming als op pagina 16.
P20, 4 ^e bullet	Bijzin “die relatief weinig ruimte innemen” toegevoegd	Ruimte-efficiëntie is een tweede belangrijke reden om in te zetten op actieve mobiliteit.
P20, 4 ^e bullet	Zin “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.” Verwijderd	Dit betreft een dubbeling met andere zinnen en bullets.
P20, 6 ^e bullet	Toegevoegd: “Introduceren van nieuwe dynamische betaalwijzen in het openbaar vervoer waardoor reizen waar de auto concurrerend is het openbaar vervoer goedkoper worden, terwijl korte reizen in het openbaar vervoer die ook te fiets gemaakt kunnen worden minder aantrekkelijk worden gemaakt.”	Met nieuwe betaalwijzen kunnen reizigers worden gestimuleerd de meest geschikte modaliteiten voor hun reizen te gebruiken.
P20, 9 ^e bullet	Bijzin “waar de alternatieven onvoldoende van kwaliteit zijn” toegevoegd.	Extra duiding wanneer en waarom op behouden automobilititeit wordt ingezet.
P21, 5 ^e bullet	Toegevoegd: “Het aantal ernstige verkeersslachtoffers neemt weer toe na een jarenlange daling. Een andere aanpak is hierdoor noodzakelijk. Met het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) is deze nieuwe aanpak in gang gezet. Het SPV gaat uit van een risicogestuurde en gebiedsgerichte aanpak: voorkomen is beter dan genezen. Er wordt ingezet op het verkeerssysteem, risicogroepen en de individuele verkeersdeelnemer en zijn of haar gedrag.”	Aanvullende duiding bij onderwerp verkeersveiligheid

Bijlage bij het Perspectief Mobiliteit ter vaststelling door Provinciale Staten

Pagina	wijziging	toelichting
P21, einde paragraaf 3.1	<p>Nieuwe paragraaf toegevoegd: Ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit in nauwe samenhang ontwikkelen:</p> <p>“Ruimte, gebieden en mobiliteit in nauwe samenhang ontwikkelen</p> <p>Het is van groot belang om bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen maximaal op de mobiliteitstransitie in te zetten, met alle drie pijlers. Dit vraagt om integrale gebiedsontwikkeling, waarbij ook bestaande netwerken en knelpunten worden betrokken en ook omliggende woon- en werkgebieden kunnen meeprofiteren van investeringen in het mobiliteitssysteem. Voor een gebiedsontwikkeling in de lijn van de mobiliteitstransitie adviseren we gemeenten om gebruik te maken van een mobiliteitsprogramma van eisen (MPvE)¹, dat door de MRA is ontwikkeld en al in diverse gemeenten met succes is toegepast. Het helpt gemeenten en ontwikkelaars om de mobiliteitsopgave zo duurzaam mogelijk te faciliteren.”</p>	<p>Belang van integraal gebiedsontwikkeling en bereikbaarheid in de praktijk oppakken expliciet gemaakt. Daarbij instrument MPvE (met verwijzing) genoemd om dit concreet te maken.</p>
P22	<p>Voetnoot toegevoegd bij MRA Netwerkstrategie: “Inmiddels heet de Netwerkstrategie het multimodaal toekomstbeeld 2040.”</p>	<p>Mogelijke onduidelijkheid wegnemen omtrent oude en nieuwe naam van dit product.</p>
P22, 8 ^e alinea	<p>Toegevoegd: “Zaanse lijn”</p>	<p>Zaanse lijn toegevoegd ter aanvulling van opsomming</p>
P24, 3 ^e alinea	<p>Nieuwe paragraaf toegevoegd: “Betaalbaarheid</p> <p>Als opdrachtgever en tariefbevoegd gezag bepaalt de provincie bij de aanbesteding van de bus concessies welke tarieven de uitvoerend vervoerders mogen vragen en welke bijdrage zij van ons ontvangen per gereden dienstregelinguur. Binnen deze contouren probeert de provincie zoveel en zo goed mogelijk openbaar vervoer per regio af te spreken met de vervoerder. Op deze wijze stuurt de provincie op betaalbaar regionaal openbaar vervoer voor zowel overheid als reiziger. Naar verwachting wordt het vanaf medio 2022 mogelijk om met nieuwe betaalwijzen, zoals bankpas of telefoon, te</p>	<p>Paragraaf over betaalbaarheid OV naar aanleiding van bespreking conceptversie Perspectief Mobiliteit in Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid d.d. 23 april.</p>

¹ smartmobilitymra.nl/wp-content/uploads/2020/04/VDEF_Rapport-Rebel-smart-mobility_Issuu-versie-200408.pdf

Bijlage bij het Perspectief Mobiliteit ter vaststelling door Provinciale Staten

Pagina	wijziging	toelichting
	reizen in het openbaar vervoer. Gelijktijdig wordt gekeken naar de huidige tarievenstructuur en de reisproducten in de Noord-Hollandse concessies. De introductie van nieuwe betaalwijzen biedt kansen om deze nog meer af te stemmen op de beleidsdoelen van de provincie, zoals het stimuleren van actieve mobiliteit en ketenreizen met de fiets en deelmobiliteit. De provincie heeft alleen directe invloed op de tarieven in eigen concessies en treedt wel in overleg met partners over betaalbaarheid en betalingen in ander openbaar vervoer concessies (zoals het hoofdspoor).	
P24 paragraaf multimodale ketenreis	“(deel)” toegevoegd bij fiets en auto	Expliciet deelmobiliteit benoemen
P24 paragraaf multimodale ketenreis	Zin “twee leidende principes” aangepast naar: “De twee leidende principes zijn op dit moment sterke hoogwaardige lijnen (met name rail en R-net lijnen) en maatwerk buiten het stedelijk gebied.”	De termen ‘stroomlijnen’ en ‘vlaggenschip’ concreter en herkenbaar gemaakt.
P24 paragraaf multimodale ketenreis	Toegevoegd: “Bij het ontwerpen van knooppunten wordt een goede bereikbaarheid te voet meegenomen. Naast de bereikbaarheid van knooppunten vinden we het van belang verstedelijking vooral binnenstedelijk en bij OV-knooppunten te laten plaatsvinden, in een mix van wonen, werken en voorzieningen dicht bij elkaar.”	Bij het onderwerp knooppunten in deze paragraaf het belang van ‘lopen’ expliciet benoemd, maar ook het belang van benutten van knooppunten door slimme RO-keuzes.
P26, 1 ^e alinea	Zin toegevoegd: “Actieve mobiliteit is echter niet alleen fietsen, maar ook lopen en wandelen. We willen hier meer prioriteit aan geven door lopen (naast de fiets) meer aandacht te geven in gebieds- en knooppuntontwikkelingen. Zo krijgen lopen en fietsen in het multimodaal netwerkmanagement kader (MM NMK) voor (centrum)stedelijke gebieden de hoogste prioriteit.”	Lopen als actieve vorm van mobiliteit toegevoegd.
P26, 3 ^e en 5 ^e bullet en tekst daarna	“lopen” en “(deel)” toegevoegd	Expliciet onderdeel ‘lopen’ van actieve mobiliteit benoemd en belang deelmobiliteit bij fietsen.

Bijlage bij het Perspectief Mobiliteit ter vaststelling door Provinciale Staten

Pagina	wijziging	toelichting
P26, 4 ^e bullet	Losse term 'gedrag' aangevuld met "Gedragsbeïnvloeding, zowel het stimuleren van actieve mobiliteit als ook het stimuleren van veilig fietsgedrag."	Het was onduidelijk wat met de losse term 'gedrag' werd bedoeld.
P28 en P34	Term 'netwerkstrategie' vervangen door nieuwe naam 'multimodaal toekomstbeeld 2040'	Actuele naam gebruiken
P30	<p>Nieuwe paragraaf over goederenvervoer toegevoegd: "Goederenvervoer</p> <p>Naast personen behoren ook goederen tot uitgebreide ketens van vervoer waarin verschillende partijen proberen om goederen snel en veilig te vervoeren. Deze goederenvervoerketens zijn complexer en veelzijdiger dan die van personen en vragen om een gerichte aanpak. Door toenemende verstedelijking en groeiende vraag naar goederen blijft het goederenvervoer en de daarbij komende druk op infrastructuur en leefomgeving de komende jaren toenemen. De energietransitie is een grote opgave voor de sector, maar zorgt uiteindelijk voor lagere kosten. De uitdagingen die daarbij horen zijn om de goederenketen schoon en slim in te richten en de druk op infrastructuur en leefomgeving zo beperkt mogelijk te houden.</p> <p>De provincie is een van de spelers in het logistieke speelveld. Wij zien de gewenste ontwikkeling van de verschillende goederenvervoersegmenten in Noord-Holland als slim en schoon. Deze keuzes over de toekomstige ontwikkeling van de provinciale inzet betreffende logistiek en goederenvervoer worden nader uitgewerkt in een agenda 'Slimme en schone logistiek'. In samenwerking met de sector en kennisinstellingen ligt de provinciale focus op enkele speerpunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het slim gebruik maken van de verschillende Noord-Hollandse transportnetwerken in een netwerk van logistiek belangrijke knooppunten als bedrijventerreinen, (zee)havens en 	<p>Beleidsinzet provincie op slimme en schone logistiek benoemd. Paragraaf toegevoegd naar aanleiding van bespreking conceptversie Perspectief Mobiliteit in Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid d.d. 23 april.</p>

Bijlage bij het Perspectief Mobiliteit ter vaststelling door Provinciale Staten

Pagina	wijziging	toelichting
	<p>Schiphol zodat goederen gemakkelijk met het meest geschikte vervoersmiddel door de provincie kunnen bewegen;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stimuleren van modal shift voor goederenvervoer over water en spoor. • Inzetten op duurzame brandstoffen en elektrificatie van het goederentransport. • Verhogen van de efficiëntie en doorstroming van het goederenvervoer door digitalisering en smart mobility; • Verduurzamen van het goederenvervoer zoals bijvoorbeeld afgesproken in de Visie- en Uitvoeringsagenda Logistiek MRA Ports, de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek en de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens; • Verkleinen van de druk van goederenvervoer op de leefomgeving. <p>Met de Agenda Slimme en Schone Logistiek zet de provincie een volgende stap om de transitie en toekomstige ontwikkeling naar een slimme en schone logistiek gestructureerd op te pakken.“</p>	
P33 figuur	<p>In blok rechtsonder toegevoegd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • MRA platform Smart Mobility • Knooppunten/hubs • SBAB • ZWASH i.p.v. Quick Scan Westkant A'dam 	Vollediger en actueel overzicht
P34 4.2	<p>Toevoegen: 'De regio's kunnen hun beleidsvisies en ambities eveneens inbrengen, b.v. 'Een Bereikbaar Noord-Holland Noord' die de regio's in Noord-Holland Noord hebben opgesteld.'</p>	<p>De regio Noord-Holland Noord mist een verwijzing naar haar bereikbaarheidsvisie. In het Perspectief Mobiliteit geven we geen overzicht van de visies en ambities van elke regio, indien deze niet samen met de provincie is opgesteld. We geven wel aan dat die ingebracht kunnen worden in het proces tot het opstellen van Strategische Agenda's Mobiliteit, die in gezamenlijkheid worden gemaakt.</p>

Bijlage bij het Perspectief Mobiliteit ter vaststelling door Provinciale Staten

Pagina	wijziging	toelichting
P35	Bij samenwerking en bestuurlijke overleggen ook "VRA" genoemd	Samenwerking in regionaal verband zal VRA-regio's altijd ook met de VRA plaatsvinden.
P36	Zin toegevoegd: "Hierbij nemen we ook vraagstukken mee die nabij gelegen regio's raken, b.v. een HOV-lijn die start in de ene regio en eindigt in een andere regio, concessiegebied of provincie."	Aanvulling met voorbeeld dat sommige onderwerpen ook naburige regio's of provincies raken. Ook de Regio Amstelland-Meerlanden heeft nadrukkelijk op oog voor grensoverschrijdende verbindingen gewezen.
P35	Kader toegevoegd over betrekken bewoners, ondernemers en stakeholders: " Betrekken stakeholders, ondernemers en inwoners Op basis van het Perspectief Mobiliteit willen we in gesprek met gemeenten en de VRA. Daarnaast zijn en blijven we in gesprek met stakeholders op specifieke opgaven. Waar het gaat om beleidsontwikkeling en -keuzen gaat het voornamelijk nog om collectieve belangen en zien wij de gemeenten als vertegenwoordiger van hun inwoners en ondernemers en gaan we in gesprek met stakeholders die bepaalde doelgroepen vertegenwoordigen.	Concreet gemaakt wanneer en hoe we inwoners, ondernemers en stakeholders betrekken bij het opstellen van mobiliteitsbeleid en het maken van keuzes.
P35	Toegevoegd: "of die meerdere concessies raken."	Extra duiding toegevoegd omdat OV-concessies soms in de praktijk overlappen. Zo rijden VRA-lijnen door tot aan station Haarlem.
P35/36	De paragrafen 4.3, 4.4 en 4.5 zijn gebundeld in paragraaf 4.3 omdat dit erg kleine paragraafjes waren.	overzichtelijker
P36	<i>Toegevoegd: Samenwerking met Noord-Holland Noord</i> In de Kop van Noord-Holland, West-Friesland en de regio Alkmaar wordt intensief samengewerkt en afspraken gemaakt over goede bereikbaarheid en inzet gebundeld op de diverse corridors van en naar de MRA. Provincie en gemeenten werken samen om Noord-Holland Noord goed bereikbaar te houden, zowel stedelijk als niet-stedelijk gebied. Provincie en regio werken ook samen op lobby, agendering in het BO MIRT en raakvlakken met de MRA en SBaB. In deze regio organiseren	Op verzoek van de regio Noord-Holland noord is de samenwerking met NHN expliciet opgenomen naast de samenwerking met de MRA.

Bijlage bij het Perspectief Mobiliteit ter vaststelling door Provinciale Staten

Pagina	wijziging	toelichting
	we samenwerking zowel op het schaalniveau van heel Noord-Holland Noord als ook de drie deelregio's, passend bij de schaal van de vraagstukken.	
P36 1 ^{ste} alinea	Toegevoegd: "Hierbij wordt afstemming gezocht met de MRA Verstedelijkingstrategie."	Niet alleen afstemmen met mobiliteitsprogramma's in MRA-verband, maar juist ook met RO-programma's i.v.m. integrale beleidskeuzen.
P36 2 ^{de} a linea	Toegevoegd: "of met het Rijk (Strategisch Plan Verkeersveiligheid)"	Er zijn niet alleen regionale uitvoeringsprogramma's, maar ook die van het Rijk (inclusief voorbeeld).
P38, punt 3 (kader)	Toegevoegd: "Dit doen we steeds meer p integraal en gebiedsgericht."	Extra toelichting op hoe we willen afwegen n.a.v. vragen in Commissie
P40	Bij opsomming over lobby 4 ^e bullet toegevoegd: "Samen optrekken met regionale partners en stakeholders vanuit een gezamenlijke lobbyagenda."	Belang 'samen optrekken' is ook van groot belang, naast de inhoudelijke argumenten.
P40	Bij opsomming over meer vormen van financiering 3 ^e bullets toegevoegd: "Publiek/private samenwerkingen"	Door goede samenwerking met private partijen kan op creatieve wijze financieringsstructuren worden opgezet en beleidsdoelstellingen gezamenlijk worden bereikt.
Aan het einde	Colofon toegevoegd	Colofon ontbrak nog