

Agenda Mobiliteit

Discussiedocument

CONCEPT

Datum: 25 juni 2018
Status: concept - versie 11

Dit document dient ter bespreking in de ambtelijke werkbijeenkomsten met gemeenten en PVVB-leden op 2 en 9 juli 2018.

Agenda Mobiliteit

Discussiedocument

Inhoud

| | |
|--|----|
| 1. Inleiding | 3 |
| 1.1 Positie | 3 |
| 1.2 Leeswijzer | 3 |
| 2. Opgave tot 2050..... | 4 |
| 2.1 Ontwikkeling mobiliteit tot 2050 | 4 |
| 2.2 Vertaling naar Noord-Holland | 5 |
| 2.3 Conclusie analyse | 9 |
| 3. Mobiliteit in de Omgevingsvisie | 10 |
| 3.1 Vertrekpunt Omgevingsvisie..... | 10 |
| 3.2 Generieke ontwikkelprincipes..... | 11 |
| 3.3 Beweging 1. Schiereiland Noord-Holland | 11 |
| 3.4 Beweging 2. Metropool in ontwikkeling..... | 11 |
| 3.5 Beweging 3. Sterke kernen, Sterke regio's | 14 |
| 4. Acht thema's met ambitie..... | 15 |
| 5. Agenda Mobiliteit | 17 |
| 5.1 Driedeling in Noord-Holland: gebiedsgerichte opgaven | 17 |
| 5.2 Deur-tot-deurbenadering | 20 |
| 5.3 Optimaal benutten van het netwerk..... | 21 |
| 5.4 Bijdragen aan andere opgaven uit Omgevingsvisie..... | 22 |
| 6. Vervolgstappen..... | 23 |

1. Inleiding

Het opstellen van de Omgevingsvisie is gestart en vanuit Mobiliteit is input geleverd voor de visie. De Omgevingsvisie vormt een strategisch kader voor het provinciale beleid. Dit strategisch kader zal voor mobiliteit verder uitgewerkt worden in een tactisch kader waarmee beleidskeuzes en investeringen bepaald kunnen worden. De stand van zaken hebben we gevat in de Agenda Mobiliteit.

In dit discussiedocument staan de belangrijkste mobiliteit-gerelateerde onderwerpen uit de Omgevingsvisie opgenomen en wordt een verdieping gemaakt naar de onderwerpen in de Agenda Mobiliteit. De notitie is nadrukkelijk een discussiestuk om, zowel intern als extern, in gesprek te gaan over de wijze waarop de ontwikkelprincipes uit de Omgevingsvisie worden vertaald naar de Agenda Mobiliteit.

1.1 Positie

Het Provinciaal mobiliteitsbeleid werd voorheen verwoord in het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP). De looptijd van het vorige PVVP liep van 2007 tot 2013 en vervolgens is besloten om het niet actualiseren. In plaats daarvan wordt het mobiliteitsbeleid opgenomen in de Provinciale Omgevingsvisie conform de aanstaande Omgevingswet. De Omgevingsvisie wordt momenteel voorbereid en in deze collegeperiode vastgesteld.

De Omgevingsvisie richt zich op de ruimtelijke ontwikkeling in de Provincie op de lange termijn (planhorizon 2040-2050) en formuleert de strategische keuzes voor de komende (circa) tien jaar. De Agenda Mobiliteit wordt parallel aan de Omgevingsvisie voorbereid en vormt de uitwerking van de strategische keuzes naar tactische mobiliteitskeuzes. De inhoud van de Agenda Mobiliteit is dan ook gebaseerd op de ontwikkelprincipes zoals opgenomen in de Omgevingsvisie.

In de Agenda Mobiliteit wordt – net als in de Omgevingsvisie – gekeken naar de verwachte lange termijnontwikkeling op het gebied van mobiliteit. Aansluitend daarop wordt een beleidskader geschetst waarbinnen programma's voor de korte termijn kunnen worden ontwikkeld.

De Agenda Mobiliteit:

- Beschrijft de strategische keuzes uit de Omgevingsvisie ten aanzien van mobiliteit voor de lange termijn (10 jaar, planhorizon 2040-2050).
- Vormt het beleidskader om vanuit de Omgevingsvisie en de daarin opgenomen ontwikkelprincipes voor Mobiliteit te komen tot programma's. (4 jaar)
- Vormt het beleidskader voor een op te stellen meerjarenprogramma voor investeringen in Mobiliteit (nu nog PMI). Het huidige PMI kent een doorlooptijd van 5 jaar (tot 2019) en wordt jaarlijks geactualiseerd.

1.2 Leeswijzer

Het volgende hoofdstuk gaat over de opgave tot 2050. Het beschrijft probleemanalyses die in het kader van de Agenda Mobiliteit zijn uitgevoerd. In hoofdstuk 3 wordt de inhoudelijke relatie met de Omgevingsvisie beschreven. In hoofdstuk 4 wordt de beweging gemaakt van de integrale en op sommige onderdelen globale Omgevingsvisie naar een specifiek mobiliteitsbeleid zoals nu in de Agenda Mobiliteit staat beschreven. Op onderdelen is het document verrijkt met voorbeelden of stellingen.

2. Opgave tot 2050

2.1 Ontwikkeling mobiliteit tot 2050

Nederland is ambitieus. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) heeft in de Nationale Omgevingsagenda het volgende opgenomen:

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

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

Daarnaast komt er een aantal ontwikkelingen op ons af. In de verschillende economische scenario’s (WLO scenario’s laag en hoog) is een duidelijke groei te zien. De woningbouwopgave in de Metropool Regio Amsterdam is groot: circa 230 duizend woningen worden gebouwd tot 2040. Dat is drie keer een stad als Haarlem of één keer een stad als Den Haag. Dit levert een enorme opgave op voor de mobiliteit. De komende jaren wordt nog hard gewerkt aan het verbeteren van het mobiliteitssysteem zoals de A6 bij Almere, de A9 bij Amsterdam Zuidoost en Amstelveen en de opening van de Noord/Zuidlijn. Maar, deze verbeteringen zijn onvoldoende om de groei aan te kunnen. Dit blijkt ook uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) van het Rijk uit mei 2017. Ondanks dat is geïnvesteerd in de A1 tussen Diemen en Muiderberg, de A2 is verbreed naar 2x5 rijstroken en ondanks de introductie van het hoogfrequente spoorvervoer. Op deze en andere trajecten blijven knelpunten ontstaan. De verstopte wegen rond Amsterdam leveren in 2040 economische verlieskosten op van 105 tot 260 miljoen euro per jaar, afhankelijk van het WLO scenario.



Afbeelding 1: Uitsnede NMCA met knelpuntenoverzicht rond Amsterdam

De knelpunten die ontstaan passen niet bij de eerder genoemde ambitie. Zoals het Ministerie van I&W zelf verwoord in haar Nationale Omgevingsagenda:

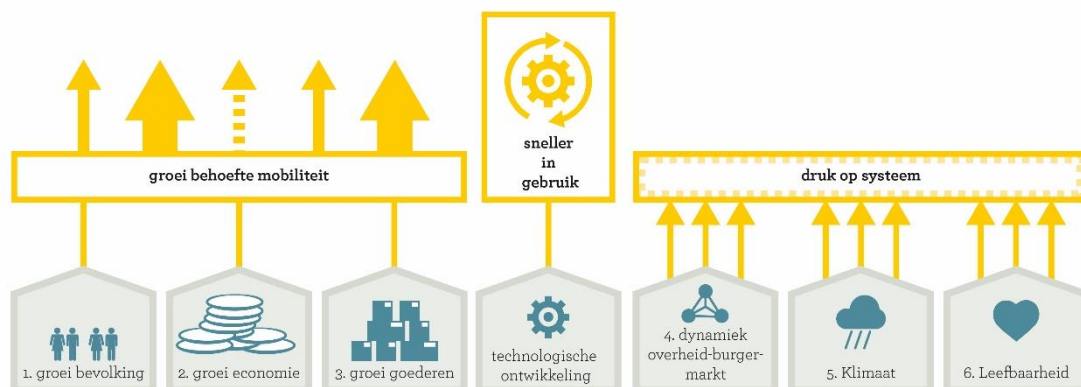
“De grote bereikbaarheidsopgaven waar Nederland voor staat vragen om investeringen en keuzes. Deze opgaven en ambities vragen om een systeemsprong in het mobiliteitssysteem waarbij alle modaliteiten optimaal benut worden en op elkaar afgestemd zijn.”

De opgave is er op alle netwerken: niet alleen op de weg ontstaan knelpunten, ook in het OV en op de fiets zijn die knelpunten er, aldus de NMCA. Maar keuzes zijn snel nodig. Het bouwen van een appartementengebouw kost niet veel tijd van idee tot oplevering. Het realiseren van een weg- of spoorproject kost al snel een decennium qua tijd: eerst jaren plannen maken, dan jaren procedures draaien en daarna nog een paar jaar bouwen. De bouwtijden lopen scheef. Bijvoorbeeld, Amsterdam bouwt sneller dan wat gepland stond. Dit zorgt er voor dat het knelpuntenplaatje in de NMCA al snel werkelijkheid begint te worden.

2.2 Vertaling naar Noord-Holland

Begin 2017 is een analyse gemaakt van trends en ontwikkelingen die van invloed zijn op de mobiliteit.¹ Uit deze analyse blijkt dat de mobiliteitsbehoefte stijgt als gevolg van de bevolkingsgroei en de groei van de economie. Het huidige mobiliteitssysteem komt verder onder druk te staan. De scheidlijnen tussen modaliteiten vervagen en er is meer vraag naar multimodale oplossingen. Daarnaast zorgen technologische ontwikkelingen voor een efficiëntieslag enerzijds, maar ook onzekerheid anderzijds. De invloed van de omgeving op het mobiliteitssysteem wordt groter. Vanuit het oogpunt van inpassing leefbaarheid en klimaat worden steeds meer kwaliteitseisen gesteld.

Om de druk op het mobiliteitssysteem te laten zien is onderstaande afbeelding sprekend. In de afbeelding zijn de belangrijkste ontwikkelingen weergegeven. Een aantal trends wordt nader toegelicht.



Afbeelding 2: Overzicht druk op het mobiliteitssysteem

Groei bevolking

Drie keer Haarlem. Dat is de woningbouwopgave waar de Metropool Regio Amsterdam (MRA) voor staat. Er is vraag naar 230.000 woningen in en rond Amsterdam in de periode tot 2040, een groei van circa 25% meer woningen. Dat betekent ook een forse groei van de mobiliteit in de MRA. Kan het huidige mobiliteitssysteem deze groei aan?

¹ RHDHV, Ontwikkelingsbeeld Mobiliteit 2050, jan 2017

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

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

Groei economie

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

Wanneer gekeken wordt naar de mogelijkheid voor keuzevrijheid, dan valt het volgende op. Het meeste autoverkeer richting de Zuidas en Bijlmer komt uit de omgeving Haarlem. Uit een analyse blijkt dat de openbaar vervoerverbinding tussen Haarlem en de werkgebieden Zuidas en Bijlmer een factor 2 heeft qua reistijd. Dit kan betekenen dat het OV niet als volwaardig alternatief wordt gezien. De auto neemt daardoor een groot aandeel in de verplaatsingen. Investerings in het mobiliteitssysteem zijn nodig om alleen al de groei op te vangen.

Groei goederen

Voor de internationale concurrentiepositie van de MRA is de toekomstbestendigheid van de logistieke netwerken van belang. Als de belangrijkste economische dragers niet bevoorrad worden staat de regio letterlijk stil. Er wordt een groei verwacht van 22 tot 50 procent kilometers in transport van goederen². Dit zorgt voor een noodzaak tot een aantal fundamentele veranderingen in de logistiek. Er zijn reeds veel initiatieven, maar het ontbreekt aan focus, samenhang en coördinatie. Daarnaast wordt de consument veeleisender waar het gaat om bezorging van via internet bestelde artikelen. Tenslotte zorgt de circulaire economie voor meer lokale recycling en meer lokale goederenstromen.

Goederenvervoer over water

Bij ongewijzigd beleid wordt een afname van de totale hoeveelheid goederenvervoer over water op de provinciale vaarwegen verwacht. Dit is het gevolg van twee grote ontwikkelingen:

- 1) Steeds minder schepen kunnen de Noord-Hollandse wateren bevaren;
- 2) Watergebonden bedrijvigheid komt in de verdrinking langs provinciale vaarwegen.

Bedrijfseconomisch is het niet rendabel om kleinere schepen te bouwen dan CEMT-klasse IV. Lang niet alle vaarwegen in Noord-Holland zijn geschikt voor deze klasse. Dit leidt tot schaarste en daarmee tot hogere aanvoerkosten voor bedrijven die van dit type schepen gebruik maken. Daarnaast 'verdringen' woningbouwlocaties de bestaande watergebonden bedrijvigheid. Als gevolg van het geringe perspectief, besluiten watergebonden bedrijven zich elders te vestigen. Dit leidt tot minder gebruik van de vaarwegen.

Bij verminderd gebruik van de provinciale vaarwegen kan de vraag gesteld worden of grootschalige investeringen in het provinciale vaarwegennet wel te rechtvaardigen zijn. Blijven de investeringen uit, dan zal een zichzelf versterkend proces ontstaan waarbij het gebruik van de

² RHDHV, Koersdocument Op weg naar een Agenda Logistiek voor de MRA, jan 2018

vaarwegen steeds verder afneemt. Zo ontstaat een negatieve spiraal waarbij op lange termijn het aandeel van de binnenvaart in de modal shift in Noord-Holland steeds verder zal afnemen.

Modal-split verandert nauwelijks

De verhouding van het gebruik tussen de verschillende vervoerwijzen (modal-split) is door de jaren heen niet veranderd als het gaat om het aantal verplaatsingen.³ Alleen het aantal reizigerskilometers is gewijzigd: meer kilometers voor de fiets en minder voor bus, tram en metro. Ondanks het inzetten op het aantrekkelijker maken van alternatieven door de overheden, blijft in een groot gedeelte van Noord-Holland de auto het dominante vervoermiddel. De meeste gebruikers van de trein, gebruiken deze als regionaal vervoermiddel (afstanden tot 30 kilometer).⁴ Dit terwijl het spoorstelsel voor landelijk en bovenregionaal gebruik is ingericht (zowel intercitynetwerk als sprinternetwerk).

Verkeersveiligheid

Naast bereikbaarheid speelt verkeersveiligheid een grote rol en krijgt steeds meer aandacht. In 2017 is door verschillende (maatschappelijke) organisaties een manifest opgesteld. De laatste tijd neemt de onveiligheid op de weg weer toe: van (landelijk) 570 verkeersdoden in 2013 en 2014 naar 621 doden in 2015. Het aantal ernstig gewonden is ook gestegen van 20.700 in 2014 naar 21.300 in 2015. In 2017 lag het aantal verkeersdoden op 619, waarbij voor het eerst het aandeel fietsers hoger ligt dan het aandeel auto (bestuurder/inzittende). Hierdoor dreigen de gestelde landelijke doelen in 2020, maximaal 500 verkeersdoden en 10.600 ernstig gewonden, niet gehaald te worden. Niet alle kwetsbare doelgroepen hebben nu de aandacht in het verkeersveiligheidsbeleid. Waar nu in Noord-Holland ingezet wordt op scholieren, wordt de oudere weggebruiker vergeten. Verkeersveiligheid kent een grote opgave als onderdeel van het steeds belangrijker wordende thema leefbaarheid voor jong en oud.

Krimp in landelijk gebied

Waar in en rond Amsterdam sprake is van een groei van de bevolking, is er in het landelijk gebied, ten noorden van de regio's Alkmaar en Hoorn, sprake van een krimp van de bevolking vanaf 2030. Tot die tijd is de bevolkingsontwikkeling stabiel: nauwelijks sprake van groei of krimp in het gebied.⁵ De krimp van de bevolking betekent tegelijkertijd een andere vraag naar mobiliteit in dit gebied. Het voorzieningenniveau en exploitatie van het openbaar vervoersysteem is daarmee onder druk komen te staan; het traditionele openbaar vervoer sluit niet meer aan op de vraag in het gebied. Een combinatie van het traditionele openbaar vervoer met collectief vervoer voor doelgroepen kan interessant zijn in het landelijk gebied. Daarvoor wordt een pilot in Noord-Holland Noord opgestart. Waar openbaar vervoer niet aanwezig of flexibel genoeg is, voorziet de fiets in een basisbehoefte voor mobiliteit. Daarnaast kan de fiets een verlengstuk van het openbaar vervoer zijn en zo toegang bieden tot hogere kwaliteit openbaar vervoerverbindingen.

Het huidige mobiliteitssysteem in het landelijk gebied kent geen capaciteitsproblemen, ook niet naar de toekomst toe. Tot medio 2018 reden in het gebied bussen rond die grotendeels leeg waren. Nu kent heel Noord-Holland een OV bereikbaarheid van 95,4%. Dat wil zeggen dat 95,4% van de woningen de beschikking over een bushalte heeft binnen een straal van 800 meter. Echter, dit zegt nog niets over de kwaliteit van het openbaar vervoer en of dit voldoet aan de verwachtingen voor een volwaardig alternatief. Wanneer de trend van minder openbaar (collectief) vervoer plaatsvindt als gevolg van een verliesgevende exploitatie, komt de keuzevrijheid in dat gebied onder druk te staan. Men heeft minder keuze uit vervoermiddelen. Sommige gebieden zijn dan alleen nog met de auto bereikbaar of, beperkt, met de fiets.

³ [bron]

⁴ [bron]

⁵ [bron]

Die beperkte keuzevrijheid betekent ook iets voor de basisbereikbaarheid. Voor veel huishoudens geldt dat niet alle personen in het huishouden alle mobiliteitsopties tot zijn/haar beschikking hebben. Bijvoorbeeld omdat ze te jong zijn, omdat ze geen rijbewijs hebben, of zich geen auto kunnen veroorloven. Deze inwoners zijn voor hun verplaatsingen aangewezen op het openbaar vervoer of de fiets. Willen we die basisbereikbaarheid kunnen garanderen voor onze inwoners, dan zijn we genoodzaakt om ons mobiliteitssysteem slimmer te organiseren.

Fiets en overstappen

In een groot deel van de Noord-Hollandse stedelijke gebieden heeft de fiets nu al een dominante positie in de mobiliteitsmix, vooral op de korte afstand. Ruim 27% van de verplaatsingen in Noord-Holland wordt afgelegd op de fiets. Een steeds groter deel van de fietskilometers worden afgelegd op een elektrische fiets. De Actieradius van e-fietsers is 1,5 tot 2 keer groter dan van een gewone fietser. Dat betekent dat een groter gebied binnen het bereik van fietsers komt te liggen. Op veel plekken kan de mobiliteit per fiets groeien zonder dat de leefbaarheid van de omgeving onder druk komt te staan. Daarbij zullen wel de knelpunten in de centra van de stedelijke gebieden voor zowel de rijdende fietser (fietsfiles) als voor de stilstaande fietser (parkeerproblematiek) urgenter worden.

Daarnaast is de fiets een belangrijk vervoermiddel in het woon-onderwijs verkeer en de ketenreis. Bij de ketenreis is sprake van overstappen van de ene modaliteit naar de andere. Overstappen en wachten worden als onderdeel van de ketenreis het minst gewaardeerd. Dit blijkt uit een onderzoek in het kader van de MIRT studie stedelijke bereikbaarheid uit 2016.

Dynamiek overheid-markt-inwoner

Door de economische transitie is de toekomst moeilijk voorspelbaar. Daarnaast verandert de verhouding tussen overheid, markt en inwoners. Er is meer ruimte voor initiatieven vanuit de markt en vanuit de inwoners. Het ligt dan voor de hand dat de rol van de overheid wijzigt naar facilitator en stimulator (ruimte bieden aan die initiatieven) in plaats van alles regelen. Vooral in de stedelijke gebieden is er voldoende markt voor ontwikkelingen naar nieuwe vervoersystemen, maar moet een overaanbod voorkomen worden. In de landelijke gebieden is onvoldoende massa voor de markt om nieuwe systemen te introduceren en zal een stimulerende rol van de overheid nodig zijn.

Klimaat

Het klimaat verandert: het weer kent meer extremen: vaker tropisch warm en vaker "clusterbuien", buien met in korte tijd heel veel regen. Eén van de opgaven uit de verkenningen NH2050 is dan ook het koppelen van de wateropgave aan de samenhangende opgaven in de fysieke leefomgeving. De extremen die op ons afkomen kennen minder risico en gevolgen als bij een ruimtelijke inrichting voldoende rekening wordt gehouden met deze extremen.

Om de opwarming van de aarde tot 2050 te beperken zijn wereldwijd klimaatafspraken gemaakt (Klimaatakkoord Parijs). De provincie heeft zich gecommitteerd aan de nationale doelstelling om in 2050 klimaatneutraal te zijn. De transitie naar opwekking en gebruik van duurzame energie heeft een grote impact op de gebouwde omgeving en het mobiliteitssysteem.

Leefbaarheid

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

Technologische ontwikkelingen

De grootste onzekerheid is de technologische ontwikkeling. Niet de vraag of deze gaat plaats vinden, maar meer wat dat betekent voor de mobiliteit. Fietsers kunnen steeds sneller (tot 45 km/h). Maar hoe snel gaat het met de zelfrijdende auto? Tot 2045/2065 zal het moeilijk zijn de zelfrijdende auto in het stedelijk weefsel te laten rijden.

Hoe snel kunnen we elektrisch gaan rijden en hebben we geen uitstoot van CO₂ meer? Er is veel onderzoek gedaan en er zijn veel opinies over waar het naar toe gaat. Maar men zit niet op één lijn. Deze onzekerheden maken het moeilijk om de pijlen te richten op de toekomst.

2.3 Conclusie analyse

Er is sprake van een grote opgave op het gebied van mobiliteit. Extra inspanningen zijn nodig om te voorkomen dat de mobiliteit in het economische kerngebied volledig vastloopt. Samenwerken is daarbij essentieel. Niet alleen vanwege de groei van mobiliteit door de woningbouw (drie keer Haarlem), maar ook door de overige doelstellingen en ambities uit de Omgevingsvisie. Ook ligt het aanleggen van nieuwe infrastructuur minder voor de hand vanwege binnenstedelijk bouwen, ruimtegebrek en milieueisen. Dit vraagt mogelijk om andere keuzes bij de inrichting van ons mobiliteitssysteem. Het verleden heeft uitgewezen dat verandering in mobiliteit of modaliteit niet eenvoudig is. Modal shift heeft bijvoorbeeld nauwelijks plaatsgevonden in de afgelopen tien tot vijftien jaar.

Daar waar een grote druk ontstaat door groei, ligt er in het landelijk gebied een opgave vanwege de krimp. Hoe blijven de kleine kernen bereikbaar, zonder dat daar dure systemen op ingezet moeten worden?

Technologische ontwikkelingen als de zelfrijdende auto laten nog op zich wachten, waar bij het nog maar de vraag is of geautomatiseerd elektrisch rijden kan bijdragen aan beperking van de mobiliteitsknelpunten of juist leidt tot minder fiets- en OV-gebruik ten gunste van de, misschien wel goedkoper wordende, auto. Er zijn vanuit technologische ontwikkelingen ook kansen om de inrichting van het mobiliteitssysteem te veranderen, zoals de komst van de e-fiets en nieuwe vraagafhankelijke vervoerconcepten.

Een deel van de vragen die voortkomen uit de analyse worden opgepakt in verschillende koersen. Zo zijn er diverse koersen of programma's afgerond of in de maak:

- Smart Mobility;
- Ketenreis;
- Fiets;
- OV-Toekomstbeeld;
- Programma Bereikbaarheid van, naar en in de MRA.

Deze Agenda Mobiliteit functioneert als kapstok of input voor deze koersen en programma's.

3. Mobiliteit in de Omgevingsvisie

3.1 Vertrekpunt Omgevingsvisie

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

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

Vervolgens is een aantal deelambities geformuleerd op diverse beleidsvelden, waaronder mobiliteit:

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

Deze ambities vormen de basis voor de Omgevingsvisie en de Agenda Mobiliteit. Naast de mobiliteitsopgave liggen er ook opgaven op het gebied van energietransitie, economische transitie, klimaat en duurzaamheid. Dit binnen de gestelde ambitie van een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid.

In de Omgevingsvisie is het integrale beleid van de provincie opgenomen. De visie laat een pad zien tot 2050 waarover de provincie de komende tijd gaat lopen. De Omgevingsvisie presenteert geen eindbeeld, maar laat in algemene zin zien wat onze ontwikkelprincipes zijn voor de hele provincie om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden. Deze principes zijn overkoepelend voor de hele provincie. Hierbij komen de thema's gezondheid, veiligheid, klimaatadaptatie en landschap aan bod en een aantal generieke principes voor het gebruik van de fysieke leefomgeving

Daarnaast schetst de Omgevingsvisie een vijftal samenhangende bewegingen naar de toekomst toe. Bewegingen die laten zien hoe we omgaan met opgaven die op onze samenleving afkomen, en waarbij we een aantal ontwikkelprincipes en randvoorwaarden meegeven om de beweging naar de toekomst te kunnen maken. Ook voor deze bewegingen zijn ontwikkelprincipes geformuleerd.

De eerste beweging in de Omgevingsvisie heet Schiereiland Noord-Holland waar het benutten van de unieke ligging leidend is. De tweede beweging is Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad gaat functioneren. De derde beweging, Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die daarmee de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden. De vierde beweging, Nieuwe energie, handelt over het benutten van economische kansen van de energietransitie en circulaire economie. In de vijfde beweging staan de ambities voor het vergroten van biodiversiteit en het

faciliteren van de transitie in de agrisector centraal. Deze beweging gaat over het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrisector.

Met name 'Metropool in ontwikkeling' en 'Sterke kernen, sterke regio's' kent een aantal ontwikkelprincipes met betrekking tot mobiliteit. Deze worden dan ook verder uitgelicht in de volgende paragrafen. De ontwikkelprincipes en randvoorwaarden leiden tot uitgangspunten voor de Agenda Mobiliteit die deze punten verder uitwerkt om tot concrete programma's en maatregelen te komen. De belangrijkste ontwikkelprincipes met betrekking tot mobiliteit zijn in dit hoofdstuk beschreven.

3.2 Generieke ontwikkelprincipes

1. Ontwikkelingen en beheer zijn passend bij het draagvermogen en de karakteristiek van het (cultuur)landschap.

2. Nieuwe ontwikkelingen zijn natuurinclusief.

Natuurinclusief ontwikkelen kan bestaan uit het terugdringen van emissies, natuurvriendelijke bermen bij infrastructuur en voor fauna passeerbare kunstwerken.

3. Nieuwe ruimtelijk-economische ontwikkelingen worden zoveel mogelijk gesitueerd nabij OV-, weg-, energie- en dataknooppunten.

Dat levert voordelen op vele vlakken op zoals het optimaliseren van bereikbaarheid. Nabijheid van functies of clustering is dan ook een belangrijk duurzaamheidsprincipe, ook al omdat het tot minder verkeersbewegingen leidt. Clustering kan echter ook nadelige gevolgen hebben voor de leefbaarheid, denk aan het oplopen van concentraties fijnstof.

4. Bij nieuwe ontwikkelingen worden de effecten op de ondergrond meegewogen.

De ondergrond levert grondstoffen en bodemenergie, vormt de basis voor voedselproductie (bodemvruchtbaarheid) en natuurontwikkeling (bodembiodiversiteit), vervult een bufferfunctie (bijvoorbeeld het bergen van water) en een draagfunctie (voor bouwwerken als woningen en wegen), biedt ruimte voor het realiseren van ondergronds ruimtegebruik (tunnels, kabels en leidingen, maar ook opslag van gas, CO₂ in onderzeese gasvelden en warm water). We zetten in op het optimaal benutten van al deze functies.

3.3 Beweging 1. Schiereiland Noord-Holland

De eerste beweging in de Omgevingsvisie heet Schiereiland Noord-Holland waar het benutten van de unieke ligging van Noord Holland leidend is. De ontwikkelprincipes uit deze beweging zijn gericht op behoud van de verscheidenheid en karakteristieken van het landschap en de aanwezige ecologische waarden. Deze ontwikkelprincipes zijn o.a. relevant bij keuzes over aanleg/ uitbreiding van infrastructuur en de bereikbaarheid van de verschillende typen landschap. Ook de verbindingen onder of over het Noordzeekanaal zijn van belang in deze beweging.

3.4 Beweging 2. Metropool in ontwikkeling

Bij een metropool hoort een mobiliteitssysteem van hoge kwaliteit dat meegroeit met de verstedelijking. Keuzes voor de meest waardevolle landschappen, voor mobiliteit, voor woon- en voor werklocaties. We kiezen voor binnenstedelijk, voor verdichting, op een (nog) innovatievere manier en op goed bereikbare plekken. En een basisbereikbaarheid voor de kleine kernen naar de voorzieningen van grote(re) kern of stad. We willen binnen de basiskwaliteit (wettelijke normen) blijven, ondanks de enorme groei. Dit vraagt zowel lokale, regionale als landelijke maatregelen.

Ontwikkelprijncipes voor Mobiliteit

8. Wonen en werken worden zoveel mogelijk binnenstedelijk gerealiseerd en geconcentreerd.

De metropool ontwikkelt zich snel. De vraag naar woningen en ruimte voor bedrijven houdt aan, evenals de ruimtevraag voor recreatie en andere functies. Tegelijkertijd willen we de landschappen in de metropool sparen. De bebouwingsopgave moet dan ook zoveel mogelijk binnen de bestaande kernen plaatsvinden, met een voorkeur voor knooppunten van openbaar vervoer. Verdichting vraagt steeds meer inventiviteit en bestuurskracht. De bebouwde omgeving wordt steeds intensiever gebruikt, de plancapaciteit binnenstedelijk blijkt door een andere kijk op stad en stedelijkheid een stuk groter te zijn dan we lang hebben gedacht. En zowel bij bestaande bouw als nieuwbouw moeten we inzetten op besparing van energie. Dit alles moet samen gaan met de verdere verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij onderkennen we dat verdichting in de kernen leidt tot toenemende druk op het landschap.

Wonen en werken worden binnenstedelijk geconcentreerd (transformeren, bundelen, verdichten). Hierbij houden we oog voor behoud en versterking van de leefbaarheid in bestaande en nieuwe gebieden. We houden ook een vinger aan de pols voor wat betreft de kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de vraag. Zo zorgen we ervoor dat regionale afspraken over stedelijke ontwikkelingen bij de vraag blijven aansluiten. Hierbij betrekken we de bestaande voorraad woningen. Bestaande afspraken uit het ontwikkelingsbeeld van de MRA uit 2007 over uitleglocaties voor wonen en/of werken, zoals Haarlemmermeer, Bloemendalerpolder en IJburg fase 2, worden gerespecteerd. Deze uitleglocaties worden beoordeeld op hun effecten op de regionale bereikbaarheid en het landschap van de metropool. Eventuele maatregelen voor de bereikbaarheid worden direct gekoppeld aan ontwikkellocaties (bijvoorbeeld de verlenging van de Zuidtangent bij de ontwikkelingen in Haarlemmermeer West).

De regio's kiezen welke kernen voorzieningencentra zijn en blijven in de toekomst (zie ook Sterke kernen, sterke regio's). Dit kan bijdragen aan het behoud van voorzieningen en leefbaarheid in deze gebieden.

Kritische succesfactoren

- Het duurzaam ontwikkelen van de metropool.
- De gewenste ontwikkeling van de metropool kan alleen plaatshebben wanneer het verkeerssysteem kwalitatief en kwantitatief meegroeit, waarbij het gebruik van OV en fiets prioriteit hebben in binnenstedelijk gebied. Inventieve, duurzame vormen van stedelijke en regionale distributie zijn belangrijke aandachtspunten.

9. Om de groei van het verkeer in de metropool in goede banen te leiden moet worden geïnvesteerd in alle verkeersnetwerken, het regionaal OV, fietsnetwerk en auto, waarbij de grotere behoefte aan ruimte voor regionaal verkeer boven interregionaal en doorgaand verkeer wordt gefaciliteerd.

De voorspelling is dat het verkeer gaat groeien (zie verkenningen en NMCA). Om deze groei op te vangen, zijn twee dingen noodzakelijk:

- Een vergroting van de capaciteit van het OV-, weg- en fietsnetwerk.
- Een betere verdeling van het verkeer over de netwerken en over de modaliteiten, daar waar er ruimte is of gecreëerd kan worden. De grote werkgebieden met de meeste werknemers dienen rechtstreeks verbonden te zijn met de grote (nieuwe) woongebieden, zowel over de weg als met het OV. Omdat het meeste verkeer binnen de metropool blijft, wordt dat verkeer gefaciliteerd en moet het doorgaande verkeer zich daarin voegen.

Om de A10 te ontlasten, wordt de A9 meer de route voor doorgaand verkeer. Dit betreft het verkeer van en naar het noorden van de metropool via de Westfriisaweg of de A7-A8-A9 om Amsterdam heen. De mogelijkheden van de route via Enkhuizen en Lelystad worden bekeken. Het OV-netwerk (over spoor en weg) richt zich primair op reizigers binnen de metropool. Het doorgaande netwerk voor het lange-afstandstreinverkeer staat ten dienste hiervan.

Het verkeer wordt gestuurd door betrouwbare reisinformatie naar de routes waar nog ruimte (capaciteit) is. Ook wordt de overstap naar andere netwerken gestimuleerd (*modal shift*). Aan de randen van de werkgebieden en kernen komt parkeergelegenheid, met overstapmogelijkheid op lokaal OV of deelfiets. Technologische ontwikkelingen als zelfrijdende voertuigen, *smart mobility* en diensten als *mobility as a service* hebben invloed op de bereikbaarheid. Deze effecten zijn soms nog onbekend. Door hier onderzoek naar te doen en de mogelijkheden te verkennen, vergroten we de kansen voor de nieuwe ontwikkelingen. Zo leveren we een goede bijdrage aan de grote bereikbaarheidsopgave bij de verdere ontwikkeling van de metropool.

Ons doel is dat in het jaar 2050 de fiets een nog belangrijker rol speelt in de regionale mobiliteit van Noord-Holland. Er is dan één compleet, herkenbaar en veilig netwerk van fietspaden: op de belangrijkste regionale verbindingen tussen steden, werklocaties, OV-knooppunten, onderwijsinstellingen en natuurgebieden.

Randvoorwaarden

- Verkeersveiligheidsnormen.

Kritische succesfactoren

- Voldoende investeringsbudget voor het totale mobiliteitssysteem.
- Afstemming met MRA-partners, Rijk, NS en Vervoerregio, waarbij ieder over zijn eigen netwerk heen moet kunnen kijken.
- Voldoende ruimte en budget, met name voor de ontsluiting van de grote woongebieden (Haarlemmermeer-West, IJburg/Zeeburgereiland en Haven-Stad). De grote ontwikkelgebieden moeten beoordeeld worden op hun regionale (MRA-)bereikbaarheid en niet alleen op de lokale ontsluiting.
- Rijk draagt bij aan mobiliteitsinvesteringen.
- Capaciteit van het huidige netwerk moet hoger worden; voor zowel de fiets, auto en logistiek als voor het OV (schaalsprong OV).
- Beschikbare fysieke (uitbreidings)ruimte.
- Bij het ontwerp van het totale mobiliteitssysteem moet rekening worden gehouden met recreatief verkeer.
- Vervoervorm passend bij de schaal van het gebied.
- Directe relaties met de bereikbaarheid van omliggende regio's en hun werkgebieden (noordelijke Duin- en Bollenstreek, Alkmaar, Leiden en Utrecht).
- Betrouwbare en passende dienstregeling(en).
- De verwachte groei in recreatie en toerisme vereist sturing op locatie en mobiliteit.
- Betrouwbare en juiste informatie (data, diensten en hardware).

10. Versterken van het landschap als onderdeel van het metropolitaan systeem.

Behoud en versterking van het landschap is cruciaal voor de metropool. Als kritische succesfactor vanuit Mobiliteit geldt: Het landschap is goed bereikbaar, zeker met de fiets, te voet of het openbaar vervoer.

3.5 Beweging 3. Sterke kernen, Sterke regio's

De beweging 'Sterke kernen, sterke regio's' beoogt handvatten te geven om de werkgelegenheid, het voorzieningenniveau en de bereikbaarheid op peil te houden. En om dorpen, steden en regio's de krachtige identiteit die ze zo kenmerkt te laten behouden of te ontwikkelen. In het regionale netwerk zijn de verschillende typen kernen complementair aan elkaar. Daarbij zijn krachtige centrumsteden van cruciale betekenis voor de leefbaarheid van de hele regio vanwege de regionale voorzieningen en de stedelijke woon- en werkmilieus die er te vinden zijn. Zij kunnen jonge mensen en bedrijven aantrekken, wat leidt tot dynamiek en gezonde regio's. Door de centrumsteden te versterken, verbetert het vestigingsklimaat en worden deze steden nog interessanter voor woonconsumenten en bedrijven die zich in een stedelijke omgeving willen vestigen.

Groen-binnenstedelijke kernen en dorpskernen horen bij het regionale netwerk, versterken dat en zijn aanvullend op wat de centrumstad te bieden heeft en andersom.

Ontwikkelprijncipes voor 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.

Binnen het regionale netwerk wordt bepaald hoe de kernen elkaar kunnen versterken. Hier is de bereikbaarheid niet altijd de grootste opgave, met uitzondering van de bereikbaarheid van Texel. De opgave zit meer in de beschikbaarheid van mobiliteit. Kunnen er verschillende modaliteitsvormen naast elkaar bestaan? Waar mogelijk worden de veelgebruikte verbindingen versterkt. Door bepaalde functies of bestemmingen zoveel mogelijk te bundelen nabij een OV-, weg-, energie-, agri- en data-knooppunt, kunnen de verkeersstromen toenemen. Dat maakt een reguliere, hoogwaardige vorm van OV gerechtvaardigd en rendabel. Mobiliteit op maat, bijvoorbeeld *mobility as a service*, en burgerinitiatieven kunnen bijdragen aan vergroting van mobiliteitsmogelijkheden.

Ons doel is dat in het jaar 2050 de fiets een nog belangrijker rol speelt in de regionale mobiliteit van Noord-Holland. Er is dan één compleet, herkenbaar en veilig netwerk van fietspaden: op de belangrijkste regionale verbindingen tussen steden, werklocaties, OV-knooppunten, onderwijsinstellingen en natuurgebieden.

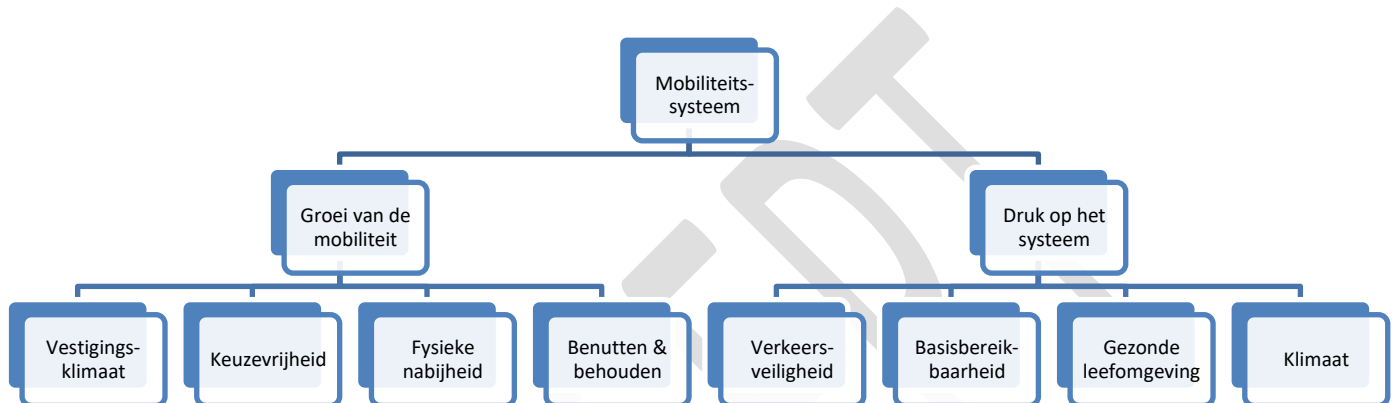
Kritische succesfactoren

- Een basisbereikbaarheid voor kleine kernen naar de voorzieningen van grote(re) kern of stad.
- Voor *mobility as a service* is goede regelgeving en financiering nodig.
- Vanuit de centrumsteden is een goede relatie met de eigen centrumkern van belang. Voor gemeenten als Hoorn en Alkmaar is dat Amsterdam/de MRA. Tegelijk is een goede verbinding tussen de centrumstad en omliggende kernen en regio's van zeer groot belang. Dit stelt eisen aan de kwaliteit van de verbindingen, in capaciteit, vervoersmodaliteit en frequentie. De A9-corrridor en de A7 zijn daarin de backbone van het systeem. Verkeer (personen en goederen) dat niet in Amsterdam hoeft te zijn, willen we zoveel mogelijk om de stad heen leiden. In de oude kernen ontbreekt de ruimte om alle manieren van vervoer te laten bestaan. De inzet is hier gericht op het vermijden van autogebruik. Dit geldt overigens voor heel Noord-Holland.
- Ook wordt op de grenzen van de gebieden (NHN en MRA) en modaliteiten (knopen) een overstap tussen de verschillende vervoermogelijkheden of een opstap op het metropolitane systeem bevorderd.
- Samenwerking.

Bovenstaande principes vormen de uitgangspunten voor de ambities en doelstellingen in de Agenda Mobiliteit.

4. Acht thema's met ambitie

Op basis van de analyse die is gemaakt en de bewegingen met ontwikkelprincipes uit de Omgevingsvisie, zijn acht thema's gedestilleerd waar ambities op gevormd worden. Een aantal van de thema's hebben betrekking op het omgaan met de groei van de vraag naar mobiliteit en een aantal thema's gaan in op hoe om te gaan met de druk op het systeem. Onderstaand schema illustreert dat.



Vestigingsklimaat

Het gaat hierbij enerzijds om de bereikbaarheid van economische toplocaties en anderzijds het versterken van het dagelijkse systeem van de grootstedelijke agglomeratie (daily urban system). De economische toplocaties in Noord-Holland zijn: Schiphol, Zuidas, Zaan-IJ-oever, Duurzame Westas (incl. haven Amsterdam) en Amsterdam Science Park.

Keuzevrijheid

Keuzevrijheid is de beschikking hebben over een optimaal functionerend systeem (daily urban system). Kernwoorden van dat systeem zijn: comfort, betrouwbaarheid en prijs. Een wisselwerking tussen deze elementen zorgt voor de keuzevrijheid voor de mobilist (reiziger).

Fysieke nabijheid

Door het inspelen op, en waar nodig bijsturen van, de woningbouw(opgave) kan de bereikbaarheid gegarandeerd worden. Als indicator kan de reistijd tussen woon- en werkgebieden gehanteerd worden.

Benutten behouden

Het slim efficiënt inzetten van bestaande netwerken is het benutten en behouden. Het gaat onder andere om het koppelen van modaliteiten en de ketenmobiliteit. Maar ook het spreiden in ruimte en tijd van verkeersstromen in het drukkere MRA gebied en het bundelen van verkeersstromen in het landelijk gebied. Daarnaast speelt het delen van vervoerwijzen een rol in het kader van de deeleconomie. Maatwerk is daarbij een sleutelwoord.

Verkeersveiligheid

Het aantal doden en gewonden op alle netwerken tezamen vormt de mate van verkeersveiligheid. Welk ambitieniveau hoort bij verkeersveiligheid, of is verkeersveiligheid een randvoorwaarde voor de leefbaarheid van Noord-Holland?

Basisbereikbaarheid

De mate van bereikbaarheid van voorzieningen in kleine kernen is één van de elementen die ook sterk terug komt in de Omgevingsvisie. Een niveau van basisbereikbaarheid is wenselijk om de (sociale) bereikbaarheid van deze kleine kernen te borgen.

Gezonde leefomgeving

Een uitdaging bij dit thema is het 'voorkomen' van hinder door mobiliteit. Denk daarbij aan de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit. Door de groei van mobiliteit wordt de druk op de gezonde leefomgeving groter. Meer aandacht voor dit thema is dan ook voor de hand liggend.

Klimaat

Het uitgangspunt (of misschien wel randvoorwaarde) bij het thema klimaat is het voldoen aan de provinciale ambitie om klimaatneutraal te zijn in 2050. Verder is het thema onderverdeeld in twee delen.

Mitigatie: Het nemen van maatregelen om negatieve effecten te beperken. Bijvoorbeeld door het energieneutraal maken van mobiliteit en terugdringen van de CO2 uitstoot.

Adaptie: Het omgaan met gevolgen van de klimaatverandering. Denk daarbij aan waterberging onder of bij infrastructuur, het waarborgen van de betrouwbaarheid van vluchtroutes en het tegengaan van hittestress door het beperken van gebruik van verharding in stedelijke gebieden.

5. Agenda Mobiliteit

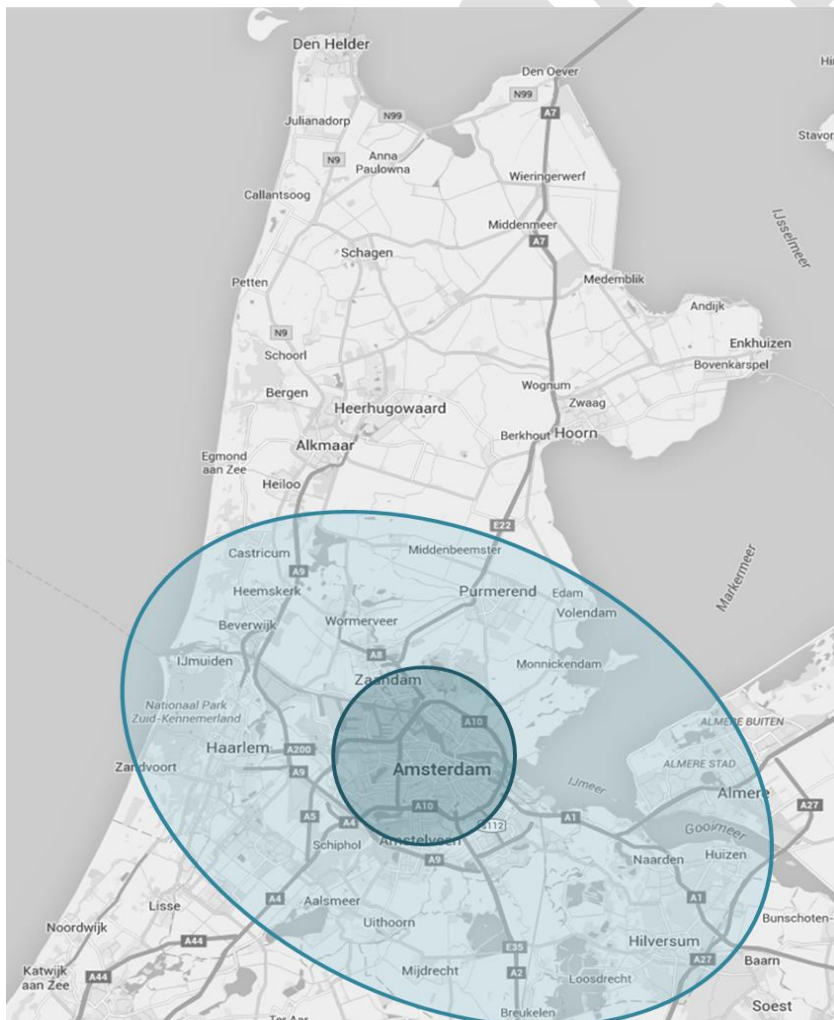
5.1 Driedeling in Noord-Holland: gebiedsgerichte opgaven

De thema's uit het vorige hoofdstuk kunnen vertaald worden naar ambities. Echter, de opgave per thema (en daarmee de ambitie) verschilt per gebied, in lijn met de bewegingen uit de Omgevingsvisie. In het zuidelijk deel van de provincie gaat het om het opvangen van de groei in mobiliteit voor alle modaliteiten en het versterken van het regionaal OV en fietsnetwerk als alternatieven voor de auto in het stedelijk gebied. In het noordelijk deel van de provincie gaat het vooral om behoud van keuzevrijheid en basisbereikbaarheid door het voorkomen delen van het noordelijk deel van de provincie niet meer met alternatieven bereikbaar zijn.

Daarom wordt uitgegaan van een globale driedeling in Noord-Holland:

- Amsterdam binnen de ring en historische binnensteden;
- Een band rond Amsterdam met o.a. Purmerend, Zaanstad, Haarlem, Haarlemmermeer, Amstelveen, Hilversum en Almere;
- Het noordelijk deel van de provincie.

In de afbeelding op de volgende pagina is de driedeling weergegeven. De grenzen van de driedeling zijn niet absoluut.



5.1.1 Historische binnensteden en Amsterdam binnen de ring

Hoogstedelijke gebieden kennen een eigen dynamiek. Het gaat met name om de historische binnensteden. Amsterdam is daarin de grootste, maar ook de binnensteden van Haarlem, Alkmaar, Hoorn en Hilversum kennen vergelijkbare opgaven. Binnen de ring A10 van Amsterdam en in andere historische binnensteden is de ruimte schaars en de druk op het mobiliteitssysteem groot. Hierdoor kunnen niet alle modaliteiten optimaal gefaciliteerd worden. Er zal een keuze gemaakt moeten worden met de focus op ruimtegebruik. Bijvoorbeeld, ruimte voor de fiets gaat ten koste van de auto. Efficiëntie en kwaliteit staat daarbij centraal: collectief (openbaar) vervoer, lopen en de (deel)fiets zijn vervoerwijzen die efficiënt met de ruimte omgaan. Dus meer ruimte voor deze efficiënte vervoerwijzen ten koste van ruimte voor niet-efficiënte vervoerwijzen. De MRA wil hiermee ook de groei van de autopendel beperken. De onderwerpen waar de grootste opgaven liggen zijn parkeren, ruimte voor de fiets en logistiek en stadsdistributie.

Waar een lage parkeernorm resulteert in een laag autobezit, zoals in het centrum van Amsterdam, wil dat niet betekenen dat geen autoverkeer meer plaatsvindt. Denk bijvoorbeeld aan bezorgdiensten en bevoorrading van winkels en bedrijven. Een toenemende woningvoorraad zorgt ook voor een toenemende mobiliteit. Een groeiende druk zorgt voor een grotere leefbaarheidsopgave. Er is vraag naar mobiliteit, maar door schone mobiliteit te stimuleren en te faciliteren kan het verder aantasten van de gezondheid en leefbaarheid voorkomen en, waar mogelijk, hersteld worden. Denk bijvoorbeeld aan het stimuleren van elektrische stadsdistributie met kleinere voertuigen of de vrachtfiets. Maar ook het faciliteren van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen past binnen schone mobiliteit. Veel van deze aspecten worden door de markt opgepakt. Het is nodig om de markt de ruimte te bieden die het nodig heeft om verder te ontwikkelen.

Naast de groei van de mobiliteit in de binnensteden speelt klimaat ook een rol. Met betrekking tot klimaatveranderingen is het nodig om de infrastructuur, ook in de stad, klimaatbestendig te maken. Het gaat dan, onder andere, om het afvoeren en bergen van grote hoeveelheden regenwater. Door zo veel mogelijk in te zetten op efficiënte vervoerwijzen ontstaat wellicht ook ruimte om de rest van de omgeving klimaatbestendig in te richten met minder verhard oppervlak en meer groen. Ook draagt dit bij aan een (wellicht wat beperktere) verbetering van de biodiversiteit.

5.1.2 Band rond Amsterdam

In een straal van twintig tot dertig kilometer rondom Amsterdam vinden veel ontwikkelingen plaats. Circa 85% van de verplaatsingen vindt plaats binnen dit gebied. Ook hier geldt dat de ruimte schaars is, maar dat wel op elke modaliteit ingezet moet worden om de mobiliteitsvraag te faciliteren en het gebruik te spreiden over de modaliteiten. Het regionale verkeer krijgt daarbij prioriteit boven het doorgaande verkeer. De Ring A10 krijgt dan een meer ontsluitende functie in plaats van het afwikkelen van doorgaand verkeer. Het doorgaande verkeer kan gebruik maken van de tangentiële verbinding om Amsterdam heen. Daar is ruimte om te investeren in infrastructuur i.p.v. in Amsterdam.

Maar ook de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol voor alle modaliteiten moet worden verbeterd. De kerncorridor Schiphol-Amsterdam is één van de (economische) toplocaties van Nederland waarin het creëren van een internationaal woon- en werkmilieu geambieerd wordt.

Tot een afstand van 15 km kan de fiets een belangrijke rol vervullen in het woon-werkverkeer. De woon-werk afstanden zijn in Noord-Holland vaak groter dan deze afstand. Door de aanleg van herkenbare fietscorridors middels een dakpanbenadering ontstaat een efficiënt netwerk van doorfietsroutes die bijdragen aan het toenemende gebruik van de fiets: de een fietst van A naar C

en komt langs B, de ander fietst van B naar D en komt langs C. Op die manier is het nuttig een fietsroute van A naar D aan te leggen, terwijl de afstand van A naar D langer is dan 15 kilometer.

Buiten de 15 km spelen auto, openbaar vervoer en de ketenreis een belangrijke rol. Om de keuzevrijheid mogelijk te maken zal op een aantal modaliteiten extra ingezet moeten worden. Denk bijvoorbeeld aan de OV verbindingen naar de belangrijkste werkgebieden ten zuiden van Amsterdam (Zuidas, Bijlmer en Schiphol). De capaciteit van het huidige mobiliteitssysteem zit aan de grens. Dat betekent dat grote investeringen zoals een schaalessprong (uitbouwen bestaande vervoerwijzen) of systeemsporang (inzetten op nieuwe vervoerwijzen zoals lightrail) zowel op de weg, het spoor als op de OV-knooppunten onvermijdelijk zijn. De markt speelt hierin een grote rol. Het is dan ook nodig om de markt ruimte te bieden om nieuwe mobiliteitssystemen te kunnen introduceren.

Naast inzetten op alle modaliteiten is investeren in de ketenreis van belang. Auto, OV en fiets kunnen aanvullend zijn op elkaar door ze gelijkwaardiger te maken. Echter, de omschakeling (overstap) tussen de verschillende modaliteiten laat te wensen over. Wachten en overstappen is het minst prettig. Door in te zetten op goede overstappunten, mobiliteitsknooppunten, op de juiste locatie, kan een kwaliteitsslag geboden worden. Essentieel daarbij is actuele multimodale reisinformatie. Tevens zorgt het voor meer keuzevrijheid: de overstap wordt makkelijker en comfortabeler. Dat gebeurt op basis van ketenbenadering: de mogelijkheid om binnen een reis te wisselen van modaliteit.

Met name de overgang naar het binnenstedelijke gebied moet goed gefaciliteerd worden. Op deze overgang kunnen overstappunten zoals Park+Ride (P+R) en Park+Bike (P+B) essentieel zijn. Hiermee kan de overschakeling naar de efficiënte vervoerwijzen voor de binnenstad gemaakt worden. Voor het goederenvervoer betekent dat bij de overgang distributiepunten of Logistieke Ontkoppel Punten (LOP's) nodig zijn om over te schakelen naar het stadsdistributiesysteem.

5.1.3 Noordelijk deel provincie

Waar de groei in het zuidelijk deel van de provincie plaatsvindt, vindt in het noordelijk deel vanaf 2030 krimp van de bevolking plaats en is de ontwikkeling tot die tijd stabiel.⁶ Hierdoor staat de exploitatie van het bestaande openbaar vervoersysteem in delen van de provincie onder druk. Waar collectief vervoer in binnensteden efficiënt is, is dat in het landelijke gebied niet zo. Daar staat de individuele reis centraal. Maatwerk van vervoer is nodig om te voorkomen dat de keuzevrijheid beperkt wordt tot één modaliteit (auto). De beschikbaarheid van openbaar vervoer mag niet verloren gaan, maar grote bussen met een lijndienst passen daar niet meer bij. Dit vraagt om een andere manier van uitvragen: van OV-concessie naar Mobiliteitsconcessie.

De fiets speelt daarin een belangrijke rol, zowel als voor- en natransport voor het openbaar vervoer, als voor het woon-onderwijs verkeer. Het accent ligt dan ook op de schoolroutes en op de koppeling met het openbaar vervoer. Daarnaast wordt veel gerecreëerd op de fiets en draagt het fietstoerisme positief bij aan de beleving van het landschap en daarmee aan de lokale economie.

In het noordelijk deel van de provincie is wellicht voldoende ruimte om individuele reizen te faciliteren. Maar richting de band rond Amsterdam en Amsterdam zelf is die ruimte beperkt. De overgang naar de band rond Amsterdam gebeurt in de regio's Alkmaar/Heerhugowaard en Hoorn. Deze steden fungeren dan ook als overstappunt tussen de mobiliteitssystemen van het noordelijk deel van de provincie en de band rond Amsterdam. Daarnaast hebben deze steden een eigen dynamiek en vervullen een belangrijke regionale functie. Op deze overstappunten speelt

⁶ [bron]

met name de P+R functie een grote rol. Deze rol als schakelpunt kan nog verder versterkt worden. Daar waar de auto in het noordelijk deel van de provincie nog steeds dominant zal zijn, moet de keuzevrijheid richting Amsterdam geborgd worden door de overstappunten te versterken.

Daarnaast kenmerkt het noordelijk deel van de provincie zich door ruimte. Ruimte voor natuur, landschap en ontwikkeling. Ook hier zal het uitgangspunt moeten zijn om de infrastructuur zo goed mogelijk in te laten passen in het landschap op een klimaatbestendige manier. Daarnaast is in dit gebied ruimte voor een experimenteerlandschap voor nieuwe ontwikkelingen. Denk bijvoorbeeld aan de zelfrijdende auto of zelfrijdende (taxi)bus. Waar in binnenstedelijke gebieden de confrontatie met een continue stroom aan fietsers en voetgangers er voor zorgt dat een zelfrijdende auto stil blijft staan, ligt hier ruimte om de eerste ervaringen op te doen.

5.2 Deur-tot-deurbenadering

Een belangrijk punt is het loslaten van denken in modaliteiten. Het gaat om de reis van A naar B al dan niet via C en D: de deur-tot-deur benadering. Reden hiervoor is het doel om keuzevrijheid te hebben die past binnen de ruimtelijk-economische ontwikkeling. Een reis bestaat uit diverse elementen: rijden, parkeren, overstappen, wachten, reizen, enz. Door de schakelingen tussen deze elementen te koppelen aan de ruimtelijke-economische ontwikkeling, kunnen zowel de mobiliteit als de ruimtelijke ontwikkeling versterkt worden.

Over de grenzen heen kijken. Dat is een van de uitgangspunten voor de Agenda Mobiliteit. Er zijn al veel initiatieven op verschillende vlakken. Daar waar men tot nu toe vooral de focus heeft op het eigen areaal, zal deze focus verlegd moeten worden naar de regionale en multimodale opgave. Dat begint met het vormen van een visie op het gehele netwerk, ongeacht het eigenaarschap. Samenwerking is dan ook essentieel om de regionale opgaven het hoofd te bieden. Niet voor niets is Samen één van de kernwaarden van de provincie Noord-Holland.

Eén van de thema's waarin de samenwerking op te zoeken is verkeersveiligheid. De jarenlange trend van een daling van het aantal verkeersslachtoffers is gekeerd. De onveiligheid neemt toe. De komst en het gebruik van de smartphone tijdens de verkeersdeelname is één van de oorzaken van een groeiende onveiligheid. Uiteraard wordt ingezet op het veiliger maken van de infrastructuur, maar dat is onvoldoende om het tij te keren. Gedragsbeïnvloeding in de gehele keten wordt belangrijker dan ooit. Bewustwording wat de smartphone doet met de aandacht op de weg is nodig.

De ambitie is 0 verkeersslachtoffers, immers elk verkeersslachtoffer is er een te veel. Als uitwerking van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid worden regionale plannen op het gebied van verkeersveiligheid gemaakt. Voor de jaren 2025 en 2030 worden concrete doelstellingen geformuleerd met als indicator het aantal doden en ernstig gewonden. Dit gebeurt op basis van een risico gestuurde aanpak waarbij de provincie een regierol vervult.

Mobility as a Service (MaaS) geeft eigenlijk weer dat de persoonlijke behoeften en voorkeuren van de reiziger centraal hoort te staan. Daar hoort goede reisinformatie bij. Door het toepassen van de juiste technologieën kan de kwaliteit verhoogd worden en de reistijd verlaagd worden. Daarnaast helpt het ontwikkelen van flexibele mobiliteitsdiensten om te voldoen aan de reizigersbehoeften en het borgen van de bereikbaarheid op rustige plekken.

5.3 Optimaal benutten van het netwerk

In zijn algemeenheid is het een opgave om vraag naar mobiliteit ook te temperen of te spreiden in tijd en over de netwerken. In paragraaf 5.1.2 (Band rond Amsterdam) is al gesproken over het omleiden van het doorgaande verkeer om Amsterdam heen. Bestaande netwerken worden daardoor optimaal benut. Keuzevrijheid is daar een essentieel onderdeel in. Door mobilisten een goede keuze te bieden in verschillende vervoerwijzen, wordt de mobiliteit over de verschillende systemen verspreid. Het programma OV knooppunten voorziet in het verder versterken van de keuze tussen modaliteiten. Bij het goederenvervoer kan bijvoorbeeld meer inzet gepleegd worden op vervoer over water. Daarvoor wordt onderzoek gedaan naar het voorstel om een kernnet aan te wijzen, waar de focus komt te liggen op het faciliteren van een gezonde en toekomstvaste binnenvaart.

Door in te zetten op groeimarkten voor de binnenvaart, zoals bijvoorbeeld bij het vervoer van maritieme en continentale lading in containers, kan het dalende aandeel van de binnenvaart in de modal shift worden tegengegaan. Bij de huidige containerterminals is er nog potentie om jaarlijks 109.000 vrachtwagenbewegingen van de weg te halen. Nieuwe containerterminals kunnen in potentie nog eens 171.000 vrachtwagenbewegingen van de weg halen. Door gebruik te maken van innovatie (bijvoorbeeld het watertruck concept) kunnen huidige vervoerstromen van bouwmaterialen op niveau blijven.

Een platform goederenvervoer Noord-Holland helpt initiatieven en kansen te identificeren die moeten leiden tot een optimale verdeling tussen de modaliteiten (weg, spoor en binnenvaart). Het is een publiek-private samenwerking die kansen identificeert en aanbevelingen doet voor goederenvervoer in de regio. Uitgangspunt is het faciliteren van de grote logistieke stromen en het inzetten op verduurzaming van lokale logistiek.

Een ander element is het concentreren van ruimtelijke ontwikkelingen rond mobiliteitsknopen. Dat kunnen stations zijn, maar ook opgewaardeerde carpoollocaties. Door deze concentratie is de keuzevrijheid optimaal: je kunt vanuit de knoop kiezen welke vervoerwijze het meest geschikt is. Door de steeds complexer wordende mobiliteitsvraagstukken is het van belang om de afstemming met ruimtelijke ontwikkeling te optimaliseren. Tot nu toe is mobiliteit vaak nog volgend op de ruimtelijke ontwikkeling, hoewel daar de laatste jaren meer aan gedaan wordt. Dit terwijl de schaarste in ruimte naar de toekomst toe die vraag naar mobiliteit niet kan faciliteren als daar niet van tevoren goed over nagedacht is. Om helder te krijgen welke mobiliteitsopgave per bouwlocatie ontstaat, wordt een bereikbaarheidsprofiel vastgesteld per bouwlocatie. Met het bereikbaarheidsprofiel wordt helder in welke modaliteiten investeringen nodig zijn om de gelijkwaardigheid tussen modaliteiten te waarborgen.

Op de belangrijkste regionale verbindingen tussen steden, werklocaties, onderwijsinstellingen en natuur- en recreatiegebieden is een netwerk van hoge kwaliteit doorfietsroutes nodig, waarop het aantal kruisingen waar fietsers voorrang moeten geven tot een minimum wordt beperkt. Overstappunten op het openbaar vervoer worden opgenomen in het netwerk van doorfietsroutes, op die locaties zijn voldoende voorzieningen van een hoog kwaliteitsniveau om een naadloze ketenreis te faciliteren. Fiets en openbaar vervoer concurreren niet met elkaar, maar vullen elkaar aan: de flexibiliteit van de fiets wordt gecombineerd met de snelheid van hoogwaardig openbaar vervoer. Ook op plekken waar bezoekers geen fiets bezitten is de fiets een reële optie door een sluitend netwerk van deelfietsensystemen.

Maar ook: wanneer thuiswerken een goede optie is, wordt dit gefaciliteerd in het kader van het temperen van de mobiliteit. Daar zit ook een gedragscomponent bij. Hoe kun je mensen verleiden om anders of op een ander tijdstip te gaan reizen?

De technologische ontwikkelingen gaan snel. Onder andere de beschikbaarheid van data neemt toe. Deze data wordt ingezet om inzicht te krijgen in de verkeersstromen, maar ook voor voorspellingen van de te verwachten verkeersvraag. Er komen steeds meer data beschikbaar die dan ook worden verwerkt om beter in te spelen op de praktijk. Deze data worden ook gedeeld zodat reizigers en vervoerders de juiste keuzes kunnen maken om de mobiliteit verder te optimaliseren. Om die data bij elkaar te brengen is het opzetten van een publiek-private governance structuur een passend middel.

Naast dat zorgen de technologische ontwikkelingen ook voor “betere” voertuigen, waardoor taken van de bestuurder of mobilist worden overgenomen. Hierdoor kunnen mensen en goederen slimmer, betrouwbaarder en veiliger vervoerd worden. Het inspelen op deze ontwikkelingen kan voorkomen dat, naast de essentiële infrastructuur, nog grotere investeringen gedaan moeten worden in meer infrastructuur doordat de weggcapaciteit efficiënter benut wordt. Ook voor het wegbeheer liggen innovatiekansen door de technologische ontwikkelingen. Zo kan data uit auto's uitgelezen worden om daarmee de staat van het wegdek te meten. Smart Mobility krijgt dan ook de ruimte om hier goed op in te kunnen spelen.

5.4 Bijdragen aan andere opgaven uit Omgevingsvisie

De mobiliteitssector moet ook bijdragen aan het behalen van doelstellingen op het gebied van energie en klimaat. De transitie naar schone en energie-efficiënte mobiliteit heeft invloed op vrijwel modaliteiten. Zo is landelijk de afspraak gemaakt dat in 2025 alle bussen ten behoeve van het openbaar vervoer emissieloos zijn. Bij de aanleg en het onderhoud van wegen worden veel primaire grondstoffen gebruikt. Bij aanbestedingen van dergelijke projecten wordt ingezet op het aanjagen van de circulaire economie door het stimuleren van het gebruik van andere grondstoffen. Wanneer nieuwe infrastructuur wordt aangelegd is deze na einde levensduur afbreekbaar (circulaire economie).

Bij nieuwe wegen wordt klimaatbestendigheid één van de belangrijkste overwegingen voor de keuze van het wegontwerp. Bijvoorbeeld met het aanleggen van tunnels of verdiepte wegen wordt terughoudend omgegaan om te voorkomen dat hoofdwegen transformeren tot waterberging bij hoosbuien. Een verhoogde ligging op een dijklichaam kan daarentegen bijdragen aan de rampenbestrijding wanneer het toch fout gaat. Dit staat vervolgens weer op gespannen voet met de inpassing van het landschap. Door beide aspecten mee te nemen in de wegprojecten kan een integrale afweging gemaakt worden voor de beste oplossing.

Daarnaast kunnen in het experimenteerlandschap de eerste proeven gedaan worden met het opwekken van energie uit asfalt of uit geluidschermen. Ook worden in gebieden waar waterberging complex is, de infrastructuur (of de ruimte daaronder) gebruikt voor waterberging in het kader van multifunctioneel ruimtegebruik.

Naast het inpassen van infrastructuur in het landschap is natuurinclusief bouwen het uitgangspunt. Aan de hand van werk-met-werk maken kunnen simpele maatregelen de biodiversiteit vergroten en de natuurwaarden versterken. Bijvoorbeeld het aanleggen van natuurbruggen of -tunnels tussen twee natuurgebieden. Daarnaast kan bij de aanleg van infrastructuur in veenweidegebieden direct werk gemaakt worden van het afremmen of herstellen van de bodemdaling.

6. Vervolgstappen

Dit document is een eerste aanzet om te komen tot een Agenda Mobiliteit: een discussiestuk. De komende maanden (t/m juli) worden er zowel intern als extern gesprekken gevoerd met deskundigen. Feiten, beelden en meningen worden samengevoegd en levert een rode draad op als basis voor de beleidsvoornemens van de Agenda Mobiliteit. In augustus/september wordt deze rode draad in een notitie gegoten en besproken met de Statencommissies M&F en R&W.

In oktober volgt een afbakeningsfase waarin de ambitie wordt bepaald. Daarin wordt ook een focus aangebracht door, bijvoorbeeld, vijf hoofdambities te formuleren. Naar het einde van het jaar toe worden de hoofdambities beschreven met richtinggevende uitspraken en concrete acties voor de korte termijn. Dit alles wordt gevat in een einddocument dat rond de jaarwisseling in GS behandeld wordt.

CONCEPT