

Advies aan Provinciale Staten

Uw contactpersoon
M.C.H. van Boheemen
AD/STG

Doorkiesnummer +31 235144628
boheemenm@noord-holland.nl

Tbv Statenvergadering d.d	13-9-2021
Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid	
Datum commissievergadering	6-9-2021

9 september 2021

1 | 9

Onderwerp:

Voordracht 42, Vaststellen Perspectief Mobiliteit

De commissie adviseert:

De Voordracht Vaststellen Perspectief Mobiliteit als bespreekstuk te agenderen voor de Statenvergadering van maandag 13 september 2021.

Uittreksel concept-verslag commissie M&B 6-9-2021:

5 A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

5a. Vaststellen Perspectief Mobiliteit

De **voorzitter** licht het voorstel kort toe.

De heer **Hoogervorst** (SP) beschouwt het Perspectief Mobiliteit als een grof kader, waarin opvolgende stukken geplaatst kunnen worden. Het Perspectief krijgt pas echt waarde als er concrete uitvoeringsplannen naast kunnen worden gelegd.

In het kader van steeds beperktere financiële middelen voor infrastructuur zou meer prioriteit moeten worden gegeven aan goed en veilig onderhoud en noodzakelijke vervangingen. Dat zou toch voorrang moeten krijgen boven nieuw aan te leggen infrastructuur?

Heeft het Klimaatrapport van IPCC invloed op dit Perspectief? Hoe kijkt de gedeputeerde aan tegen het in de geest van het Klimaatrapport concreet maken van ambities? Is een focuswijziging wellicht noodzakelijk? In hoeverre is betaalbaarheid van invloed op de uitvoeringsplannen en specifiek als het gaat over openbaar vervoer?

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) waarop de SP doelt met focuswijziging.

De heer **Hoogervorst** (SP) kan zich voorstellen dat ook in beleidsdocumenten, zoals het Perspectief Mobiliteit accentverschillen aangebracht zullen moeten worden en dat niet op de oude voet kan worden verdergegaan.

De heer **Terwal** (VVD) is verheugd dat een aantal wensen van de VVD in de definitieve versie van het Perspectief Mobiliteit is meegenomen. Het belang van keuzevrijheid wordt genoemd. Ook wordt de elektrische auto nu wel degelijk als een duurzame vervoerswijze gezien. Het is prettig dat de voorspelde zeespiegelstijging van vijf tot acht meter in 2200, als emissies niet worden teruggebracht, nu wel is onderbouwd met de juiste bronnen en daarmee meteen verlaagd kan worden naar anderhalf tot drie meter stijging in 2200.

Voor de VVD staan nog wel twee pijnpunten in het Perspectief Mobiliteit. Het gaat om het onderzoeken welke prijs voor mobiliteit passend kan bijdragen aan het verminderen van mobiliteit. Behoort dit tot de bevoegdheden van de Provincie? Kan worden toegelicht over welke wijze van het beprijzen van mobiliteit wordt nagedacht?

Het tweede pijnpunt is de onwil van de Provincie om de capaciteit van het provinciale wegennet uit te breiden. Ze wil de groei van automobilititeit beperken. In het landelijke gebied van Noord-Holland Noord is fietsmobiliteit onaantrekkelijk vanwege de te lange afstanden. Openbaar vervoer is door te weinig aanbod geen alternatief voor de auto. De boodschap van dit Perspectief Mobiliteit is blijkbaar aan veel inwoners, ondernemers en logistieke dienstverleners dat ze frustratie, tijdverlies en economische schade maar voor lief moeten nemen. Een voorbeeld van knellende bereikbaarheid is bedrijventerrein WFO in Zwaagdijk Oost. Hoe verhoudt dit provinciale voornemen in het Perspectief Mobiliteit om capaciteitsuitbreiding te bemoeilijken zich dit tot de door de Staten aangenomen Omgevingsvisie Noord-Holland 2050, waarin staat dat moet worden geïnvesteerd in alle verkeersnetwerken, het regionaal OV, het fietsnetwerk en de auto? Is de gedeputeerde het met de VVD eens dat in het afwegingskader, om te komen tot een prioritering van de investeringen in mobiliteit, het criterium doorstroming wel genoemd mag worden als uitwerking van het negende principe in de Omgevingsvisie?

In het Perspectief wordt terecht tekst gewijd aan het betrekken van stakeholders, ondernemers en inwoners. De VVD bereikte geluiden dat stakeholders, waaronder het Economisch Forum Holland boven Amsterdam niet bij het opstellen van dit stuk betrokken zouden zijn. Kan de gedeputeerde toezeggen dat de betreffende stakeholders bij de opstelling van soortgelijke documenten en bij de uitwerking van het Perspectief nauw worden betrokken?

Mevrouw **Kuiper** (CDA) is enthousiast over het Perspectief Mobiliteit. De CDA-fractie dankt de gedeputeerde en degenen die hieraan hebben bijgedragen. Het biedt een overzicht van en geeft inzicht in provinciale processen en partners die daarbij betrokken zijn met betrekking tot mobiliteit. Vanuit dat inzicht wordt het duidelijker welke ambities er zijn, welke ontwikkelingen en hoe zich dat verhoudt met andere thema's als ruimtelijke ordening en energietransitie. De schematische overzichten in het bijgevoegde spoorboekje Mobiliteit zijn uiterst informatief.

Eerder is gesproken over het belang van goederenvervoer. Dat is een belangrijk onderwerp als het over mobiliteit gaat. Een goede infrastructuur is van groot belang voor het bedrijfsleven in Noord-Holland. Het CDA is dan ook zeer blij met de toevoeging van de paragraaf Goederenvervoer. Daarmee wordt recht gedaan aan het belang van dit onderwerp. Het CDA ziet uit naar een nadere uitwerking hiervan in de Agenda Slimme en Schone Logistiek. Mogelijk kan de gedeputeerde hierop nog een toelichting geven. Het is goed dat ook in het Perspectief Mobiliteit nogmaals wordt bevestigd, dat als het om het verhogen van de verkeersveiligheid gaat, ingezet wordt op een risico gestuurde en gebiedsgerichte aanpak, onder het motto 'Voorkomen is beter dan genezen'.

De heer **Koyuncu** (DENK) vroeg onlangs om meer aandacht voor de betaalbaarheid van openbaar vervoer. In het voorgaande document kwam het woord 'betaalbaarheid' slechts eenmaal voor in de tekst. In de voordracht staat dat dit keer meer aandacht is besteed aan betaalbaar openbaar vervoer. Het woord

'betaalbaarheid' komt desondanks slechts tweemaal terug in het document. De rest van de toegevoegde tekst gaat over betaalwijzen. De fractie van DENK had graag meer gelezen over de aanpak om OV betaalbaar te houden. Gezien de minimale aandacht voor betaalbaarheid, maakt de heer Koyuncu zich zorgen over de betaalbaarheid van OV in de toekomst. De provincie heeft een grote verantwoordelijkheid op het gebied van regionale mobiliteit. De provincie is belangenbehartiger en regisseur van regionale samenwerkingen. De provincie participeert in gremia en processen. De rol van de provincie is belangrijk. Ze kan veel invloed uitoefenen op het gebied van regionale mobiliteit. Betekent het dat de provincie niet kiest voor betaalbaarheid en fijnmazigheid van het OV? Zijn er geen uitdagingen met betrekking tot betaalbaarheid en fijnmazigheid in het OV? Het nadrukkelijk verzoek van de fractie van DENK is om betaalbaarheid van het OV meer uit te werken in het document. Wanneer en in welke vorm kan de betreffende informatie worden verwacht?

De heer **Steeman** (D66) ziet de nodige opmerkingen van D66 terug in het Perspectief, zoals het lopen als wezenlijk deel van actieve mobiliteit, naast de fiets. Het betrekken van stakeholders, ondernemers en inwoners is het document zeker ten goede gekomen. Bereikbaarheid en mobiliteit in Noord-Holland vragen steeds meer lastige keuzes. Niet alles kan worden gefaciliteerd. De grote woningbouwopgave in Noord-Holland vraagt om slimme keuzes. Daarnaast heeft de provincie een mobiliteitsopgave meegekregen uit het klimaatakkoord. Dit vraagt om keuzes in het stikstofdossier. Snel veranderende vormen van mobiliteit en mobiliteitsbehoeften maken dat op dit moment de inzet voor de toekomst al gekozen zou moeten worden. Dit Perspectief is nodig om die keuzes, onderbouwd, te gaan maken, vanuit een actieve, proactieve en sturende houding richting een aantal noodzakelijke condities. D66 is blij met het spoorboekje. Het geeft samen met het Perspectief heldere doorzichten. Er zitten nog veel haakjes in het Perspectief, bijvoorbeeld over elektrificatie, luchtvaart en ketenreizen. Die onderdelen komen zeker nog terug. Voor D66 is het belangrijk dat met stakeholders gekeken wordt hoe dit Perspectief en de vele projecten en daarmee samenhangend beleid bij de inwoners landen. Van de inwoners worden ook keuzes gevraagd en wel zo laag mogelijk op de trap van duurzame mobiliteit, als het aan D66 ligt, met de inzet op actieve mobiliteit, meer OV, minder autokilometers en als het moet duurzame autokilometers, minder uitstoot, meer mogelijkheden voor woningbouw en efficiënter ruimtegebruik. Inwoners en ondernemers moeten de keuzes maken. Hen betrekken is het stokpaardje dat D66 wil gaan berijden. Dit Perspectief biedt veel haakjes voor efficiënter (openbare) ruimtegebruik. De heer Steeman is benieuwd naar de discussies die de Staten daarover gaan voeren. Wat D66 betreft kan het Perspectief Mobiliteit door voor besluitvorming.

De heer **Deen** (PVV) gaf in deze commissie al aan dat het concept Perspectief Mobiliteit doorspekt was met duurzaamheidsaandacht en klimaatpaniek. Helaas is die lijn gewoon doorgetrokken. De ijskappen zouden smelten en klimaatscenario's zouden een zeespiegelstijging laten zien van 0,6 tot 1,1 meter in 2100. In het concept Perspectief werd nog gesteld dat klimaatscenario's een stijging van 1 tot 3 meter lieten zien in 2100. Dit enorme verschil is dus hoogst opmerkelijk. In een paar maanden tijden is er sprake van meters minder zeespiegelstijging.

De heer Deen wijst het college op metingen van Deltares. Daaruit blijkt een nog kleinere zeespiegelstijging.

Wat de PVV zorgen baart, is dat er minder middelen beschikbaar zijn voor investeringen en onderhoud. Waar in het Perspectief veel aandacht is voor het tegengaan van CO₂ uitstoot en er wordt geïnvesteerd in een verschuiving van gebruik van vervoersmodaliteiten richting OV, deelmobiliteit en elektrische auto's, lijkt een kerntaak van de provincie, namelijk onderhoud, onder druk te staan. Wat de PVV betreft worden

door dit college de verkeerde keuzes gemaakt. De fractie ziet graag dat er zo min mogelijk aandacht en investeringen zijn voor fictieve problemen en veel voor belangrijke zaken zoals onderhoud en vervanging.

De heer **Klein** (CU) ondersteunt de mobiliteitstransitie, via verminderen, veranderen en verbeteren. Bij dat veranderen moet aan actieve mobiliteit en openbaar vervoer prioriteit worden gegeven. Opmerkingen uit de vorige vergadering zijn meegenomen. Daarvan is een helder overzicht gegeven. De ChristenUnie kan zich goed vinden in het Perspectief Mobiliteit.

De heer **Hollebeek** (PvdD) is blij met het wijzigingsoverzicht. Dat maakt het zeer overzichtelijk. Mooie toevoegingen zijn de meer expliciete koppeling tussen ruimtelijke ordening, gebiedsontwikkeling en mobiliteit. Dat zou wat de heer Hollebeek betreft altijd een A-B-C'tje moeten zijn. De balans tussen klimaat adaptief en echte duurzame oplossingen, qua aanleg en onderhoud, had beter gemogen. Oorzaken wegnemen zal immers altijd prevelleren boven aanpassen aan omstandigheden. De heer Hollebeek sluit zich aan bij de vraag van de heer Hoogervorst over de rol van het recente IPCC-rapport. Hij gelooft niet dat het hier om fictieve problemen gaat. Het toepassen van het STOMP-principe is een mooie aanvulling op de Ladder van Verdaas. Echter, soms is één sterk merk beter dan verschillende invalshoeken. De praktijk zal dat moeten uitwijzen. Door de aanpassing lijkt het begrip keuzevrijheid nu een doel te zijn geworden in plaats van een middel. Ook wordt gesteld dat het niet realistisch is om alle vervoersmiddelen op alle plekken in de provincie op elk moment van de dag voldoende aantrekkelijk te maken. Wordt met keuzevrijheid bedoeld de keuze om makkelijker toegang te krijgen tot schonere, meer duurzame vormen van mobiliteit, of alle vormen van mobiliteit. Wat de PvdD betreft hoeft niet in iedere buurtschap, ieder kwartier een bus te rijden. In ieder stedelijk gebied hoeft er wat de PvdD betreft ook niet een auto bij iedere voordeur te kunnen komen. Kan de gedeputeerde het begrip keuzevrijheid verduidelijken? Maatwerk is op het schaalniveau van dit Perspectief lastig, maar de PvdD hoopt dat hiervoor in de verdere uitwerking wel voldoende aandacht voor zal zijn.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) over het STOMP-principe of de drie pijlers van de mobiliteitstransitie 'verminderen, veranderen en verbeteren' het sterke merk zouden moeten worden.

De heer **Hollebeek** (PvdD) wil niet voorsorteren op een keuze voor welk merk dan ook. Hij bedoelde ermee dat als verschillende zaken door elkaar heen worden gebruikt, het gevaar is dat het in kracht afneemt. Wellicht kan hij daarover eens samen met de heer Steeman een boompje opzetten. Voorlopig zou de PvdD het bij de gedeputeerde willen laten.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) stelt dat mobiliteit nodig is om als samenleving economisch en sociaal te functioneren. Met thuiswerken en thuisleren kunnen mensen best een eind komen. Dat geldt niet voor iedereen. Het reizen en ontdekken is nodig voor de ontwikkeling van onszelf en ons begrip van de wereld. De mobiliteitsgroei in de afgelopen decennia heeft ons veel gekost als het gaat over de leefomgeving, het klimaat, het landschap, de natuur en de steden.

Het Perspectief Mobiliteit is een kapstok voor de diverse mobiliteitsthema's, waarbinnen de provincie haar rol invult om dit te verwezenlijken. Bij een eerdere bespreking in de commissie van het Perspectief was er veel eenstemmig geluid, zoals de focus op fiets en OV. Ook over de verwerkte opmerkingen, met de toevoeging van lopen als volwaardige modaliteit was weinig discussie. GL is blij dat de relatie tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit meer expliciet is gemaakt. Ook duurzame logistiek is toegevoegd. GL is daar content mee.

Betaalbaarheid van OV is meer dan het slechts toevoegen van andere betalingsvormen. Op pagina 20 is een zesde bullet point toegevoegd: het introduceren van nieuwe dynamische betaalwijzen in openbaar vervoer, waardoor reizen per auto concurrerend is en openbaar vervoer goedkoper wordt, terwijl korte reizen per OV, die ook per fiets gemaakt kunnen worden, minder aantrekkelijk worden gemaakt. GL is een voorstander van actieve mobiliteit voor de korte afstand. GL vreest dat OV op de korte afstand op termijn duurder zal worden. De fractie is daarvan geen voorstander. Voor veel van die korte ritten wordt onnodig vaak de auto nog gebruikt. Wat is hierop de reactie van de gedeputeerde?

Bij interruptie merkt de heer **Terwal** (VVD) op dat hij GL vaak hoort praten over substitutie. Volgens GL zou voor de korte afstanden binnen Europa de trein in plaats van het vliegtuig gekozen moeten worden. Nu zou voor korte afstanden binnen de stad de bus genomen moeten worden in plaats van de fiets? Dat staat haaks op elkaar.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) zegt dat GL het STOMP-principe volgt. De fractie legt prioriteit bij actieve mobiliteit. Nu een prijsprikkel wordt gegeven waardoor het OV minder aantrekkelijk wordt is GL bang dat het autorijden zal worden gekozen voor de korte afstand. Dat is niet de weg om actieve mobiliteit te stimuleren. Het OV wordt daarmee ontmoedigd.

Keuzevrijheid wil niet zeggen dat de auto altijd super aantrekkelijk moet zijn. Het betekent dat er meerdere aantrekkelijke vormen van vervoer zijn. Het is jammer dat in deze paragraaf de focus op keuzevrijheid en dus het bieden van goede alternatieven niet is gecombineerd met het minder aantrekkelijk maken van automobilititeit. In stedelijk gebied moet verder worden ingezet op schone mobiliteiten, die minder ruimte vragen dan de traditionele auto. Terecht wordt ingezet op duurzaamheid en omgevingskwaliteit, maar ook op ruimte en efficiency. Dat geldt in stedelijk gebied. De provincie moet er ook voor zorgen dat ook in perifeer-gebied OV, fiets of multimodale reizen een aantrekkelijk alternatief bieden.

GL las het Perspectief Mobiliteit met veel herkenning. Het is de kapstok van het provinciaal beleid.

Bij interruptie vraagt de heer **Deen** (PVV) of mevrouw Van der Waart kan uitleggen waarom GL het minder aantrekkelijk maken van automobilititeit een vorm van keuzevrijheid vindt.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) heeft er moeite mee dat de auto toch nog vaak voorop zou moeten staan, met als argument dat anders de keuzevrijheid aangetast wordt. Voor GL betekent keuzevrijheid dat andere alternatieven aantrekkelijker worden gemaakt, zoals actieve mobiliteit en wanneer het gaat over de langere afstand voor het OV. Steden slibben dicht. Daar kan het betekenen dat de auto wat minder aantrekkelijker wordt.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of mevrouw Van der Waart het met hem eens is dat in landelijk gebied op een winderige en regenachtige dag 30 km fietsen voor veel inwoners wel wat veel gevraagd is en dat wanneer ze de bus willen pakken, deze niet of slechts eenmaal per uur rijdt. Dan moet men toch de auto kunnen pakken?

Mevrouw **Van der Waart** (GL) zegt dat de bereikbaarheid van Noord-Holland Noord niet vraagt om meer automobilititeit, maar vraagt, juist in het kader van keuzevrijheid, om een betere OV-bereikbaarheid en een betere benadering van de keten, waardoor stukjes reis aan elkaar worden geknoopt op uiteindelijk op de

gewenste bestemming te komen. Voor GL betekent dat niet dat die gehele reis met auto gemaakt moet kunnen worden. GL investeert bij voorkeur in de meer duurzame vormen van mobiliteit.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) hoeveel GL over heeft voor onrendabel openbaar vervoer.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) wijst erop dat ze pleidooi hield voor ketenmobiliteit. Het is te ambitieus om te stellen dat met een goede OV bereikbaarheid elke voordeur in Noord-Holland Noord ontsloten zou moeten worden. Juist met het maken van OV corridors, die op een goede manier bereikbaar zijn door de elektrische fiets en de auto, kan ervoor worden gezorgd dat er ook in Noord-Holland Noord een goede bereikbaarheid is, die niet alleen afhankelijk is van automobilititeit.

De heer **Jensen** (JA21) is enthousiast over de nieuwe versie van het Perspectief en bedankt hiervoor de gedeputeerde en ambtelijke ondersteuning. Bij een paar zaken heeft JA21 vraagtekens, zoals de bereikbaarheid van kleine dorpskernen. Dit blijft een punt van aandacht. JA21 hoopt dat die bereikbaarheid gegarandeerd kan worden. Hoe denkt de provincie dekking te vinden voor al deze plannen? Hoe maakt ze keuzes voor onderhoud? JA21 is benieuwd naar de verdere uitwerking van het plan om het spoor een alternatief voor de luchtvaart te laten worden voor korte afstanden. De betaalbaarheid voor de inwoners van Noord-Holland moet prioriteit krijgen. De fractie hoopt dit meer terug te gaan zien in het document.

Gedeputeerde **Olthof** zegt dat het Perspectief enerzijds gaat over de bereikbaarheid van Noord-Holland met de groei van economie, werkgelegenheid en het aantal inwoners. Anderzijds ligt er een klimaatopgave. Dat is een gegeven waarmee Nederland en daarmee ook Provincie Noord-Holland rekening moeten houden. Het Perspectief is een kapstok; een overliggend stuk. In het Regionaal Mobiliteitsprogramma staat nadrukkelijk aangegeven dat de provincie met gemeenten naar de duurzaamheidsopgave kijkt. Er komt een Regionaal Toekomstbeeld Fiets om gezamenlijk de actieve mobiliteit meer te gaan stimuleren.

STOMP is niet wat de Provincie heeft bedacht. Het principe komt vanuit het CROW. De gedeputeerde houdt het liever bij Slim, Schoon en Veilig. Er moet slim op verschillende modaliteiten worden ingezet. Als het gaat over de autogebruiker dan gaat het niet langer om de traditionele auto met fossiele brandstof, maar over elektrisch vervoer en veilig.

Juist het schone deel komt terug in het Perspectief en heeft hoge prioriteit.

Het is van belang om woningen daar te bouwen waar mensen makkelijk met openbaar vervoer kunnen reizen, of dicht bij hun werk wonen. Wanneer mensen gebruik moeten maken van modaliteit, dan is de vraag welke modaliteit beschikbaar is. De ketenreis leidt ertoe dat men met verschillende modaliteiten ergens terecht komt. Als laatste is er het verbeteren van infrastructuur. Provincie Noord-Holland investeert enorm veel in het onderhoud van infrastructuur. De opgave is om dat op een duurzame manier te doen. Er wordt gekeken naar circulariteit en duurzame materialen. Het klimaat heeft een belangrijke plek in het Perspectief. Het komt nog terug in uitvoeringsprogramma en de concrete agenda's.

Het gaat ook over bereikbaarheid van Noord-Holland, als belangrijke opgave. Het gaat dus over goed en veilig vervangen: Daarin doet de provincie geen concessie.

Bij interruptie merkt de heer **Hoogervorst** (SP) op dat het budget voor infra minder wordt. Dan zullen toch andere prioriteiten gesteld moeten worden. Moet dat worden belegd op het gebied van groot onderhoud en vervanging?

Gedeputeerde **Olthof** verwijst naar de presentatie over het IMPI. Tweemaal per maken de Staten de afweging of een project van de studiefase naar de planfase, of van de planfase naar de realisatiefase overgaat. Gedeputeerde Staten gaan voorstellen doen waarin wordt gekeken naar de duurzame ontwikkeling van infrastructuur, investeren in fietsinfrastructuur en goed en slim OV. Op sommige plekken zal geïnvesteerd moeten worden in de traditionele infrastructuur en dan wel voor de elektrische auto.

Betreffende de betaalbaarheid van openbaar vervoer is een alinea toegevoegd. Het college had niet de illusie dat daarmee het vraagstuk ten aanzien van betaalbaarheid is opgelost. Het college heeft betaalbaarheid willen benoemen als een belangrijk punt in de transitie naar Slim, Schoon en Veilig. Als de provincie openbaar vervoer aantrekkelijk wil maken dan moet het qua betaalbaarheid een goed alternatief zijn. Je wilt openbaar vervoer geen alternatief laten zijn als de betreffende afstand ook per fiets kan worden afgelegd. Het is een belangrijk onderdeel van de ambities om meer mensen gebruik te laten maken van OV. Daar hoort ook fijnmazigheid bij, dat enerzijds bestaat uit randnetwerken en anderzijds het vraagstuk hoe men vanuit een kleine kern op de gewenste plek komt. Is dat een bus of moet worden gekeken naar deelmodaliteiten of de buurtbus? Bij de onderhandelingen over de concessies zit de provincie aan tafel om de betaalbaarheid te bespreken.

De gedeputeerde hoort vooral keuzevrijheid tussen de auto en de rest. Keuzevrijheid is veel meer bedoeld voor alternatieve vormen zoals thuiswerken, fietsen, OV en deelmobiliteit. In de ruimtelijke ordening wil het college een stukje sturing hebben. Mensen die bijvoorbeeld dicht bij een station wonen, kunnen worden uitgedaagd om voor OV te kiezen. In stedelijk gebied, zoals in Amsterdam zijn openbaar vervoer, fiets en lopen meer ontwikkeld. Daar is het gebruik van de auto minder, terwijl op andere plekken in Noord-Holland toch de auto gebruikt zal moeten worden. Een goede infrastructuur voor de auto maar ook voor logistiek is noodzakelijk. Ook de bus moet uiteindelijk over asphalt. Ook moet de provincie investeren in fietspaden. De provincie wil mensen keuzes bieden om van A naar B te gaan, steeds vanuit het vertrekpunt Slim, Schoon en Veilig.

Het beprijzen is een landelijke discussie. Het Rijk moet daarin keuzes maken. Het gaat daarbij wel over het verdienvermogen van de provincie. De opcenten komen bij de provincie terecht. Beprijzen komt ook terug op gemeenteniveau als het gaat over parkeertarieven. Om het autogebruik in de centra van gemeenten te beperken, kan worden gekozen om een hoog parkeertarief te hanteren. Dat is geen keuze die de provincie maakt, maar het is een bevoegdheid van gemeenten.

Provincie Noord-Holland investeert in infrastructuur, maar wel op een slimme manier. Als keuzes gemaakt moeten worden kan men zich afvragen of extra wegen moeten worden aangelegd om files te voorkomen, of dat moeten gekeken naar andere mogelijkheden om mensen van A naar B te brengen. De vanzelfsprekendheid om het fileprobleem op te lossen met extra asphalt, die is er niet. Het college gaat ook kijken naar andere mogelijkheden. Investeren in asphalt lost niet altijd het probleem op. In landelijk gebied is sprake van ander autogebruik dan in stedelijk gebied. om die reden wordt maatwerk geleverd.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of de gedeputeerde het met hem eens is dat doorstroming ook in dit afwegingskader moet staan. Dat zou een van de pijnpunten van de VVD kunnen wegnemen.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat doorstroming erbij hoort. Dat wil niet zeggen dat automatisch wordt geïnvesteerd in asphalt. Eerst wordt gekeken naar alternatieven. Met de transportsector worden gekeken naar de rijtijden. Mensen kunnen worden gestimuleerd om de auto op andere momenten te pakken.

Bij interruptie merkt de heer **Steeleman** (D66) op dat als het verkeer beter doorstroomt, men liever verder rijdt dan korter. Kent de gedeputeerde dit onderzoek naar reistijd?

Gedeputeerde **Olthof** kent dit specifieke onderzoek niet. Hij houdt zich aanbevolen voor doorzending.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) waarom D66 tegen bewoners, ondernemers en logistieke dienstverleners niet thuis geeft als het gaat om het verbeteren van de verkeersdoorstroming.

De heer **Steeman** (D66) zegt dat de auto niet geheel uit het straatbeeld hoeft te worden gewist. Het aantrekkelijk maken van andere vormen van vervoer, lager op de mobiliteitsladder en het naderbij brengen van woon- en andere functies is een nastrevenswaardige ambitie. Minder autokilometers, minder uitstoot meer mogelijkheden voor bouwen.

Gedeputeerde **Olthof** vervolgt zijn reactie in eerste termijn. Het Perspectief Mobiliteit is geen nieuw beleid, maar een vertaling van de Omgevingsvisie en staand beleid. In het kader van slimme en schone logistiek komt er binnenkort een concept naar Provinciale Staten, dat ook met stakeholders (gemeenten, Fietsersbond etc.) zal worden besproken. Bij het Perspectief is dat laatste niet gebeurd, omdat het geen nieuw beleid is. Partijen zullen bij de verdere uitwerking zeker betrokken worden. Afhankelijk van het onderwerp zullen de juiste partners worden betrokken. Vervoer over water komt terug in voornoemd concept.

De gedeputeerde benadrukt dat betaalbaarheid belangrijk is. Om die reden is een paragraaf toegevoegd. In de uitwerking van concessies en het ROVT krijgt dit de juiste plek net als hoe betaalbaarheid past in ketenmobiliteit. Daar horen beprijzen en de verschillende betaalvormen bij. De fractie heeft een terecht punt. Alleen met goed en betaalbaar OV krijgt men de mensen zover om te kiezen voor OV als alternatief voor andere vervoersvormen.

Ook binnen duurzame modaliteiten moeten mensen een keuze hebben. Dat kan niet op iedere plek in Noord-Holland altijd geheel worden gefaciliteerd.

Over stedelijk en landelijk gebied zegt de gedeputeerde dat het autogebruik rondom en in Amsterdam minder is, omdat afstanden daar per fiets en lopend kunnen worden afgelegd. In Noord-Holland Noord is men afhankelijk van andere modaliteit. Op langere afstanden zal er minder sprake zijn van lopen en fietsen. Daar zijn goed openbaar vervoer en een goede infrastructuur nodig en dit alles vanuit het idee van schoon, slim en veilig.

Betaalbaarheid voor provincie en ook voor bewoners is essentieel. De prijs is een belangrijk instrument om mensen te verleiden. Dat speelt vooral bij OV. Het gaat dan wel om OV waarbij de provincie concessieverlener is. De provincie gaat namelijk niet over de prijzen van vervoer per trein. Vier verschillende gremia kunnen prijzen aan de orde stellen.

Met verschillende vormen van mobiliteit moet uiteindelijk iedereen van A naar B kunnen komen. Dat heeft niet alleen te maken met mobiliteit; ook de sociaaleconomische situatie speelt een rol. Mensen moeten elkaar kunnen blijven ontmoeten.

Tweede termijn:

De heer **Terwal** (VVD) wil nog in zijn fractie afstemmen of de voordracht nog in Provinciale Staten besproken zou moeten worden.

De heer **Hoogervorst** (SP) meldt dat de SP mogelijk een motie of amendement overweegt in te dienen, waardoor de voordracht niet als hamerstuk kan worden doorgeleid naar de Staten.

De **voorzitter** concludeert dat de voordracht als bespreekstuk zal worden doorgeleid naar Provinciale Staten.