

# Perspectief Mobiliteit



Mobipunt  
Schagen - Station



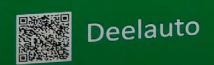
Welkom bij Mobipunt Schagen-Station

**TREIN**  
Intercity Amsterdam-Nijmegen  
Intercity Den Helder

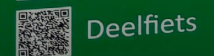
**BUS**  
30: Den Helder ziekenhuis  
130: Julianadorp  
152: Callantsoog  
153: Nieuwe Niedorp Transferium  
157: Alkmaar  
406: Waarland  
411: Tuitjenhorn  
416: Kreileroord  
417: Obdam

**DEELFIETSEN EN DEELAUTO'S**  
HOE WERKT DAT?  
1 Kies uw voertuig en aanbieder  
2 Meld u aan bij de aanbieder  
3 Reserveer een auto of fiets  
4 Breng het voertuig weer terug

Scan QR-code voor info en aanmelden



Deelauto



Deelfiets



# Inhoud

<b>Inhoud</b>	<b>2</b>	<b>Bijlage 1: Werkwijze</b>	<b>19</b>
<b>Voorwoord</b>	<b>3</b>	Verstedelijking	22
<b>Samenvatting</b>	<b>4</b>	Voorzieningen	22
		Recreatie	22
<b>1. Aanleiding van het Perspectief Mobiliteit in Beweging</b>	<b>5</b>	<b>Bijlage 2: Thema's onder de opgaven</b>	<b>22</b>
Aanleiding	5	Gebruik netwerken	23
Omgevingsvisie	5	Verduurzaming mobiliteit	23
Leeswijzer	5	Gedrag	24
		Actieve mobiliteit	24
<b>2. Het Perspectief Mobiliteit tegen het licht</b>	<b>6</b>	Veilige Mobiliteit	25
Trends en ontwikkelingen	6	OV	25
Aandachtspunten voor actualisatie	6	Publieke mobiliteit	25
		Sociale veiligheid	26
<b>3. Geactualiseerde opgaven Perspectief Mobiliteit</b>	<b>10</b>	Mobiliteitsrechtvaardigheid	26
De opgaven herschreven: brede welvaart als kapstok	10	Goederenvervoer en logistiek	26
Hoofdoggaven Mobiliteit	11	Duurzame brandstoffen	26
		Duurzame aanleg en beheer infrastructuur	27
<b>4. Uitvoering geactualiseerd Perspectief Mobiliteit</b>	<b>14</b>	Defensie – militaire bereikbaarheid	27
Sturingsfilosofie: mobiliteitstransitie en (verbeterde) sturingsmogelijkheden	14	<b>Bijlage 3: Reflectie op de uitvoering Perspectief Mobiliteit</b>	<b>28</b>
Instrumenten: Samenwerken als basis	16		
Nu aan de slag	17		

# Voorwoord

Wie 's ochtends door Noord-Holland reist, ziet de scholieren die naar school fietsen, forenzen die de trein nemen, vrachtwagens die winkels bevoorraden, mensen die met de auto naar hun werk gaan of een wandeling maken langs het kanaal.

De manier waarop wij ons verplaatsen is voor velen zo'n vanzelfsprekendheid, dat we bijna vergeten hoe fundamenteel het is. Bereikbaarheid is meer dan de wegen, fietspaden en de dienstregeling van de bus. Het gaat over je baan kunnen bereiken, een opleiding volgen, zorg kunnen krijgen of familie bezoeken. Het zorgt ervoor dat we in alle vrijheid kunnen gaan en staan waar we willen.

Deze vanzelfsprekende bereikbaarheid staat wel onder druk. Noord-Holland groeit snel. De komende jaren worden er veel woningen gebouwd. En dat is goed nieuws in een provincie waar nieuwe woningen heel hard nodig zijn. Maar het betekent ook dat het aantal deelnemers aan het verkeer verder toeneemt. Wegen, fietspaden en het openbaar vervoer raken op steeds meer plekken vol.

Tegelijkertijd is de ruimte beperkt en hebben we te maken met grote uitdagingen zoals stikstof, netcongestie en klimaatverandering. Dit betekent dat we het de laatste jaren al niet meer alleen hebben over waar we nog in nieuwe infrastructuur kunnen investeren. Het gaat het er ook om hoe we ons mobiliteitssysteem anders kunnen organiseren.

Voor u ligt het geactualiseerde perspectief mobiliteit. Hierin staat hoe wij in Noord-Holland willen werken aan de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en een inclusief mobiliteits-systeem waar iedereen gebruik van kan en durft te maken. Een belangrijk doel is ook om de impact op de gezonde leefomgeving te beperken. Minder uitstoot, minder geluid en meer ruimte voor lopen en fietsen maken onze provincie prettiger om in te wonen.

Om dit alles te bereiken, hebben we alle vervoersvormen nodig. Geen enkel vervoersmiddel kan de opgave alleen dragen. De fiets is onmisbaar voor korte afstanden en groeit snel in populariteit. Goed openbaar vervoer verbindt steden en dorpen. Ook de auto is en blijft belangrijk. Zeker in delen van de provincie waar alternatieven minder vanzelfsprekend zijn.

Natuurlijk staan we er niet alleen voor. Want het zijn niet alleen ónze doelen. We werken nauw samen met gemeenten, met het Rijk, met vervoerders, bedrijven en inwoners.

Zo blijven we werken aan een bereikbare, veilige en gezonde provincie waar iedereen graag woont, werkt en recreëert.



*Jeroen Olthof*  
*Gedeputeerde Mobiliteit en Bereikbaarheid*

# Samenvatting

Mobiliteit is essentieel voor de economie en voor inwoners om mee te kunnen doen aan de maatschappij. Daarom zetten wij in het geactualiseerde Perspectief Mobiliteit in op een bereikbaar, verkeersveilig en inclusief mobiliteitssysteem met minimale impact op de gezonde leefomgeving. Hiermee verbinden wij wonen, werken, voorzieningen en faciliteren we recreatie.

Met de groei van het aantal woningen en inwoners, neemt de drukte op de Noord-Hollandse (vaar)wegen de komende jaren toe en wordt het mobiliteitssysteem zwaar belast. Het is belangrijk dat Noord-Holland goed bereikbaar blijft en daarvoor zijn alle modaliteiten nodig: lopen, fietsen, openbaar vervoer, logistiek over weg, water en spoor en de auto. Daarbij streven we naar meer keuzevrijheid voor de reiziger. En willen we dat al die vervoersbewegingen voor zo min mogelijk verkeersoverlast voor de omgeving zorgen.

Sinds het vaststellen van het Perspectief Mobiliteit in 2021 is de context waarin mobiliteitsbeleid wordt uitgevoerd veranderd. Nieuwe maatschappelijke en bestuurlijke thema's, zoals publieke mobiliteit, sociale veiligheid en mobiliteitsrechtvaardigheid, zijn nadrukkelijker op de agenda gekomen. Ook is de samenhang met andere grote opgaven, zoals woningbouw, gezonde leefomgeving, klimaat en energie, sterker geworden.

In het geactualiseerde Perspectief Mobiliteit staat de uitwerking van de mobiliteitstransitie door het verminderen, veranderen en verbeteren van de mobiliteit centraal. Het biedt uitgangspunten voor de Investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNH), de Nota infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG), het gebruik van onze netwerken en de manier waarop we samenwerken met onze partners.

Het geactualiseerde Perspectief Mobiliteit kent vier hoofdogaven:

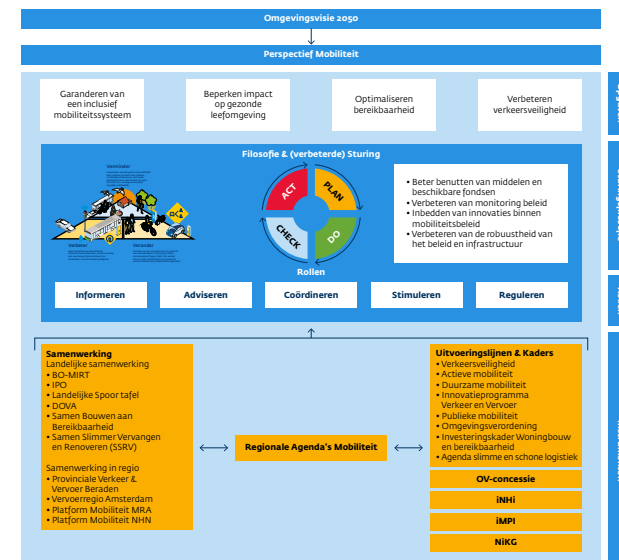
1. Garanderen van een inclusief mobiliteitssysteem
2. Beperken impact op de gezonde Leefomgeving
3. Optimaliseren Bereikbaarheid
4. Verbeteren van de verkeersveiligheid

De inzet op de mobiliteitstransitie – verminderen, veranderen en verbeteren – blijft een belangrijke richting, maar de actualisatie laat ook zien dat de maakbaarheid van het mobiliteitssysteem onder druk staat. Randvoorwaarden zoals stikstof, netcongestie, ruimte, capaciteit en beschikbare middelen beperken de mogelijkheden. Dit betekent dat niet alles overal kan en dat keuzes en prioritering steeds belangrijker worden. Dit kan niet los worden gezien van de snelle technologische ontwikkeling. Innovaties blijven nodig om de opgaven het hoofd te bieden.

In het geactualiseerde Perspectief Mobiliteit zijn nieuwe thema's toegevoegd en bestaande thema's aangescherpt. Publieke mobiliteit krijgt een prominentere plek als samenhangend systeem van openbaar vervoer, flexvervoer en deelmobiliteit. Sociale veiligheid en mobiliteitsrechtvaardigheid zijn explicieter verbonden aan bereikbaarheid en verkeersveiligheid, met aandacht voor toegankelijkheid en betaalbaarheid voor alle doelgroepen.

Daarnaast besteedt het perspectief aandacht aan ontwikkelingen die van betekenis zijn voor mobiliteit. Dit betreft onder meer stikstof, netcongestie en militaire bereikbaarheid, die zijn opgenomen als randvoorwaarden en externe ontwikkelingen. Deze onderwerpen vragen om rekening houden en afstemming, maar vormen geen nieuwe provinciale beleidsopgaven.

Het Perspectief Mobiliteit is richtinggevend en actualiserend van aard. Het bundelt en duidt de bestaande beleidsinzet en biedt een kapstok voor prioritering en afweging. Het Perspectief Mobiliteit maakt zelf geen keuzes en is geen uitvoeringsprogramma, maar vormt de kapstok voor samenwerking, uitvoeringslijnen en kaders. Door deze actualisatie ontstaat een actueel en samenhangend kader dat ondersteunt bij bestuurlijke gesprekken, structurele samenwerking (nationaal, regionaal en lokaal) en verdere beleidsontwikkeling op het gebied van mobiliteit.



# 1. Aanleiding van het Perspectief Mobiliteit in Beweging

## Aanleiding

Iedere dag zijn in Noord-Holland mensen en goederen onderweg naar hun bestemming. Lopend, met de fiets, de bus, de (vracht)auto en zelfs per schip of een combinatie hiervan. De provincie wil dat dit veilig kan, dat de bereikbaarheid in de provincie op orde is en dat de toenemende vervoersbewegingen voor zo min mogelijk verkeersoverlast zorgen.

Hoe de provincie dit wil bereiken en hoe dit samenhangt met andere grote opgaven als bereikbaarheid, economie, verstedelijking, leefbaarheid, gezondheid, klimaatverandering en energietransitie, staat beschreven in het Perspectief Mobiliteit. In 2021 werd de eerste editie van het Perspectief Mobiliteit vastgesteld door Provinciale Staten.

Bijna vijf jaar na het vaststellen van het Perspectief Mobiliteit (2021) is het tijd om te kijken hoe het staat met de uitvoering en of het Perspectief Mobiliteit nog aansluit bij de tijd van nu. Zijn de toen geformuleerde opgaven nog passend en voor welke nieuwe uitdagingen staan we nu? En wat betekent dat voor de inzet van de provincie? Sinds 2021 is er veel veranderd. Zo zijn er verkiezingen geweest in binnen- en buitenland, is de wereld om ons heen instabieler geworden en is de coronapandemie tot een einde gekomen.

Tegelijkertijd blijft door een toenemend inwoneraantal de mobiliteit onverminderd groeien en worden er op het gebied van mobiliteit andere accenten gelegd dan voorheen. Daarbij hebben we te maken met belemmerende factoren zoals netcongestie, stikstof en een beperkte beschikbaarheid van mensen en middelen die een grotere invloed op het werk van de provincie gekregen.

In dit geactualiseerde Perspectief Mobiliteit beschrijven we wat we hebben bereikt, wat de ontwikkelingen zijn die op ons afkomen, welke nieuwe uitdagingen en opgaven aandacht verdienen en hoe we daarmee aan de slag gaan.

## Omgevingsvisie

Het Perspectief Mobiliteit sluit aan bij de Omgevingsvisie NH 2050: het kan gezien worden als een aanzet voor een programma in het kader van de Omgevingswet en van de Omgevingsvisie NH2050, maar is dit nog niet. Het Perspectief Mobiliteit biedt een kapstok voor prioriteren en afwegen van ambities en maatregelen. Het maakt de keuzes nog niet. De provincie kiest ervoor het mobiliteitsbeleid voor Noord-Holland samen met partners te ontwikkelen. De kaders staan in de omgevingsvisie, maar de invulling daarvan (onder andere in uitvoeringsagenda's) ontwikkelen we onder andere in de samenwerking met de bestuurlijke regio's of samenwerkingsverbanden zoals Noord-Holland-Noord, de MRA en in de Rijk-regio samenwerking Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB).

## Leeswijzer

In Hoofdstuk 2 beschrijven we kort de hoofdlijnen van het Perspectief Mobiliteit (2021), kijken we terug op de resultaten van de afgelopen jaren en delen we aandachtspunten voor de actualisatie. Vervolgens beschrijven we in Hoofdstuk 3 hoe we het Perspectief Mobiliteit actualiseren en onderbouwen we de manier waarop we onze opgaven herschrijven. In Hoofdstuk 4 richten wij ons op de uitvoering van het geactualiseerde Perspectief Mobiliteit en gaan hierbij dieper in op sturingsmogelijkheden, de rol van de provincie en (regionale) samenwerking.

## 2. Het Perspectief Mobiliteit tegen het licht

In dit hoofdstuk kijken we naar de trends en ontwikkelingen die invloed hebben op de mobiliteit én op de manier waarop de provincie aan de slag gaat met mobiliteit. We kijken naar wat er is veranderd en ook reflecteren we kort op belangrijke acties die sinds 2021 zijn ondernomen door de provincie.

### Trends en ontwikkelingen

Het Perspectief Mobiliteit is opgesteld in een tijd waar de ruimtelijk economische ontwikkeling in Noord-Holland zich kenmerkte door een groei van inwoners en mobiliteit en een schaarste in ruimte. De bereikbaarheid in Noord-Holland is de afgelopen jaren steeds verder onder druk komen te staan. De mobiliteitsnetwerken in en tussen steden en kernen zijn vaker overbelast en zorgen voor hinder voor de omgeving.

Volgens de Bevolkingsprognose Noord-Holland 2024-2050 (PNH-Prognose 2024) blijft de bevolking in Noord-Holland groeien naar een totaal van bijna 3,4 miljoen inwoners in 2050. Dit is een toename van 390 duizend personen ten opzichte van 2024. In Noord-Holland-Noord wordt de verwachte bevolkingsgroei tussen 2024 en 2050 geraamd op ongeveer 40 duizend inwoners. Noord-Holland-Zuid groeit naar verwachting met 350 duizend inwoners. Daarbij is er sprake van vergrijzing en afname van de beroepsbevolking en door de groei van het aantal eenpersoonshuishoudens blijft de woningbouwopgave onverminderd groot. Deze groei van het aantal woningen, inwoners en de werkgelegenheid zorgt ook de komende jaren voor meer vervoersbewegingen en daarmee voor een toenemende druk op het mobiliteitsnetwerk en het OV.

Tegelijkertijd hebben, sinds 2021, nieuwe vormen van vervoer als de elektrische (bak)fiets, fatbike, brommobiel en elektrische step een steeds groter aandeel in de mobiliteit. Enerzijds kunnen, vooral op de korte afstand, deze vervoersmiddelen een alternatief vormen voor de auto, anderzijds vervangen deze vervoersmiddelen de traditionele fiets. Deze ontwikkeling heeft zowel positieve (gezondheid, leefomgeving) als negatieve effecten (verkeersveiligheid, gezondheid).

De technologische ontwikkeling gaat razendsnel. De komst van AI en de grotere beschikbaarheid van data zijn van grote invloed op de mobiliteit. Digitale middelen bieden kansen voor mobiliteitsconcepten zoals deelmobiliteit en MAAS. Door gebruik te maken van de innovaties kunnen we ons mobiliteitssysteem efficiënter en inclusiever inrichten.

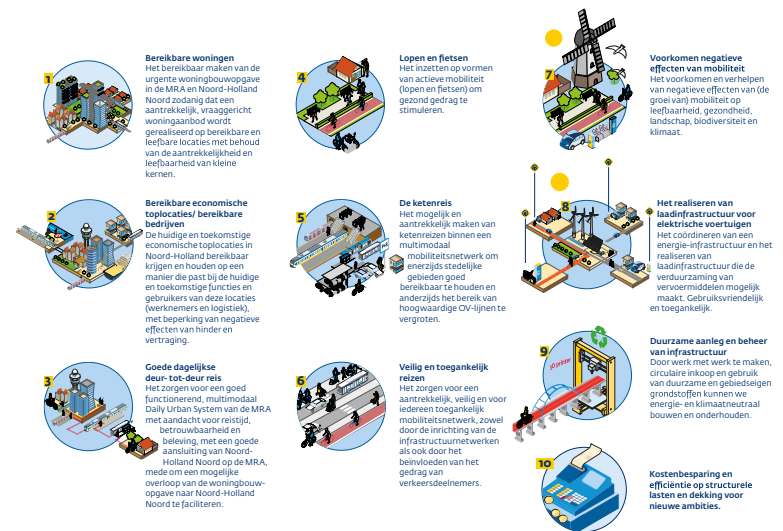
Mobiliteit staat niet op zichzelf. Zo dragen we met mobiliteit bij aan onze opgaven voor verstedelijking, klimaat en leefbaarheid. Er zijn integrale keuzes nodig voor mobiliteit in relatie tot andere opgaven om problemen te voorkomen of op te lossen.

### Aandachtspunten voor actualisatie

Bovenstaande ontwikkelingen zijn nog altijd actueel. Onder invloed van ontwikkelingen in de samenleving (bevolkingsgroei, einde coronapandemie), politieke veranderingen (veranderd wereldtoneel en landelijke/provinciale/gemeentelijke verkiezingen) zijn bepaalde thema's wel meer centraal komen te staan.

### Hoofdogaven uit het Perspectief Mobiliteit: mobiliteitstransitie blijvend actueel

Vanaf het verschijnen van het Perspectief Mobiliteit is de bevolkingsgroei van de provincie Noord-Holland onverminderd doorgegaan, met als gevolg een toenemende druk op het mobiliteitssysteem. Tegelijkertijd willen we nog steeds dat wonen, werken, voorzieningen en recreatie bereikbaar en toegankelijk zijn voor iedereen en dat we daarbij de negatieve effecten van mobiliteit op de omgeving zoveel mogelijk beperken. Daarbij staat de maakbaarheid van het mobiliteitssysteem onder druk en zijn alle modaliteiten nodig om de bereikbaarheid te behouden: lopen, fietsen, openbaar vervoer, logistiek over weg, water en spoor en de auto.



### Nieuwe onderwerpen op de agenda

Sinds 2021 hebben verschillende ontwikkelingen ervoor gezorgd dat er nieuwe onderwerpde aandacht hebben gekregen en andere onderwerpen de agenda meer zijn gaan bepalen. Dat zijn in ieder geval Publieke Mobiliteit, sociale veiligheid en mobiliteitsrechtvaardigheid. Ook de aandacht voor een gezonde leefomgeving is nog nadrukkelijker onderdeel geworden van het provinciaal beleid. Dit raakt mobiliteit op verschillende manieren. Enerzijds gaat dat om de manier waarop we ons verplaatsen. Anderzijds gaat het om geluid en uitstoot. Dit komt terug in het Beleidskader Gezonde Leefomgeving, het Actieplan Geluid en de Noord-Hollandse Klimaataanpak.

### Randvoorwaarden en belemmeringen

Een aantal (nieuwe) ontwikkelingen waar er vanuit mobiliteit nog een beperkte rol of handelingsperspectief is zijn randvoorwaardelijk voor het behalen van de opgaven. Vandaar dat deze opgaven wel een plek krijgen in het Perspectief Mobiliteit. Dat gaat in ieder geval over stikstof, netcongestie, maar ook over militaire mobiliteit, allemaal onderwerpen waarover Provinciale Staten de afgelopen jaren hebben gesproken.

### Stikstof

Door het Planbureau voor de Leefomgeving is berekend dat voor mobiliteit in Noord-Holland voor 2030 ten opzichte van 1990 een reductiedoelstelling van 25% moet worden behaald. Volgens de berekeningen behalen we op basis van autonoom beleid een stikstofreductie van 32,5% in 2030. Voor 2035 is de doelstelling voor mobiliteit een stikstofreductie van 50% ten opzichte van 1990. Er is berekend dat mobiliteit, op basis van autonoom beleid, in 2035 komt tot een reductie 44,9%.

Over het algemeen wordt bij alle infrastructuurprojecten tegen stikstofbeperkingen aangelopen. Daarnaast heeft stikstof veel invloed op de plannen van het Rijk, provincie en gemeenten, zoals bijvoorbeeld de afslag A9/Heiloo. Dit wordt in de projecten opgelost. Er zijn op dit moment verder geen infrastructurele projecten van de provincie niet uitgevoerd als direct gevolg van stikstofbeperkingen. Wel gaan infrastructurele projecten regelmatig gepaard met hogere kosten door ontwerpaanpassingen, wijzigingen van uitvoeringsmethodes of vertragingen. Verder heeft de provincie een aantal grotere projecten in de verkenningsfase, waar onzekerheid is over het kunnen uitvoeren en de looptijd van deze projecten als gevolg van de huidige stikstofproblematiek.

### Netcongestie

Door netcongestie is de elektrificatie van mobiliteit ingewikkelder geworden. Het raakt veel onderdelen van de mobiliteitsaanpak van de provincie. Zoals de aanleg van nieuwe laadpunten (voor auto's, bussen, vrachtwagens en bouw materieel). Ook raakt netcongestie het openbaar busvervoer. De provincie heeft het bestuursakkoord Zero Emissie 2030 ondertekend, maar kan door de congestieproblemen in haar nieuwe aanbesteding voor Noord West Noord-Holland geen 100% Zero Emissie eisen, omdat dit niet realistisch is tot de problemen op het stroomnet zijn opgelost. De vervoerder wordt wel gestimuleerd om invulling te geven aan het bestuursakkoord Zero Emissie (ZE). Gemeenten en het Rijk spelen een belangrijke rol bij de aanpak van het congestieprobleem. De nationale wet- en regelgeving en bijvoorbeeld het beleid omtrent netcongestie en elektrificatie zijn ook van grote invloed. Deze afhankelijkheden van het Rijk en gemeenten maken de opgave complex en uitdagend. Voor openbaar busvervoer geldt daarbij dat de provincie veel inzet pleegt om voldoende stroomaansluitingen te behouden en te verkrijgen en zo de elektrificatie van het busvervoer niet te remmen. Belangrijk is dat wanneer laadinfrastructuur netbewust laadt, pieken kunnen worden opgevangen waardoor de impact op netcongestie wordt beperkt. Zo kan mobiliteit ook een oplossing zijn binnen de netcongestieproblematiek.

Daarvoor stemt Laadwerk af met netbeheerders en wordt de komende jaren gekeken hoe er kan worden samengewerkt omtrent netbewust laden, netcapaciteit en planning zodat eventuele knelpunten en (nieuw) beleid tijdig bekend zijn. Ook het sturen en beperken van de vermogensvraag (op piekmomenten) is een belangrijke oplossingsrichting de komende jaren die voor alle eindgebruikers tegen het licht gehouden moet worden.

### Ruimte

De ambities zijn groot in Noord-Holland, maar om dit alles een plek te geven is er 27% ruimte te kort. Dit vraagt om efficiënt ruimtegebruik en bovenal keuzes maken. De Omgevingsvisie 2050 van de provincie beschrijft onze keuzes tussen ruimtelijke belangen. Infrastructuur heeft een sturende rol in de ruimte, maar kan ook gezien worden als een barrière. Het is belangrijk om vroegtijdig de verschillende ruimtelijke belangen in kaart te brengen, bijvoorbeeld bij inpassing van infrastructuur in de buurt van bijzonder landschap of erfgoed. Efficiënt ruimtegebruik vraagt om het combineren van ruimtelijk functies. Bijvoorbeeld woningbouw langs openbaar vervoer knooppunten en in nabijheid van voorzieningen en werklocaties. Dit zorgt voor nabijheid en clustering wat het gebruik van actieve vormen van mobiliteit stimuleert. Gelukkig is ook veel mogelijk qua inpassing maar ook koppelkansen om bij uitvoering gelijk de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren of overlast te mitigeren.

### Water en Bodem

Het water- en bodemsysteem staat onder druk, door zeespiegelstijging, verdroging en verwachte drinkwatertekort en extreme buien is dit een belangrijke randvoorwaarde geworden. Dit heeft impact op de mobiliteit en de bijbehorende infrastructuur. Een goede inpassing is van belang bij de aanleg en verbetering van infrastructuur. De toenemende verzilting in combinatie met watertekort zorgt voor schutbeperkingen bij sluizen (bijvoorbeeld IJmuiden of Afsluitdijk) wat impact heeft op de bereikbaarheid van havens.

Gelukkig is bij de keuze voor inpassing van een project veel mogelijk. Dit onderzoeken we dan ook om zo rekening te houden met het water- en bodemsysteem. Eventuele mitigerende maatregelen of koppelmogelijkheden voor verbetering nemen we hierin mee.

### Capaciteit

De uitvoeringscapaciteit van onze organisaties en de aannemers en ingenieursbureaus is in relatie tot onze opgave beperkt. Daarom moeten we hier slim mee omgaan en is niet alles tegelijk mogelijk. Op dit moment wordt door het IPO en de VNG onderzoek gedaan naar de exacte gegevens over beschikbare capaciteit en haar knelpunten. Daarnaast zijn wij als provincie bezig met het programma Samen Slimmer Renoveren en Vervangen (SSRV). Met dit programma beogen we de markt gezamenlijk met meerdere infra beheerders te bevragen om zo efficiënter gebruik te maken van schaarse capaciteit.

### Budget

Als provincie verbinden wij gemeentelijke en landelijke infrastructuur, het functioneren van dit systeem is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. We pakken onze rol en zetten bijbehorende instrumenten in zoals subsidies verkeersveiligheid en doorfietsrouten. Echter om de bereikbaarheid echt goed te regelen en de grote opgaven van verstedelijking en beheer en onderhoud aan te kunnen, zijn structureel meer rijksmiddelen nodig voor infrastructuur. Daarbij kan worden aangetekend dat het Rijk momenteel de beschikbare middelen vooral inzet voor beheer en onderhoud en nauwelijks over middelen beschikt en beschikbaar stelt voor nieuwe investeringen. Ook richting 2050 neemt de beschikbaarheid van publieke middelen af, dit hangt samen met demografische ontwikkelingen door de bevolkingsgroei en de vergrijzing komen prioriteiten anders te liggen zo zijn er meer middelen nodig voor bijvoorbeeld zorg- en woningbouw waardoor minder middelen overblijven voor bereikbaarheid. Daarnaast hebben we tot 2050 te maken met een grote beheeropgave van infrastructuur. Dit beperkt de ruimte voor nieuwe investeringen.

### Beleid

#### Provinciale beleidsopgaven

De provincie heeft verschillende stukken opgesteld waarin de mobiliteitsopgaven uit het Perspectief Mobiliteit verder zijn uitwerkt. Een deel van deze stukken betreft de Regionale Agenda's Mobiliteit (RAM's), waarin per regio wordt aangegeven aan welke opgaven provincie en gemeenten samen willen werken. Daarnaast zijn, onder andere als uitwerking van het Perspectief Mobiliteit, voor OV, het spoor, fiets en logistiek, strategische agenda's, visies en actieagenda's verschenen. Ook is de [investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur 2024-2028 \(iNHi\)](#) vastgesteld. De strategie biedt een afwegingskader voor investeringen in de provinciale infrastructuur. En de [Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen NIKG 2024-2028](#) is vastgesteld. Hierin zijn de onderhoudsniveaus van onze infrastructuur vastgelegd en daarbij zijn duurzaamheid en ecologie als onderdeel van het onderhoud en de realisatie uitgewerkt. Verder zijn we bezig om per regio tot een uitvoeringsagenda voor duurzame mobiliteit te komen. En op 14 juni 2024 heeft Provinciale Staten van Noord-Holland de [Visie Publieke Mobiliteit Noord-Holland](#) vastgesteld. Deze wordt vertaald in een uitvoeringsagenda publieke mobiliteit.



### Landelijke beleidsontwikkeling

Op nationaal niveau zijn *'Bereikbaarheid op Peil'* en de *'Mobiliteitsvisie 2050'* belangrijke documenten waar wij ons als provincie toe hebben te verhouden. Het kabinetsstandpunt *'Bereikbaarheid op Peil'* is een nieuwe aanpak die gericht is op het waarborgen en verbeteren van de toegankelijkheid van essentiële voorzieningen in Nederland, zoals ziekenhuizen, scholen en supermarkten. De aanpak omvat drie kernambities: het behouden en verbeteren van de bereikbaarheid van voorzieningen, het waarborgen van de leveringszekerheid van goederen en het adresseren van opgaven in de regio's. Dit kabinetstandpunt is een uitwerking van de *'Mobiliteitsvisie 2050'* en richt zich op regionaal maatwerk, waarbij geen nationale blauwdruk wordt gegeven, maar een aanpak die aansluit bij de kenmerken en behoeften van elke regio.

Uitgangspunt is een basiskwaliteit van de netwerken voor spoor en weg, waarbij de minimumeisen zich richten op capaciteit, betrouwbaarheid, veiligheid en duurzaamheid van de belangrijkste infrastructuurnetwerken. De basiskwaliteit netwerken zorgt voor een sterk toegenomen aandacht voor beheer en onderhoud van infrastructuur. Concreet betekent dit een grote verschuiving van budgetten naar vervanging en renovatie ten koste van de aanleg van nieuwe infrastructuur.

De *'Mobiliteitsvisie 2050'* vormt het strategisch beleid van het Rijk dat zich richt op de toekomst van het mobiliteitssysteem in Nederland. Door het benutten, versterken en verbinden van de krachten van verschillende modaliteiten moet het mogelijk worden om bereikbaarheidsdoelen doeltreffend en doelmatig te behalen. Zo moeten, via de volgende vier hoofdlijnen van beleid een duurzaam, betaalbaar, inclusief, veilig en veerkrachtig mobiliteitssysteem worden gecreëerd:

- integrale doelen voor bereikbaarheid
- het inzetten van de juiste mobiliteit op de juiste tijd en plaats
- een mobiliteitssysteem dat voldoet aan de normen voor duurzaamheid, gezonde leefomgeving en veiligheid
- een gebiedsgerichte uitwerking van deze hoofdlijnen

# 3. Geactualiseerde opgaven Perspectief Mobiliteit

Dit hoofdstuk betreft de geactualiseerde doelen van het Perspectief Mobiliteit. De opgaven uit het Perspectief Mobiliteit 2021 zijn samen met de aandachtspunten uit het vorige hoofdstuk herschreven tot een set van vier overkoepelende opgaven. Onder deze opgaven vallen alle thema's op het gebied van mobiliteit waaraan wij werken (zie Bijlage 3 voor een uitgebreide beschrijving van deze thema's).

## De opgaven herschreven: brede welvaart als kapstok Koers blijft hetzelfde

Met ons mobiliteitsbeleid willen we uiteindelijk bijdragen aan de brede welvaart van Noord-Holland, zoals ook beschreven in de Omgevingsvisie NH 2050: *'Mobiliteit is essentieel voor de economie en voor inwoners om mee te kunnen doen aan de maatschappij. Daarom zetten wij in op een bereikbaar, verkeersveilig en inclusief mobiliteitssysteem met minimale impact op de gezonde leefomgeving. Hiermee verbinden wij wonen, werken, voorzieningen en faciliteren we recreatie.'*

We zetten in op vier hoofdoggaven:

1. Garanderen van een inclusief mobiliteitssysteem
2. Beperken impact op de gezonde Leefomgeving
3. Optimaliseren Bereikbaarheid
4. Verbeteren van de verkeersveiligheid

De tien opgaven uit het Perspectief Mobiliteit van 2021 staan nog altijd overeind, maar vallen nu samen met de nieuwe ontwikkelingen en opgaven uit hoofdstuk 2, onder deze vier overkoepelende opgaven (figuur 1). Om invulling te geven aan de opgaven werken we aan verschillende thema's die bijdrage aan een of meerdere van deze opgaven (zie figuur 2). Innovaties zoals digitalisering en automatisering van mobiliteit bieden hierbij kansen. Deze thema's worden beschreven in bijlage 2.

Uit hoofdstuk 2, *'het Perspectief Mobiliteit tegen het licht'*, zijn ook mogelijkheden naar voren gekomen om de sturing te verbeteren (zie figuur 1). Deze worden in het volgende hoofdstuk nader toegelicht wanneer we de stap naar de uitvoering van dit geactualiseerde perspectief wordt beschreven.

Er zijn diverse randvoorwaarden en belemmeringen die het werken aan onze hoofdoggaven bemoeilijken, inclusief de manier waarop hieraan wordt gewerkt. Deze zijn in hoofdstuk 2 beschreven in.

### Opgaven uit het oorspronkelijke perspectief

1. Bereikbare woningen
2. Bereikbare toplocaties/bereikbare bedrijven
3. Goede dagelijkse deur tot deur reis
4. Lopen en fietsen
5. De ketenreis
6. Veilig en toegankelijk reizen
7. Voorkomen van negatieve externe effecten
8. Het realiseren van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen
9. Duurzame aanleg en beheer van infrastructuur
10. Kostenbesparing en efficiëntie op structurele lasten en dekking voor nieuwe ambities.

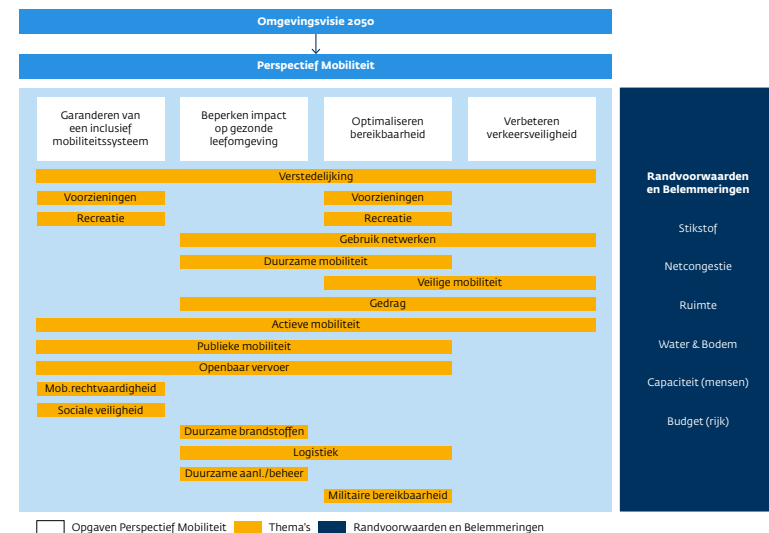
### Herschreven opgaven

1. Garanderen van een inclusief mobiliteitssysteem
2. Beperken impact op gezonde leefomgeving
3. Optimaliseren bereikbaarheid
4. Verbeteren verkeersveiligheid

### Verbeterde sturingsmogelijkheden:

1. Beter benutten van middelen en fondsen
2. Verbeteren van monitoring beleid
3. Inbedden van innovaties binnen mobiliteitsbeleid
4. Verbeteren robuustheid van het beleid en infrastructuur

Figuur 1: Herschreven opgaven en verbeterde sturingsmogelijkheden herleid uit de opgaven uit het oorspronkelijke perspectief.



Figuur 2: Opgaven, thema's en randvoorwaarden en belemmeringen.

## Hoofdogaven Mobiliteit

### 1. Garanderen van een inclusief mobiliteitssysteem

Een inclusief mobiliteitssysteem betekent dat alle bewoners van A naar B kunnen komen en daardoor goed mee kunnen doen aan de maatschappij. Als provincie verbinden we gemeentelijke en rijksinfrastructuur en hebben we een gedeelde verantwoordelijkheid dit systeem ook inclusief te maken. Daarbij spelen de volgende factoren een rol:

- aanleg van infrastructuur
- uitschrijven van concessies
- visie op publieke mobiliteit
- inzet op toegankelijkheid
- voorzieningenbeleid

Uit ons onderzoek naar mobiliteitsrechtvaardigheid (2024) komen zes drempels naar voren die bewoners nu belemmeren in hun mobiliteit: toegankelijkheid, betaalbaarheid, afhankelijkheid, (sociale en verkeers-) veiligheid, het ontbreken van de fiets- en looproutes. Het onderzoek helpt om betere ruimtelijke keuzes te maken. Om in te zetten op toegankelijke en betaalbare publieke mobiliteit en om zoveel mogelijk bewoners veilig op de fiets te krijgen. Ook sociale veiligheid is hierbij een belangrijk thema, vanwege onder andere de betekenis voor het inrichten van de openbare ruimte. Sociale veiligheid maakt daarom ook onderdeel uit van dit geactualiseerde Perspectief Mobiliteit.

Bij onze inzet op de andere opgaven, bijvoorbeeld bij het optimaliseren van bereikbaarheid, is het dus belangrijk om na te gaan of we de bestaande drempels ongewild verhogen of juist verlagen.

Ons gehele mobiliteitsbeleid dient bij te dragen aan een inclusief mobiliteitssysteem. De volgende thema's hebben een grotere impact:

- Publieke mobiliteit
- Mobiliteitsrechtvaardigheid met o.a. sociale veiligheid
- Actieve mobiliteit



## 2. Beperken impact op gezonde leefomgeving

Mobiliteit heeft een grote impact op de leefomgeving. Door de uitstoot van schadelijke stoffen, door het geluid van verkeer, maar bijvoorbeeld ook veilige inrichting van wegen en fietspaden. Tegelijkertijd kan mobiliteit een bijdrage leveren aan de gezondheid door actieve vormen van mobiliteit zoals lopen en fietsen.

Een goede luchtkwaliteit draagt bij aan een gezonde en veilige leefomgeving. Vanuit het Schone Lucht Akkoord (SLA) werken wij samen met het Rijk, andere provincies en gemeenten, aan een permanente verbetering van de luchtkwaliteit. Ons doel is gezondheidswinst voor iedereen in Nederland, en dus ook voor de Noord-Hollanders. Wij richten ons hierbij op het halen van de advieswaarden van de WHO (World Health Organization) voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>) in 2030.

Voor mobiliteit betekent dit, dat we de negatieve effecten van mobiliteit zoals CO<sub>2</sub> uitstoot en het geluid van mobiliteit, zoveel mogelijk proberen te beperken. Ook maken we gezonde vormen van mobiliteit zoals lopen en fietsen juist mogelijk.

De ambities met betrekking tot het beperken van de impact op een gezonde leefomgeving krijgen een concrete uitwerking in de Investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi) 2024-2028. Hierin, en in het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI), krijgen provinciale wegen met een negatieve impact op de gezonde leefomgeving een hogere prioriteit. De startnotitie Gezonde Leefomgeving vormde hiervoor de basis. Het beleidskader geeft vanuit het thema gezonde leefomgeving richting aan de actualisatie van het Perspectief Mobiliteit en de iNHi. Provinciale Staten hebben beleidskader vastgesteld op 30 maart 2026.

De ambities van het beleidskader Gezonde Leefomgeving en de beleidsdoelen voor mobiliteit zijn sterk verbonden. Op grond van de EU-richtlijn Omgevingslawaaï geldt een verplichting om geluidhinder door wegverkeer te verminderen. Hiervoor heeft de provincie het Actieplan Geluid opgesteld. Als ambitie voor het Actieplan Geluid hebben Provinciale Staten (op 10 maart 2025) een plandrempel van 50 dB vastgesteld. Die waarde geldt alleen buiten op de gevels van geluidgevoelige gebouwen, zoals woningen en verzorgingshuizen, veroorzaakt door geluid van provinciale wegen. Komt het geluid boven deze waarde, dan moet de provincie geluidmaatregelen onderzoeken. Omdat de financiële middelen van de provincie niet onbeperkt zijn, wordt een geluidmaatregel alleen uitgevoerd als deze doelmatig is: als de kosten redelijk zijn in verhouding tot de gezondheidswinst die deze maatregel oplevert.

Ook stelt de provincie geluidproductieplafonds (gpp's) vast voor provinciale wegen en werkt plannen uit voor geluidsanering. Met de gpp's krijgt de provincie een instrument waarmee wordt voorkomen dat geluid door wegverkeer ongeremd kan toenemen. Verder draagt de provincie met innovatie zoals Smart Mobility bij aan het reduceren van uitstoot vanuit mobiliteit wat bijdraagt aan minder luchtverontreiniging en minder geluidsoverlast.

Voor de thema's Actieve mobiliteit, Publieke mobiliteit en het gebruik van duurzame brandstoffen dragen bij aan deze opgave.

### 3. Optimaliseren bereikbaarheid

In het oorspronkelijke Perspectief Mobiliteit was de opgave het 'bereikbaar maken van woningen en economische locaties'. Dit scherpen we aan naar 'optimaliseren van bereikbaarheid'. Binnen deze opgave verbinden wij wonen, werken en voorzieningen en faciliteren we recreatie. We spreken dus over *optimaliseren* in plaats van *garanderen*, want de omvang van deze opgave en de vele randvoorwaarden die hiermee gemoeid zijn, vergen wat ons betreft een realistische benadering. Dat betekent, gezien de grote en urgente woningbouwopgave, soms ook dat bouwen komt voor bereikbaarheid. Dit ontslaat ons uiteraard niet van het scherp in beeld brengen van de gevolgen van mobiliteit op de omgeving, tijd en kosten. De inzet op monitoring en datagedreven beleid helpt ons hierbij.

De mobiliteitsnetwerken in onze provincie staan steeds vaker vol en de maakbaarheid van een zo efficiënt mogelijk mobiliteitssysteem staat onder druk. Dit maakt het steeds lastiger al onze inwoners en ondernemers zo goed mogelijk bereikbaar te houden. Alle modaliteiten zijn daarom nodig om de bereikbaarheid te behouden.

Hoewel dit de ambitie voor de lange termijn blijft, is op korte termijn het behouden of optimaliseren van de bereikbaarheid soms moeilijk door de verdere verstedelijking met groei van het verkeer en de beperkte mogelijkheden dit goed aan te pakken. Dit heeft verschillende oorzaken. Er zijn grote opgaven voor beheer en onderhoud van onze infrastructuur en de beschikbare financiële middelen en capaciteit zijn schaars. Daarnaast zorgt op dit moment stikstof voor het stilleggen van grote (nieuwe) rijksprojecten. Als toekomstige ambitie zien wij de inzet op een OV-schaalsprong als onderdeel van het ontwikkelen van publieke mobiliteit als noodzakelijk in combinatie met doorfietsroutes in gebieden met een hogere verstedelijkingsgraad. Voor gebieden met een lagere verstedelijking blijven we inzetten op alle vormen van vervoer waarbij de auto van belang blijft. Alle modaliteiten blijven in de hele provincie nodig.

Alle thema's dragen in principe bij aan het optimaliseren van de bereikbaarheid, vooral:

- het beter benutten van de netwerken
- het voorkomen van negatieve effecten
- de gedragsaanpak
- publieke mobiliteit
- lopen en fietsen
- logistiek
- militaire bereikbaarheid



### 4. Verbeteren verkeersveiligheid

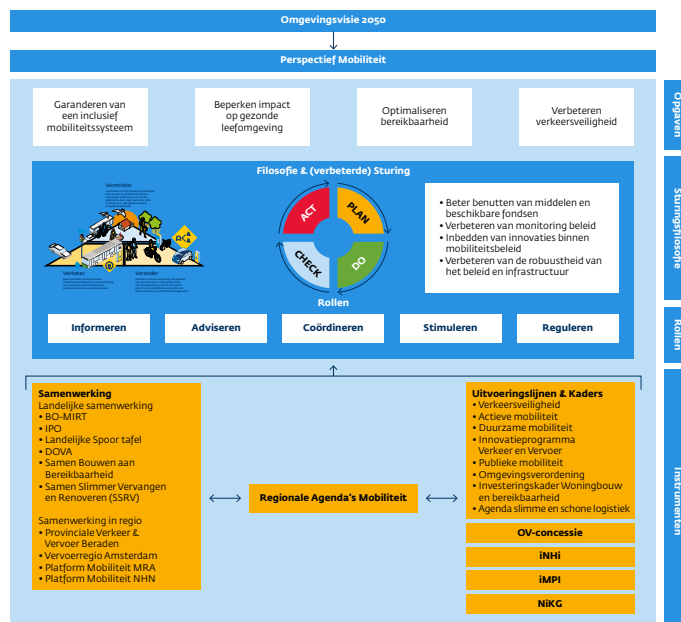
De provincie streeft naar nul verkeersslachtoffers in 2050. Hierbij is het belangrijk onderscheid te maken tussen enerzijds fietsers en voetgangers en anderzijds gemotoriseerd verkeer. De eerste doelgroep is op dit moment het grootste bij ongevallen. Driekwart van al het letsel in het verkeer in Noord-Holland vindt plaats bij een fietser of voetganger. De provincie kiest hierbij voor een risico gestuurde en gebiedsgerichte aanpak wat past bij het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Op basis hiervan hebben we een gezamenlijk aanpak met gemeenten en politie vastgesteld op zowel het veiliger maken van de infrastructuur als het stimuleren en handhaven van veilig gedrag van de verkeersdeelnemers. Vastgestelde doelen in ons beleid hebben een plek gekregen in de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2024-2030. Tot 2030 streven we er naar de stijgende lijn verkeersslachtoffers om te buigen naar een daling van het aantal verkeersslachtoffers in 2030. Het thema veilige mobiliteit richt zich hier specifiek op. Daarnaast kunnen vooral de thema's gedrag, de manier waarop we de netwerken gebruiken, actieve mobiliteit en de manier waarop we verstedelijken bijdragen aan deze opgave. Vooral de thema's gedrag, de manier waarop we de netwerken gebruiken en de manier waarop we verstedelijken moeten bijdragen aan deze opgave.

# 4. Uitvoering geactualiseerd Perspectief Mobiliteit

Dit hoofdstuk beschrijft hoe het geactualiseerde Perspectief Mobiliteit richting geeft aan de manier waarop de provincie samen met partners werkt aan mobiliteit. Het hoofdstuk maakt inzichtelijk hoe het Perspectief wordt gebruikt als kader voor afweging, samenwerking en verdere uitwerking in bestaande programma's, agenda's en uitvoeringslijnen (zie figuur 3).

Het hoofdstuk legt geen nieuwe beleidskeuzes, prioriteiten of uitvoeringsbesluiten vast. Concrete keuzes over programmering, investeringen en maatregelen worden gemaakt in daarvoor bestemde uitvoeringsprogramma's, regionale agenda's en besluitvormingsprocessen.

Met behulp van de filosofie van verminderen, veranderen en verbeteren (de 3 V's) (zie figuur 4) en (verbeterde) sturingsmiddelen, bepalen we als provincie onze rol en de instrumenten (zoals subsidies, communicatie en verordeningen) die we inzetten om de geformuleerde opgaven te realiseren. Periodiek reflecteren we hierop om ervoor te zorgen dat we impact blijven maken op de geformuleerde opgaven.



Figuur 3: Uitvoering van het Perspectief Mobiliteit met opgaven, sturingsfilosofie, rollen en instrumenten.

## Sturingsfilosofie: mobiliteitstransitie en (verbeterde) sturingsmogelijkheden

In de uitvoering van de opgaven proberen we te redeneren vanuit de filosofie van de mobiliteitstransitie en kijken we hoe we effectief sturing kunnen geven en inrichten.

### Mobiliteitstransitie: 'Verminderen, veranderen en verbeteren'

Een efficiënt mobiliteitssysteem betekent de 3 V's van de (noodzakelijke) mobiliteitstransitie passen we per opgave en per regio toe, waarbij we rekening houden met randvoorwaarden en de karakteristieken van een gebied.

De uitvoering vindt plaats binnen de mobiliteitstransitie volgens de 3 V's. Waar mogelijk beperken we de groei van mobiliteit, stimuleren we de overstap naar duurzame en ruimte-efficiënte vervoervormen en verbeteren we het gebruik en de kwaliteit van bestaande netwerken.

Dit houdt bijvoorbeeld in dat de provincie het aantal verplaatsingen wil beperken door nieuwe woningen vooral bij OV-knooppunten te bouwen waar ruimte op het mobiliteitsstelsel is of op andere momenten van de dag (verminderen), reizigers laten overstappen op duurzame vervoermiddelen zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer (veranderen) en de kwaliteit, snelheid, veiligheid en betrouwbaarheid van deze duurzame mobiliteitsopties verder te verhogen. Daarbij stimuleren met publieke mobiliteit met een netwerk van fiets- en OV-verbindingen en -hubs aangevuld met vraaggestuurd publiek vervoer de basisbereikbaarheid voor iedereen, zowel stedelijk als landelijk. Op sommige plekken verbeteren we het netwerk door ontbrekende schakels aan te leggen zoals doorfietsroutes of de N242 bij de Ring Alkmaar (verbeteren).



Figuur 4: Mobiliteitstransitie met verminderen, veranderen en verbeteren.

### **(verbeterde) Sturingsmiddelen**

Er zijn diverse sturingsmogelijkheden op deze thema's. Dit zijn belangrijke aandachtspunten bij het maken van het beleid. Deze sturingsmogelijkheden zijn dan ook medebepalend in de nadere uitwerking van de thema's naar de uitvoering.

De reflectie op het Perspectief Mobiliteit (2021) in Hoofdstuk 2 heeft vier sturingsmiddelen opgeleverd waar we vanaf nu extra op willen inzetten, zodat wij een betere invulling kunnen geven aan de uitvoering van de beschreven opgaven.

#### *Beter benutten van financiële middelen en beschikbare fondsen*

Eerder constateerden we dat de beschikbaarheid van financiële middelen voor de aanleg van infrastructuur steeds knapper wordt. Dat is een landelijke trend. Tegelijkertijd stijgen de kosten van nieuwe investeringen en door beheer en onderhoud. Daardoor zijn ook bij de provincie Noord-Holland de ambities soms groter dan de beschikbare middelen. Om hiermee om te gaan is het nodig keuzes te maken en bepaalde investeringen uit te stellen. Of om investeringen juist te combineren zodat maar één keer een weg opgebroken moet worden in plaats van meerdere keren na elkaar.

#### *Verbetering van monitoring beleid*

We constateerden dat we niet altijd voldoende zicht hebben op de voortgang van sommige opgaven en het behalen van onze doelstellingen. Met nadruk merken we op dat we bij veel onderwerpen/dossiers wél goed zicht hebben op de voortgang en resultaten. Enkele voorbeelden (er zijn er meer) daarvan zijn de mate van tevredenheid in het openbaar vervoer, de uitrol van doorfietsroutes en de realisatie van de modalshift<sup>1</sup> in het goederenvervoer. In het geval dat wij minder zicht hebben op de voortgang kan dat te maken hebben met de invloed die de provincie Noord-Holland zelf heeft op bepaalde opgaven (we zijn vaak afhankelijk van met name het Rijk en onze gemeenten), het ontbreken van heldere doelstellingen voor sommige opgaven/thema's en onduidelijkheid over de diepgang van de gewenste monitoring.

#### *Inbedden van innovaties binnen mobiliteitsbeleid*

Het inbedden van innovaties binnen mobiliteitsbeleid van innovatieve toepassingen vereist aandacht en flexibiliteit in de processen. De effecten van innovaties worden pas echt zichtbaar als ze op grote schaal worden toegepast. De technologische ontwikkeling gaat razendsnel. De komst van AI en de grotere beschikbaarheid van data zijn van grote invloed op de mobiliteit. Digitale middelen zijn inmiddels onmisbaar voor veel mobiliteitsconcepten zoals deelmobiliteit. Andere innovaties hebben direct te maken met de voertuigen zelf zoals elektrificatie en automatisering van auto's of de inzet van drones

voor pakketbezorging of incidentmanagement. Dit zijn voorbeelden van ontwikkelingen waar de provincie over het algemeen niet veel invloed op kan uit oefenen omdat ze worden gedreven door mondiale ontwikkelingen en/of door partijen die buiten de invloedssfeer van de provincie liggen. Maar deze ontwikkelingen hebben wel gevolgen voor de verkeersveiligheid, de inrichting van de weg of de ruimte en het sociale domein.

Met de inzet op innovaties willen we optimalisaties in het brede veld van mobiliteit bereiken. Dit leidt tot toekomstgericht robuust beleid voor een efficiënt en inclusief mobiliteitssysteem.

#### *Verbeteren robuustheid van het beleid en infrastructuur*

Omdat middelen en capaciteit beperkt zijn moeten wij die zo efficiënt mogelijk inzetten. Het is belangrijk om toekomstbestendig beleid te maken dat rekening houdt met de ontwikkelingen in de samenleving. Concreet kan dit iets betekenen voor eventuele opschaling en/of uitfasering van andere zaken. Het regelmatig gebruiken van de toekomstscenario's zoals die van het PBL<sup>2</sup> kan daarbij helpen. De inzichten uit dit soort scenario's kunnen ons helpen bij het maken van toekomstbestendige keuzes.

Dit betekent iets voor ons mobiliteitssysteem. Dit moet robuust worden aangelegd zodat investeringen die we nu doen moeten in de toekomst bruikbaar blijven. Daarbij zijn er in Noord-Holland een aantal kritieke locaties van nationaal belang (bijvoorbeeld EHC Petten, Westpoort en Maritiem Cluster met defensie in Den Helder). Deze locaties moeten ten alle tijden bereikbaar zijn ook in ontwrichtende omstandigheden. Dit vraagt om een weerbaar mobiliteitssysteem. Het is daarom goed plannen te overwegen die de weerbaarheid van het systeem vergroten.

#### **Provinciale rollen in het mobiliteitssysteem**

Bij de uitvoering van de opgaven kunnen we vanuit verschillende rollen samenwerken met onze partners: informerend, adviserend, coördinerend, stimulerend en regulerend. Afhankelijk van de opgave, het schaalniveau, en de samenwerkende partners bepalen we de rol en vervolgens in te zetten instrumenten en tijdsduur hiervan. Als provincie verbinden we op een constructieve manier gemeenten, waterschappen, het Rijk en de EU.

De provincie behartigt vooral het regionale belang. Een groot deel van de mobiliteit betreft regionale verplaatsingen, over de gemeentegrens heen. Deze verantwoordelijkheid voor regionale mobiliteit heeft ook een grote samenhang met lokale en landelijke keuzes. Woningbouw in een gemeente heeft effect op het omliggende mobiliteitsnetwerk van

<sup>1</sup> Verandering van manier van verplaatsen, bijvoorbeeld gebruik van de fiets in plaats van de auto.

<sup>2</sup> Het Planbureau van de Leefomgeving publiceert periodiek toekomstverkenningen WLO, zie <https://www.wlo2025.nl/>

andere gemeenten en van de provincie. Als er regionale belangen op het spel staan neemt de provincie in de samenwerking met regionale partners vaak de rol van regisseur op zich (coördinerende rol). Tevens stelt de provincie indien nodig haar kennis en kunde beschikbaar voor regionale vraagstukken (informerende of adviserende rol). Daarbij kunnen we ook gewenste ontwikkelingen stimuleren door het (onder voorwaarden) geven van subsidies en financiële bijdragen. Voor een nieuwe ontsluiting op onze provinciale weg is een vergunning nodig, wij hebben dan een verordende rol vanuit de omgevingsverordening. Bij gebiedsontwikkelingen als nieuwe woonwijken, bedrijfslocaties of recreatiegebieden hebben we op het gebied van mobiliteit vaak een adviserende rol.

Op enkele thema's hebben wij als provincie een wettelijke taak. Denk hierbij aan het organiseren van het openbaar vervoer en het opstellen van beleid over geluid. Samen met de Vervoerregio Amsterdam heeft de provincie de wettelijke taak voor het regelen van het regionale OV in Noord-Holland en het opstellen van beleid op geluid. Ook is de provincie eigenaar en wegbeheerder van het provinciale wegen- en busbanennet en beschikt zij voor deze taken over middelen voor beheer en onderhoud, exploitatie en investeringen.



### Instrumenten: Samenwerken als basis

Om daadwerkelijk tot uitvoering te komen, hebben we verschillende instrumenten. Daarbij gaat het aan de ene kant om de samenwerking met het Rijk, provincies, gemeenten en andere partners en andere kant om verschillende uitvoeringslijnen en (afwegings-) kaders. De kern van de regionale samenwerkingen wordt gevormd door de Regionale Agenda's Mobiliteit. Daarnaast werken we aan nationale vraagstukken met het Rijk en in het Interprovinciaal Overleg.

### Regionale Agenda's Mobiliteit

De provincie Noord-Holland is een diverse provincie. Elke regio in Noord-Holland heeft andere opgaven. Daarom hecht de provincie aan samenwerking op maat. We zetten al jaren in op regiogericht werken. Dit betekent nauwe samenwerking met gemeenten, Vervoerregio Amsterdam (VRA) en andere partners. Voor opgaven en vraagstukken op (deel)regionaal niveau werken we samen met de betreffende gemeenten. Deze samen-

werking geven we vorm door Regionale Agenda's Mobiliteit op te stellen en vanuit die agenda's samen aan de slag te gaan met de regionale vraagstukken.

Dit doen we vanuit de Provinciale Verkeer en Vervoer Beraden (PVVB) en bestuurlijke overleggen met de VRA-regio's. Het geactualiseerde Perspectief Mobiliteit vormt daarbij voor de provincie het basisdocument en overzichtelijke input van hoe de provincie aankijkt tegen hoe opgaven moeten worden opgepakt. De regio's brengen in dit proces hun beleidsvisies en ambities in. Met gemeenten en VRA in regioverband kijken we samen welke maatregelen het meest kansrijk zijn. Door dit bij elkaar te brengen komen we samen tot keuzes, prioriteiten en afspraken over acties, maatregelen, investeringen en realisatie.

Door samen te werken vanuit een gemeenschappelijke agenda brengen we focus aan in de samenwerking en maken we ambtelijke en bestuurlijke inzet efficiënter.

### Samenwerkingen

De provincie werkt intensief samen met medeoverheden en maatschappelijke partners. Dit gebeurt op verschillende schaalniveaus. Nationale vraagstukken worden opgepakt met het Rijk en in IPO-verband. In landsdeel Noordwest werkt de provincie samen met omliggende provincies en vertegenwoordigt zij gemeenten, onder andere in de (bestuurlijke) overleggen MIRT. Voorbeelden van landelijke en provinciebrede samenwerkingsprogramma's zijn bijvoorbeeld: Het Landelijk en regionaal OV Toekomstbeeld, Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland & Flevoland en Landelijk en regionaal Toekomstbeeld Fiets.

Binnen de Metropoolregio Amsterdam werkt de provincie samen met gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam en de provincie Flevoland aan bovenregionale opgaven. Het Rijk-Regio-programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid vormt hierbij een belangrijk kader. De gezamenlijke visies en keuzes, zoals de Verstedelijkingsstrategie (opgevolgd door de NOVEX MRA) en het Multimodaal Toekomstbeeld 2040, sluiten goed aan bij het geactualiseerde Perspectief Mobiliteit en vormen ook de basis voor verdere uitvoering.

Met behulp van de overleggen in het Platform Mobiliteit NHN en MRA stemmen gemeenten en provincie gezamenlijk af bijvoorbeeld over lobby of in voorbereiding tot de landelijke overleggen MIRT.

In Noord-Holland Noord werken provincie en gemeenten samen op zowel regionaal als deelregionaal schaalniveau, passend bij de aard van de vraagstukken. Denk hierbij aan de Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord of het programma Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder. Daarbij is afstemming met MRA-ontwikkelingen, lobby en samenwerking richting het BO MIRT essentieel.

Ook zijn we gestart met het programma Samen Slimmer Renoveren en Vervangen (SSRV). Met dit programma beogen we de markt gezamenlijk met meerdere infra beheerders te bevragen om zo efficiënter gebruik te maken van schaarse (uitvoerings)capaciteit.

### Uitvoeringskaders- en agenda's

De uitvoering van het Perspectief Mobiliteit vindt plaats via (al bestaande) uitvoeringslijnen en -kaders. Dit betreft het uitvoeren van maatregelen die voortkomen uit de thema's en actieagenda's uit dit Perspectief Mobiliteit.

#### Uitvoeringsagenda Publieke Mobiliteit

De uitvoeringsagenda voor publieke mobiliteit in Noord-Holland richt zich op het verbeteren van de bereikbaarheid voor iedereen en de optimalisatie het openbaar vervoer, het bevorderen van duurzame en actieve vervoerwijzen en de deur tot deur reis. Dit omvat onder andere de realisatie van een basis van treinen en snelle buslijnen, de beschikbaarheid van reguliere bussen, buurtbussen, en deelauto's, en het integreren van deelauto's en deelfietsen in de publieke mobiliteit. De provincie Noord-Holland heeft een visie op publieke mobiliteit die is ontwikkeld met de hulp van verschillende partijen, zoals gemeenten reizigersorganisaties.

We verbinden de thema's en maatregelen waar mogelijk met elkaar. Maatregelen ten behoeve van bijvoorbeeld Verkeersveiligheid en Actieve Mobiliteit versterken elkaar wanneer ze integraal worden opgepakt en dragen bij aan een gezonde leefomgeving. Door beleidsvorming te integreren, regionale samenwerking te versterken, middelen te bundelen en data slimmer te gebruiken, vergroten we de effectiviteit van de uitvoering.

In de omgevingsverordening reguleren we activiteiten van ingezetenen en bedrijven en zijn omgevingswaarden zijn vastgelegd die de kwaliteit van de fysieke leefomgeving moeten waarborgen.

De investeringsstrategie voor de Noord-Hollands infrastructuur (iNHl) helpt Provinciale Staten bij het maken van investeringsbeslissingen voor het verbeteren van het huidige provinciale netwerk van wegen en fietspaden. Het gaat hier dus om nieuwe projecten. De iNHl is een kader die de afweging laat zien tussen de politieke ambities, beschikbare middelen en data. De iNHl wordt aan het begin van de nieuwe bestuursperiode opgesteld op basis van de ambities van de nieuwe coalitie en beantwoordt de vraag: Waar kunnen we als provincie het beste investeren?

Infrastructuurmaatregelen op ons eigen areaal worden uitgevoerd en beheerd door de provincie, onder andere via het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI), bij voorkeur gecombineerd met beheer en onderhoud. Voor OV kunnen maatregelen leiden tot aanpassing van concessies, waarvoor de provincie opdrachtgever is. Voor maatregelen die meerdere concessies raken, worden afspraken gemaakt met de Vervoerregio Amsterdam of buurprovincies.

Met de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) geeft de provincie aan hoe ze haar netwerk van wegen, fietspaden, busbanen en bermen onderhoudt en welke afwegingen daarbij worden gemaakt worden. Met de NIKG toetst de provincie ook of de middelen die er in de begroting zijn gereserveerd, voldoende zijn om het areaal in stand te houden. De NIKG gaat niet over de planning van de werkzaamheden, dat wordt voor grotere werken uitgewerkt in het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI). Belangrijke criteria bij de instandhoudingsstrategie zijn bereikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid, leefbaarheid en biodiversiteit. Volgend op het Perspectief Mobiliteit uit 2021 is er in de NIKG meer aandacht voor actieve mobiliteit gekomen.

### Nu aan de slag

Vijf jaar na het verschijnen van het eerste Perspectief Mobiliteit schetsen we in dit geactualiseerde Perspectief Mobiliteit een actueel beeld van de opgaven voor de komende jaren en waar we onze provinciale inzet op mobiliteit op willen richten. Om daadwerkelijk verder te komen gaan we, naast wat we nu al doen, aan de slag met de uitwerking van de volgende onderwerpen:

- De verbeterde sturingsmogelijkheden
- Samenhang tussen de thema's en de manier waarop we kunnen bijdragen aan de opgaven
- Randvoorwaarden en belemmeringen
- Periodieke reflectie op de provinciale rol en instrumenten

Zo kunnen we stappen maken en meer inzicht verwerven in de resultaten die we bereiken en bijsturen als dat nodig is en ons zo continu verbeteren.

#### Uitwerken van de verbeterde sturingsmogelijkheden

De reflectie op het Perspectief mobiliteit heeft een viertal sturingsmiddelen opgeleverd waar we extra op willen inzetten:

- Beter benutten van financiële middelen en beschikbare fondsen
- Verbetering van monitoring beleid
- Inbedden van innovaties binnen mobiliteitsbeleid
- Verbeteren van robuustheid van het beleid en infrastructuur

Om deze sturingsmiddelen effectief in te kunnen zetten moeten we concreet maken hoe we hier verbetering in gaan aanbrengen. Wat zijn de doelen die we hiermee willen bereiken en ook welke instrumenten we hiervoor nodig. Voor verbetering van monitoring is het belangrijk om concreter te worden betreft de doelstellingen voor de opgaven. Zoals de al concrete doelstellingen voor verkeersveiligheid voor 2030 (de huidige stijgende lijn is omgezet in een significante daling) en 2050 (0 verkeersdoden).

### Uitwerking samenhang tussen de thema's en de manier waar op we kunnen bijdragen aan de opgaven

Om invulling te geven aan de opgaven werken we aan verschillende thema's die bijdragen aan één of meerdere van deze opgaven. Veel van deze thema's hebben met elkaar te maken en voor veel van deze thema's worden visies, handelingsperspectieven en uitvoeringsagenda's opgesteld. Daarom is het belangrijk om de verbinding te leggen tussen verschillende thema's en de opgaven. Het is belangrijk om inzicht te krijgen hoe al deze delen bijdrage aan de opgaven. Zo kunnen ze elkaar versterken en wordt er geen dubbel werk gedaan.

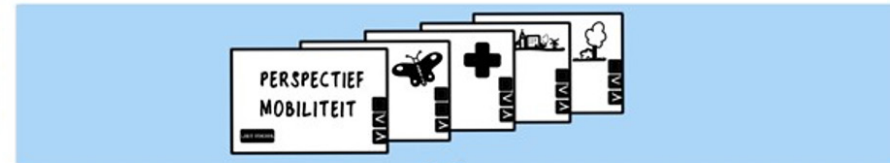
### Uitwerking Randvoorwaarden en belemmeringen

De afgelopen jaren is een aantal ontwikkelingen die randvoorwaardelijk of belemmerend zijn voor onze opgaven meer op de voorgrond komen te staan. Vanuit mobiliteit of vanuit de provincie hebben we hierbij (nog) een beperkte rol. Het gaat dan om bijvoorbeeld stikstofbeperkingen, netcongestie en ruimte. De vraag is welke rol mobiliteit hierbij kan en wil spelen. De invloed die we kunnen hebben op deze randvoorwaarden en de belemmeringen en hoe we deze invloed kunnen uitoefenen is bepalend voor onze inzet hierop. De samenwerking met andere sectoren is hierbij van belang.

### Uitwerking periodiek reflecteren op de rol en instrumenten

De wereld om ons heen verandert voortdurend. Daarbij gaat de technologische ontwikkeling razendsnel. De vraag daarbij is hoe we hierop moeten inspelen en welke rol we daarbij hebben. Dat vraagt om een flexibele provincie die snel kan reageren op technologische en maatschappelijke ontwikkelingen. Daarvoor is het nodig regelmatig te toetsen of de gehanteerde instrumenten en gekozen rol nog bijdragen aan de opgaven en gestelde doelen of dat er bijgestuurd moet worden en de gekozen werkwijze aanpassingen behoeft. Hiervoor gaan we een werkwijze op stellen.

## BELEIDSKADER



## STRATEGIE



## UITVOERING



# Bijlage 1: Werkwijze

## Uitvoering

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

Binnen de mobiliteitstransitie verbinden we diverse opgaven in een regionale aanpak. Verkeersveilige maatregelen staan niet op zichzelf: door bijvoorbeeld veilige fietspaden aan te leggen, stimuleer je ook inwoners om meer te gaan fietsen, wat goed is voor de gezondheid, maar ook voor de leefbaarheid en de beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Zo dragen duurzame mobiliteitsmaatregelen niet alleen bij aan vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot, maar bijvoorbeeld ook aan de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en een gezonde leefomgeving. Slimme mobiliteitsmaatregelen staan niet op zichzelf en dragen ook bij aan een leefbaarder, gezonder en bereikbaarder Noord-Holland.

## Financiën en afwegingen

Met het verschijnen van het Perspectief Mobiliteit zijn geen financiële besluiten genomen. Tegelijkertijd stegen de kosten door nieuwe investeringen en door beheer en onderhoud. Onze ambities waren groter dan de beschikbare middelen. Daarom moeten er keuzes worden gemaakt. In het Perspectief Mobiliteit hebben we aangegeven daarvoor een afwegingskader te gaan hanteren. Het is de bedoeling met dit afwegingskader volgende overwegingen voor een investeringsbeslissing of keuze tussen investeringen samen te brengen:

- Inhoudelijke criteria (bijdrage aan doelen, effectiviteit van de maatregel)
- Financiële criteria (mate van cofinanciering, hoogte van de investering, voorkomen van andere investeringen)
- Bestuurlijk-maatschappelijke criteria (draagvlak bij partners)

Een goed voorbeeld van de manier waarop we afwegingen maken is de iNHi.

Naast iNHi is er inmiddels ook voor Publieke Mobiliteit een afwegingskader in de maak. Daarbij staan vooral de afwegingen over OV- en het optimaliseren van ketenreis centraal. Ook voor de verduurzaming van mobiliteit een monitor opstellen waarmee we inzicht krijgen in de voortgang van de uitvoering van maatregelen en de effecten daarvan.

### iNHi

De investeringsstrategie helpt Provinciale Staten bij het maken van investeringsbeslissingen voor het verbeteren van het huidige provinciale netwerk van wegen en fietspaden. Het gaat hier dus om nieuwe projecten. De iNHi is een kader die de afweging laat zien tussen de politieke ambities, beschikbare middelen en data. De iNHi wordt aan het begin van de nieuwe bestuursperiode opgesteld op basis van de ambities van de nieuwe coalitie en beantwoordt de vraag: Waar kunnen we als provincie het beste investeren?

### De Monitor

De basis van de iNHi is de monitor. De monitor geeft een actueel inzicht van het presteren van de Noord-Hollandse infrastructuur. De monitor bestaat uit zes indicatoren en twee beïnvloedingsindicatoren. De data van de monitor wordt continu geactualiseerd als er nieuwe gegevens zijn. In de Monitor wordt elk van de 130 wegtrajecten die de Noord-Hollandse infrastructuur kent gescoord op zes indicatoren. Daarnaast zijn er twee beïnvloedingsindicatoren die gekoppeld zijn aan een beleidsdoel. De indicatoren zeggen iets over de huidige prestatie en het gebruik van de infrastructuur. De beïnvloedingsindicatoren zeggen iets over de toekomstige ontwikkelingen die invloed hebben op het gebruik van de infrastructuur.

De aanpak van de iNHi start na de Provinciale Statenverkiezingen met de vaststelling van het coalitieakkoord. Zo kunnen we de iNHi afstemmen op veranderende politieke wensen en maatschappelijke trends. Daarnaast geeft de aanpak ook ruimte om te schakelen op actualiteiten, zoals urgente kwesties van een verkeersongeval, klachten of initiatieven uit de samenleving.

Allereerst wordt antwoord gegeven op de vraag, wat is de ambitie van de provincie en wat vindt zij belangrijk?

1. De provincie kenmerkt verkeersveiligheid op de weg en voor de fiets als zeer belangrijk. Hiermee houden we de basis op orde.
2. De provincie vindt het belang van de gezonde leefomgeving groot. De nadelige effecten van de verkeer op de omgeving moet omlaag.

3. Bereikbaarheid van woningen, werk en voorzieningen zijn essentieel. De provincie ziet dat er verschillen zijn in de bereikbaarheid tussen de verschillende regio's. Het verschil zit hier vooral in de beschikbare alternatieven voor het openbaar vervoer.
4. De provincie ziet dat provinciale wegen natuur versnipperen en daardoor een negatief effect hebben op populaties van diersoorten. Daarnaast is er een direct belang bij het voorkomen van wildaanrijdingen in het kader van de verkeersveiligheid voor mens en dier.

Alle 130 wegtrajecten van de provincie zijn op basis van data onder de loep genomen in de Monitor. De wegdelen zijn beoordeeld op het gebied van de zes indicatoren verkeersveiligheid wegen, verkeersveiligheid fiets, doorstroming wegverkeer, doorstroming openbaar vervoer, gezonde leefomgeving en ontsnippering van natuur. Deze wegdelen zijn vervolgens 'gewogen' op basis van het politieke kader. Op basis hiervan draaien we aan de knoppen: hoe zwaar wegen de indicatoren mee?

Na deze draai aan de knoppen, ontstaat een geprioriteerde lijst van de 130 wegtrajecten, dit heet de ambitielijst. Hierin staan wegtrajecten met knelpunten. Het resultaat van de iNHi bestaat uit twee delen: knelpunten waarmee we al aan de slag zijn en knelpunten waarmee we als nieuw project mee aan de slag willen.

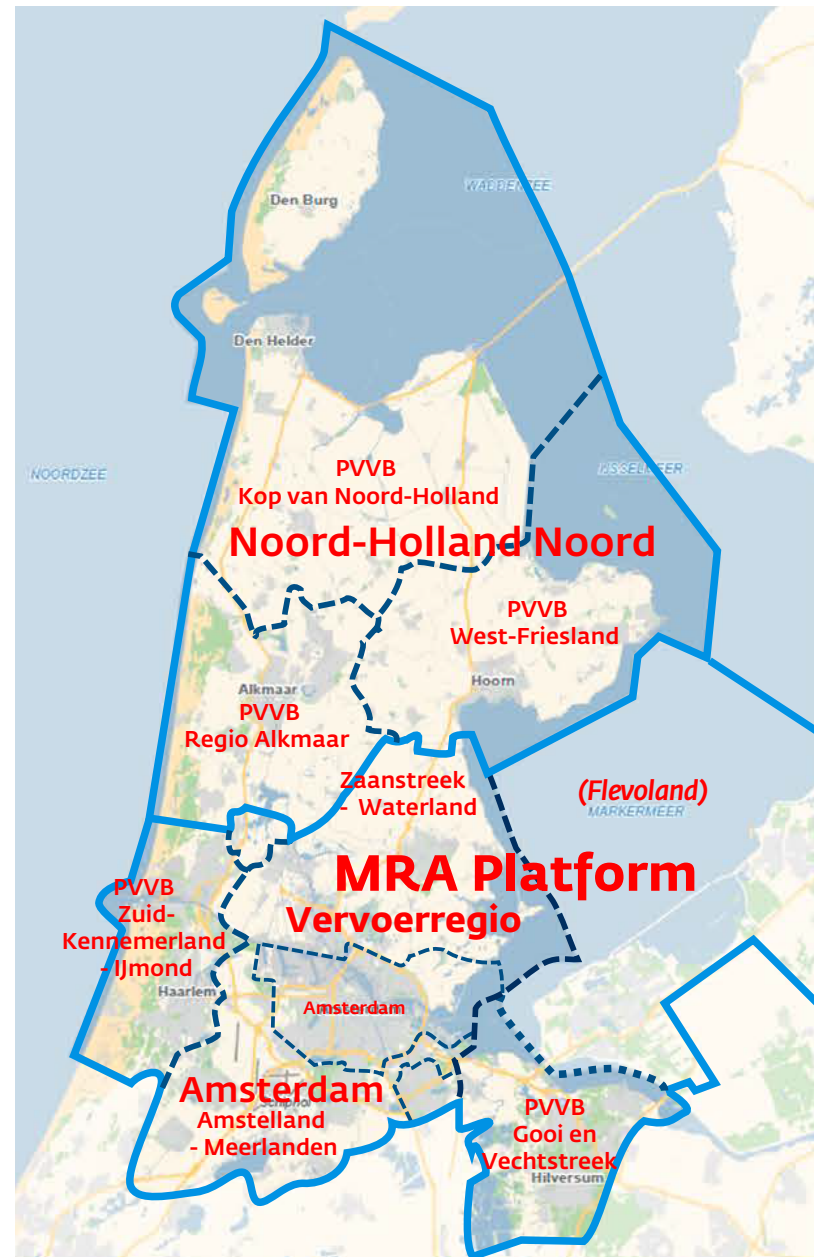
## Samenwerken

In samenwerking met medeoverheden en andere partners zijn we aan de slag met de opgaven voor mobiliteit. Deze samenwerking heeft plaats gevonden op meerdere tafels. Nationale vraagstukken zijn met het Rijk en/of in IPO-verband opgepakt. We hebben samengewerkt met omliggende provincies in het landsdeel Noordwest, waarin we onze gemeenten vertegenwoordigen (bijvoorbeeld in het MIRT<sup>3</sup>). In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) bespreken we (boven)regionale vraagstukken samen met de MRA-partners (gemeenten, Vervoerregio Amsterdam (VRA) en de provincie Flevoland) en in de regio's van Noord-Holland werken we samen met gemeenten, onder andere via PVVB's<sup>4</sup> en via de samenwerking met de VRA.

De samenwerking met Noord-Holland Noord is de afgelopen jaren geïntensiveerd. Het Platform Mobiliteit, een samenwerkingsverband van de 17 gemeenten in Noord-Holland Noord en provincie, is opgericht om de bovenregionale opgaven gezamenlijk op te pakken en samen te prioriteren op thema's ter agendering voor gesprekken met het Rijk.

3 Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport, jaarlijks overleg met het Rijk.

4 Provinciaal Verkeer en Vervoereraad in de regio's Noord-Holland Noord, Zuid-Kennemerland-IJmond, Gooi- en Vechtstreek.



Samenwerken betekent voor de provincie samen beleid maken en samen keuzes maken, uiteraard vanuit de eigen verantwoordelijkheid. In die samenwerking is voor de provincie het Perspectief Mobiliteit het uitgangspunt. Samenwerking binnen de MRA op het gebied van mobiliteit vindt plaats in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB), waarin ook het Rijk participeert, en in het Platform Mobiliteit van de MRA. Met het Multimodaal toekomstbeeld 2040 van de MRA (MTB, opgesteld binnen het programma SBaB) wordt inzicht geboden in de grote mobiliteitsopgave als gevolg van de verstedelijking van de MRA en de manier waarop die opgave, aan de hand van principes moet worden aangevlogen. Ook daar wordt gesteld dat de mobiliteitstransitie noodzakelijk is. In Noord-Holland Noord is gezamenlijk met het Platform Mobiliteit NHN een bereikbaarheidsvisie en agenda opgesteld. De visie, agenda's en de keuzes zijn in lijn met het Perspectief Mobiliteit en de provincie heeft de beleidsinzet uit het Perspectief Mobiliteit ook actief ingebracht in de gezamenlijke activiteiten.

### Regionale Agenda's Mobiliteit

Elke deelregio heeft andere opgaven. Daarom hecht de provincie aan samenwerking op maat. We zetten al jaren in op regiogericht werken. Dit betekent nauwe samenwerking met gemeenten, VRA en andere partners. Voor opgaven en vraagstukken op (deel)

regionaal niveau werken we samen met de betreffende gemeenten. We hebben deze samenwerking versterkt en efficiënter gemaakt door samen Regionale Agenda's Mobiliteit op te stellen en vanuit die agenda samen aan de slag te gaan met de regionale vraagstukken. Hierbij hebben we ook vraagstukken meegenomen die nabijgelegen regio's raken. Vanuit de PVVB's en bestuurlijke overleggen met VRA-regio's zijn we hiermee met de regio's en de VRA aan de slag gegaan. De provincie heeft het Perspectief Mobiliteit ingebracht als basisdocument en als overzicht van hoe de provincie aankijkt tegen hoe opgaven moeten worden opgepakt. De regio's hebben hun beleidsvisies en ambities eveneens ingebracht. Samen met de gemeenten in de Noord-Hollandse regio's en de VRA zijn we in regioverband aan de slag gegaan met de versterking en efficiëntie van regionale samenwerking op het gebied van mobiliteit. De focus hierbij lag en ligt op het aanpakken van knelpunten op de regionale netwerken en het maken van afspraken over hoe dit aangepakt zal worden. Dit heeft geresulteerd in een regionale agenda's voor mobiliteit (RAM) voor de Noord-Hollandse en VRA-regio's die periodiek worden herzien.

De tot nu opgeleverde regionale agenda's waren gericht op het versterken van de samenwerking tussen de regio's de provincie. Slimme, schone, en veilige mobiliteit stond centraal. Daarbij lag de focus op het OV, fiets- en voetgangersroutes, en de infrastructuur.



## Bijlage 2: Thema's onder de opgaven

Hieronder volgt een overzicht van de thema's en hun relatie tot de beschreven vier opgaven. Een beschrijving van hoe we de thema's uitwerken (o.a. via agenda's) is beschreven in hoofdstuk 4. Het gaat daarbij om de volgende thema's:

- Verstedelijking
- Voorzieningen
- Recreatie
- Gebruik netwerken
- Duurzame mobiliteit
- Gedrag
- Actieve mobiliteit
- Veilige mobiliteit
- Publieke mobiliteit
- OV
- Mobiliteitsrechtvaardigheid
- Sociale veiligheid
- Duurzame brandstoffen
- Logistiek
- Duurzame aanleg en beheer infrastructuur
- Militaire bereikbaarheid

### Verstedelijking

De provincie faciliteert een grote woningbouw opgave en een groeiende economie, en dat gebeurt veelal in of nabij de steden. In de verstedelijkingsstrategie van de MRA zijn 250.000 extra woningen en groei van aantal banen van 230.000 tot 2040. Voor Noord-Holland Noord zijn dit 42.500 woningen tot en met 2030 en tot wel 68.000 richting 2040. Om vanuit mobiliteit grip te houden hierop zetten we in op verdichten en concentreren en te bouwen daar waar er vraag is nabij OV-knooppunten. De verstedelijking van de toekomst concentreert zich op de verstedelijkingsassen en is altijd gericht op een mix van wonen en werken.

### Voorzieningen

De provincie wil voor haar inwoners goed werk, een woning en een prettig leven. Noord-Holland wil een provincie zijn waar inwoners dichtbij kunnen bewegen, ontmoeten, beleven en ontwikkelen voor iedereen die dat wil. Voorzieningen als sport, cultuur, bibliotheken, dorpshuizen en -raden dragen daartoe bij en zijn essentiële randvoorwaarden voor de leefbaarheid en vitaliteit van kernen, dorpen, steden en regio's. Ze vormen het cement van een samenleving.

Deze waarden staan onderdruk door gebrek aan ruimte, voldoende publieke middelen en een groeiende en meer diverse bevolking. Vanuit het coalitieakkoord *Verbindend Vooruit!*, zetten wij extra in op deze voorzieningen door samenwerking van en met gemeenten in de bestuurlijke regio's te stimuleren. Wij zijn daarin een provincie die verbindt, faciliteert, ondersteunt, zonder in de verantwoordelijkheden van andere te stappen. Wij willen aanvullend en van meerwaarde zijn onder meer met kennis- en netwerkvorming.

Mobiliteit vraagt aparte aandacht als het om de bereikbaarheid van voorzieningen gaat. Elk dorp en stad zijn anders en regio's verschillen onderling vaak nog meer. Afstemmen van vervoersmodaliteiten vraagt in Noord-Holland Noord andere afwegingen dan in de Metropoolregio Amsterdam. In elke regio voeren we daarvoor bestuurlijke gesprekken. In eerste aanleg met cultuur en sport als vertrekpunt, waar mogelijk maken we verbinding onderling en met andere domeinen zoals mobiliteit.

Wij sturen aan op verduurzaming van deze verbindingen en eventuele regionale afspraken. Daarvoor sluiten wij bij voorkeur aan op bestaande regionale kaders en instrumenten als Regionale Samenwerkingsagenda's, RegioDeals of Novex plannen.

### Recreatie

Recreatie en toerisme spelen een steeds grotere rol binnen onze mobiliteitsopgaven. Noord-Holland kent veel aantrekkelijke natuur- en recreatiegebieden, historische steden en kustlocaties. Goede bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde om deze gebieden toegankelijk te houden voor inwoners en bezoekers. Het aantal ondernomen recreatie activiteiten groeit sterk in Noord-Holland en daarmee neemt ook het aantal mobiliteitsbewegingen met een vrijetijdsmotief toe. Recreatie leidt in Noord-Holland steeds vaker tot piekdruk op wegen, fietsroutes en in het openbaar vervoer. Waar dit in het verleden vooral tijdens vakanties en bij mooi weer was, zien we nu dat de weekenden en de randen van de dag steeds drukker worden. Deze mobiliteitsvraag verschilt daarmee van het reguliere woon-werkverkeer. Ze zijn bovendien sterk locatiegebonden. Dit zorgt lokaal voor piekbelasting op wegen, fietspaden, parkeerplaatsen en openbaar vervoer, vaak juist in kwetsbare natuur- en leefomgevingen. Daarnaast zijn ook diverse recreatiegebieden onvoldoende of slecht ontsloten, waarbij met name de 'last-mile' een opgave is. Het is dus van belang om in te zetten op het spreiden van bezoekers in tijd en ruimte én het beter benutten van verschillende vervoersvormen. Recreatie en mobiliteit worden in Noord-Holland dan ook steeds meer in samenhang bekeken. In regionale bereikbaarheidsvisies en mobiliteitsprogramma's is het verbeteren van de bereikbaarheid van recreatiegebieden een expliciet onderdeel, naast woon-werkverkeer en dagelijkse mobiliteit.

Naast fysieke bereikbaarheid groeit de behoefte aan duurzame en gezonde vormen van vervoer. Veel recreanten verplaatsen zich te voet, per fiets of met het openbaar vervoer. Dit vraagt om veilige, goed verbonden en aantrekkelijke routes, en om knooppunten waar verschillende vervoersvormen logisch samenkomen. Zo zetten we als provincie nadrukkelijk in op actieve mobiliteit en openbaar vervoer als aantrekkelijk alternatief voor de auto. In de Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027 wordt expliciet ingezet op het verbinden van woonkernen, ov-knooppunten én recreatiegebieden via comfortabele en veilige fiets- en wandelnetwerken. Dit draagt bij aan gezondheid, bereikbaarheid en een positieve recreatiebeleving.

Binnen de mobiliteitsopgaven betekent dit dat recreatie nadrukkelijk moeten worden meegenomen in beleid en investeringen. Dit vraagt om:

- aandacht voor spreiding van bezoekers in tijd en ruimte
- maatwerk per gebied, afgestemd op landschap en draagkracht
- slimme combinaties van mobiliteit, ruimtelijke inrichting en beheer
- een duidelijke koppeling met doelen voor leefbaarheid, natuur en duurzaamheid

Door recreatie en toerisme integraal te benaderen binnen mobiliteit, kan de provincie bijdragen aan een goede bereikbaarheid, gezondheid en het behoud van aantrekkelijke, leefbare gebieden.

### Gebruik netwerken

Met de investeringsagenda voor de Noord-Hollandse infrastructuur (iNH 2024-2028) heeft Provinciale Staten aangegeven dat verkeersveiligheid en leefbaarheid langs onze provinciale wegen met stip de belangrijkste criteria zijn om ergens te investeren in de verbetering daarvan. Daarbij ziet PS de noodzaak om Noord-Holland bereikbaar te houden. Daarbij is ruimtelijk de provincie duidelijk in twee delen te onderscheiden: Noord-Holland-Zuid met een grote mate van bereikbaarheid voor alle modaliteiten en Noord-Holland-Noord dat een meer autogerichte regio is. Daarbij zet de provincie in op het verbeteren van de doorstroming voor het wegverkeer in Noord-Holland-Noord en op de doorstroming van het (HOV-)busverkeer in Noord-Holland-Zuid.

In het Actieplan Geluid 2025-2029 heeft PS de hoogst mogelijke ambitie getoond, conform GGD-advies en provinciaal beleid voor gezonde leefomgeving, door een ambitieniveau van 50 dB vast te stellen. Alle wegvakken waarvan het gebruik leidt tot meer geluid op omliggende gevels van onder andere woningen worden onderzocht als dit wegvak geprogrammeerd staat in het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPi) volgend uit de iNH en de beheer- en onderhoudprogrammering. Hiermee wordt actief ingezet op het verlagen van de impact op de gezonde leefomgeving.

De grote ruimtelijke opgave met vele nieuwe woningen, daaraan gerelateerde voorzieningen en daaruit volgende groei van de mobiliteit zal per definitie niet leiden tot een verbetering van de bereikbaarheid. Het komt steeds vaker voor dat het verbeteren van een lokaal wegverkeer-doorstromings- of bereikbaarheidsknelpunt leidt tot een verplaatsing van het probleem. Daarnaast faciliteert het een grotere groei van het wegverkeer met nieuwe bereikbaarheids-, verkeersveiligheid- en gezonde leefomgevingsknelpunten. Als we hier niet integraal aan werken, dan bouwen we huizen voor de file. We kunnen desalniettemin actief werken aan het optimaliseren van de bereikbaarheid met het beter benutten van alle modaliteiten en de infrastructuur. Het hoge autogebruik kan teruggebracht worden, zonder dat wij allemaal daar last van hoeven te hebben als gebruiker. Het doel blijft dat iedereen vrij is om te bewegen wanneer diegene dat wil naar de plek die men wil. Zolang er genoeg en goede alternatieven zijn. Denk hierbij aan het faciliteren van (door-)fietspaden, (H)OV-banen, verkeersveilige kruisingen en aansluitingen van nieuwe wijken op het provinciale netwerk van wegen en fietspaden. Net zo belangrijk is de inrichting van de nieuwe woonwijken met nabijheid van voorzieningen, beschikbaarheid van andere vormen van mobiliteit, zoals publieke mobiliteit waaronder deelmobiliteit, en het verlagen van het totaal aantal autobewegingen uit een wijk.

Beter benutten vraagt om een actieve positieve integrale samenwerking om de verkeersveiligheid te verbeteren, de impact op de gezonde leefomgeving te beperken en de bereikbaarheid te optimaliseren. Dit wordt geleverd met keuzes maken om de autobewegingen terug te brengen zonder dat men wordt beknot in de bewegingsvrijheid en bereikbaarheid.

### Verduurzaming mobiliteit

Om de klimaatdoelen te halen, mag de maximale CO<sub>2</sub>-uitstoot voor de sector 'mobiliteit en transport', in lijn met de Noord-Hollandse klimaataanpak in heel Noord-Holland in 2030 maximaal 2,1 megaton zijn. Dit komt overeen met de 55% reductie conform de Europese Klimaatdoelstellingen. Ondanks de huidige inzet wordt dit doel (o.a. door toename van het aantal inwoners en werkgelegenheid) voor mobiliteit niet gehaald. Het terugbrengen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door mobiliteit is daarom een belangrijke ambitie in het mobiliteitsbeleid.

Belangrijk te vermelden is dat de (wettelijk vastgelegde) klimaatdoelstellingen juridisch afdwingbaar kunnen worden voor overheden en bedrijfsleven. Door deze mogelijk juridische afdwingbaarheid (denk hierbij aan de huidige stikstofcrisis) kunnen richting 2030 overheden steeds meer gedwongen worden versneld en kostbaar in te grijpen. Dat kan (potentieel ingrijpende en kostbare) mobiliteit beperkende maatregelen met zich meebrengen.

Niet alleen de klimaatdoelen staan onder druk, ook de bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en toegankelijkheid van de inwoners van Noord-Holland komen in het geding. Daarom beogen we met onze inzet niet alleen de verduurzaming van mobiliteit na te streven, maar het mobiliteitssysteem toekomstbestendig te maken in brede zin.

## Gedrag

### De aanpak

De mobiliteit in Noord-Holland staat onder steeds grotere druk. Het aantal inwoners en banen groeit, er zijn veel werkzaamheden aan wegen en spoor en grote evenementen zorgen voor extra verkeer. Dit is geen tijdelijk probleem. Zonder verandering in reisgedrag halen we onze doelen voor bereikbaarheid, leefomgeving en duurzaamheid niet.

De gedragsaanpak is geen aanvulling, maar een noodzakelijke basis voor het mobiliteitsbeleid van de provincie Noord-Holland. Het helpt mensen om andere keuzes te maken: vaker de fiets of het OV nemen, buiten de spits reizen en – waar mogelijk – minder reizen door thuis of hybride te werken. Zo gebruiken we de bestaande infrastructuur slimmer en verminderen we de (piek)druk op het netwerk.

Reizigers verschillen in mogelijkheden en bereidheid om hun reisgedrag aan te passen. Een effectieve gedragsaanpak houdt daarom rekening met deze verschillen en richt zich op specifieke doelgroepen, zoals forenzen, studenten en bezoekers van evenementen. Gerichte maatregelen en maatwerk vergroten de kans op blijvende gedragsverandering. Samenwerking met werkgevers, onderwijsinstellingen en gebiedspartijen is daarbij essentieel, omdat zij direct invloed hebben op reisafspraken en voorzieningen.

### Bijdrage aan de opgaven

De gedragsaanpak draagt bij aan een gezondere leefomgeving. Minder autoverkeer betekent minder uitstoot, minder geluid en meer ruimte in steden en dorpen en een betere bereikbaarheid. Dit verbetert de leefkwaliteit, vooral op plekken waar het nu druk en ongezond is. Als minder mensen tegelijk reizen en meer mensen flexibel omgaan met tijd en vervoermiddel, blijft het mobiliteitssysteem beter werken. Dit is extra belangrijk tijdens langdurige werkzaamheden en bij onverwachte verstoringen. Daarnaast draagt de gedragsaanpak bij aan meer verkeersveiligheid. Minder drukte in de spits en meer gebruik van veilige vervoersvormen zorgen voor rustiger verkeer en minder ongelukken.

Wat betreft verkeersveilig gedrag zet de provincie ook in op educatie, voorlichting en campagnes. Door middel van verkeerseducatie op basis- en middelbare scholen wordt een basis gelegd voor verkeersveilig gedrag en via het programma Doortrappen ondersteunen we ouderen met 'Veilig Fietsen tot je 100<sup>ste</sup>'. Verder ondersteunen we als provincie alle landelijke verkeersveiligheids campagnes, zoals BOB, Fietsverlichting en Snelheid en faciliteren we gemeenten om dit ook te doen.

Tot slot helpt de gedragsaanpak bij het bouwen aan een inclusief mobiliteitssysteem. Door rekening te houden met verschillen tussen mensen en samen te werken met werkgevers, onderwijsinstellingen en regio's, sluiten maatregelen beter aan bij wat mensen kunnen en nodig hebben.

### Gedragsaanpak mobiliteit – doel en planning

De provincie wil met de gedragsaanpak reizigers stimuleren om bewuster en flexibeler te reizen; door gebiedsgericht te werken met verschillende aanpakken per doelgroep (zoals werkgevers en bewoners). Momenteel wordt de werkgeversaankpak herzien; in 2026 wordt de inhoudelijke richting vastgesteld en de organisatie ingericht, waarna de vernieuwde werkgeversaankpak volledig in uitvoering gaat. De eerste effectmetingen worden verwacht medio 2027; op basis van de aantoonbare resultaten kunnen we de aanpak verder verbeteren en bestendigen. In combinatie met andere gedragsaanpakken (zoals de bewoners- en hinderaanpak) kunnen succesvolle maatregelen worden opgeschaald met als doel een structurele gedragsaanpak als vast onderdeel van het mobiliteitsbeleid op de langere termijn.

## Actieve mobiliteit

In het licht van de aanzienlijke verstedelijkingsopgave is het bereikbaar en leefbaar houden van bestaande en nieuwe woongebieden een grote uitdaging. Het centraal stellen van actieve mobiliteit biedt kansen om de steeds schaarser wordende ruimte beter te benutten. Want voetgangers en fietsers leggen een veel minder groot beslag op de openbare ruimte. Het inzetten op actieve mobiliteit ontlast bovendien het bestaande wegennet. Hierdoor verbetert de bereikbaarheid van woongebieden, economische toplocaties, voorzieningen en recreatieve bestemmingen. Door in te zetten op de transitie naar meer actieve vormen van mobiliteit ontstaan gezonde (nieuwe) leefomgevingen met meer ruimtelijke kwaliteit. Schone lucht en een leefomgeving die uitnodigt tot actieve beweging zijn van vitaal belang om de gezondheid van mensen te bevorderen. Actieve mobiliteit als nagenoeg energieneutrale manier van verplaatsen levert bovendien een bijdrage aan het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Lopen en fietsen hebben daarnaast ook sociale meerwaarde. In een omgeving waar veel ruimte is voor voetgangers en fietsers is veel gelegenheid tot ontmoeting. Ook is actieve mobiliteit betaalbaar en toegankelijk voor alle sociale groepen en leeftijden. Buurten en wijken waar voetgangers en fietsers een hoofdrol spelen zijn tot slot beduidend verkeersveiliger. Actieve mobiliteit biedt kortom veel perspectief in het aangaan van grote uitdagingen van deze tijd.

Ten aanzien van verkeersveiligheid staat er in de Actieagenda Actieve Mobiliteit (2022-2027) het volgende: *'Om te komen tot de infrastructurele schaa sprong in 2040 maken we de infrastructuur klaar voor de toekomst: we zorgen voor een dekkend netwerk van goede fietsvoorzieningen en we stimuleren het gebruik. De verkeersveiligheid van met name fietsers is een punt*

van grote zorg. De afgelopen jaren is het aantal verkeersslachtoffers op de (elektrische) fiets namelijk flink gestegen. De verwachting is dat verdere groei van het fietsgebruik zonder investeringen in veilige fietsinfrastructuur alleen maar zal leiden tot een verdere groei van het aantal fietsongevallen. Willen we meer mensen verleiden actieve vervoerwijzen te gebruiken én toe naar nul verkeersslachtoffers in 2050 dan zijn investeringen in verkeersveilige fietspaden die zijn afgeschermd van het gemotoriseerde verkeer onmisbaar.'

Op korte termijn zijn de volgende doelen vastgelegd in de agenda:

- een groei naar 75 procent actieve verplaatsingen op afstanden tot 7,5 kilometer in 2027
- een groei naar 25 procent actieve verplaatsingen op afstanden van 7,5 tot 15 kilometer in 2027

Voor 2040 zijn nog geen doelen geformuleerd, die worden in de vernieuwing van de actieagenda opgenomen.

## Veilige Mobiliteit

Om veilige mobiliteit te bevorderen zetten wij in op drie typen maatregelen: infrastructurele maatregelen, gedragsmaatregelen en handhavingsmaatregelen. Deze maatregelen zijn onderling met elkaar verweven en pakken we op samen met partners.

In lijn met het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) maken we gebruik van een risicogestuurde aanpak om inzicht te krijgen in onveilige verkeerssituaties. Dit doen we aan de hand van data. Door de risicogestuurde aanpak weten we steeds beter welke factoren zorgen voor onveilige situaties. Bijvoorbeeld de inrichting van wegen en fietspaden, snelheidsoverschrijdingen, maar ook kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers, zoals jongvolwassen motorrijders, snorfietzers en oudere fietsers. Door de beschikbare informatie slim te combineren, identificeren we gericht risico's in het verkeerssysteem.

Met infrastructuurmaatregelen zorgen we voor een veiliger inrichting van fysieke locaties en situaties. Zo zorgt een fietspad dat fysiek gescheiden is van de rijbaan bij hoge snelheden van het autoverkeer voor een hogere fietsveiligheid dan wanneer fietsers op de rijbaan fietsen. En een breed genoeg fietspad zorgt er vervolgens voor dat fietsers met verschillende snelheden en/of richtingen elkaar veilig op het fietspad kunnen passeren. We passen onze eigen wegen hierop aan en stimuleren gemeenten dit ook te doen, o.a. door maatregelen te onderbouwen met data en middels subsidie.

Met gedragsmaatregelen spreken we mensen aan of verleiden we ze om te komen tot veiliger gedrag in het verkeer. Voorbeelden van gedragsmaatregelen zijn de campagnes gericht op afleiding in het verkeer (MONO) en alcoholgebruik (BOB) en de verkeers-

educatie op scholen (voor meer voorbeelden zie thema Gedrag). Ook dit doen we in samenwerking met gemeenten.

Handhavingsmaatregelen verhogen de subjectieve (ervaren) en objectieve (werkelijke) pakkans en beïnvloeden daarmee het gedrag van bestuurders om zich beter aan de verkeersregels te houden. Hier zetten we op in samen met partners als de politie en het CVOM.

Door het samenspel van de inzet op veilige infrastructuur, gedrag en handhaving werken we aan veiliger mobiliteit en daarmee de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers, want ieder slachtoffer is er één te veel.

## OV

De provincie heeft een grote verantwoordelijkheid op het gebied van regionale mobiliteit. Dit betreft onder andere de wettelijke taken als concessieverlener van openbaar vervoer (OV) en concessies. Daarnaast is zij ook belangenbehartiger en regisseur van regionale samenwerking op bereikbaarheid, verstedelijking en klimaatdoelstellingen. OV speelt hierin een belangrijke rol. De provincie zet zich, in samenwerking met bijvoorbeeld andere ov-autoriteiten en de regio, in op beter en betaalbaar OV. Basis voor het ov-beleid in de komende jaren is de Visie Publieke Mobiliteit. Als concessiebeheerder (opdrachtgever) waarborgt de provincie de inzet van het OV (regionaal busvervoer) in drie concessie- (gebieden): Gooi en Vechtstreek, Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord. De Vervoerregio Amsterdam is verantwoordelijk in de overige delen van Noord-Holland. Voor de concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord geldt dat deze per juli 2028 aanbesteed moeten zijn tot de nieuwe concessie NoordWest Noord-Holland.

## Publieke mobiliteit

In de 'Visie Publieke Mobiliteit 2024-2034, Inzet op de regionale ketenreis voor iedereen' spreekt provincie Noord-Holland de ambitie om met publieke mobiliteit aantrekkelijke deur-tot-deur reisopties te bieden voor vervoerstromen van en naar bestemmingen waar niet altijd voldoende ruimte is voor de auto of waar de auto niet gewenst is of voor reizigers die niet van de auto of fietsgebruik kunnen of willen maken. Over hoe dit voor elkaar te krijgen wordt in de visie opgemerkt dat de provincie hiervoor, afhankelijk van haar verantwoordelijkheid en invloed verschillende mogelijkheden heeft. Een deel kan bereikt worden door het uitvragen via de ov-concessie, een deel kan de provincie zelf (laten) bouwen of kunnen er contracten worden gesloten met aanbieders van deelmobiliteit. Andere aspecten waar de provincie niet zelf voor aan de lat staat, vergen afspraken met gemeenten en het Rijk of NS voor verbeteringen op het spoor. De mogelijkheden voor de provincie bestaan dus uit aanbesteden, investeren, subsidiëren en samenwerken. Inmiddels is een proces gestart om te komen tot een uitvoeringsagenda publieke mobiliteit.

## Sociale veiligheid

De provincie Noord-Holland vindt een sterk gevoel van sociale veiligheid een basisvoorwaarde voor goede, betrouwbare en veilige publieke mobiliteit. Voor het ov-deel worden hier met de vervoerders afspraken over gemaakt in de concessies. De vervoerders registreren incidenten en stellen jaarlijks een actieplan op om de situatie te verbeteren. Sociale veiligheid op haltes en in de omgeving is in de meeste gevallen de verantwoordelijkheid van de gemeente (openbare ruimte). Daarbij wordt er bij het ontwerpen van de publieke ruimte, zoals de haltes, de hub, etc. van provinciale infrastructuur rekening gehouden met het zo inrichten dat de veiligheidsbeleving voor iedereen zo optimaal mogelijk is. Op dit moment wordt invulling gegeven aan de motie M87-2025 'Vrouwenveiligheid in de openbare ruimte', waarbij er verder wordt gekeken waar de provincie de sociale veiligheid kan verbeteren op het eigen areaal. Hierbij wordt het vrouwelijk perspectief ook nadrukkelijk meegenomen. Bij cofinanciering vanuit de provincie van gemeentelijke infrastructuur geven we eveneens dit uitgangspunt mee. Via de landelijke, jaarlijkse ov-klantenbarometer beoordelen reizigers ook de sociale veiligheid in het voertuig en op de halte in de vorm van een rapportcijfer. Voor de ov-concessies van de provincie betreft dit momenteel een goede beoordeling. Op hoofdlijnen wordt de sociale veiligheid in landelijke gebieden beter gewaardeerd dan in stedelijke gebieden. De provincie zet in op behoud van de gunstige beoordeling van de reizigers (gelijke beoordeling of beter). Voor maatregelen ter verbetering van de sociale veiligheid zoeken we ook de samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam, mede vanwege de vele concessiegebied overstijgende lijnen.

Sociale veiligheid is een belangrijk thema. Dit heeft invloed op de inrichting van de openbare ruimte. De provincie werkt aan de formulering van beleidskaders. Dit wil zeker niet zeggen dat er nu geen aandacht voor is, bijvoorbeeld bij het OV zijn we hier volop mee bezig. Maar dit onderwerp verdient wel meer centrale sturing. De ontwikkeling van beleid heeft uiteindelijk gevolgen voor hoe we de openbare ruimte inrichten en raakt ook ons beleid voor openbare verlichting: *'Zo verlichten wij als provincie: Licht met een doel en donkerte in balans'*. Onder het thema sociale veiligheid wordt dit onderwerp verder beschreven.

## Mobiliteitsrechtvaardigheid

In de reactie op de vraag waar de belangrijkste uitdagingen liggen op het gebied van mobiliteit wordt regelmatig het onderwerp mobiliteitsrechtvaardigheid genoemd. De provincie heeft eerder al onderzoek gedaan naar mobiliteitsrechtvaardigheid in Noord-Holland. Gebleken is dat ongeveer de helft van de Noord-Hollanders problemen ervaart bij het bereiken van werk, voorzieningen, familie of sport. Tien procent kan niet altijd komen waar ze wil en ervaart mobiliteitsarmoede. Zij voelen zich eenzamer, kunnen geen passende werkplek of school bereiken of zien hun familie en vrienden minder. Vaak worden beleidsplannen gemaakt voor de reizigers die we in het dagelijks leven tegenkomen. De werkende reiziger, de scholier of de persoon die een uitstapje maakt.

Maar in praktijk zien we dat er veel meer mensen zijn die wel willen reizen, maar dat niet kunnen of belemmeringen ervaren die niet zo snel zichtbaar zijn. Dergelijke belemmeringen komen overal in de provincie voor. Ongeacht zaken als leeftijd, inkomen en achtergrond van de mensen. Deze belemmeringen zouden zoveel mogelijk moeten worden beperkt.

Centraal bij mobiliteitsrechtvaardigheid staat het streven naar een toegankelijk mobiliteitssysteem voor iedereen. Nu nog kan om allerlei redenen lang niet iedereen gebruik of beperkt gebruikmaken van de beschikbare modaliteitsvormen. Hiervoor is het nodig dat iedereen zoveel mogelijk kans moet hebben om van A naar B te komen. Daarvoor moet ongelijkheid worden tegengaan en moeten kwetsbare groepen worden geholpen. Maar eerst is het nodig te weten wat is er nodig om een voor iedere toegankelijk mobiliteitssysteem te realiseren.

## Goederenvervoer en logistiek

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 uitdagingen die daarbij hoort, richt zich op de slimme en schone inrichting van de logistieke stromen en de druk op infrastructuur en leefomgeving zo beperkt mogelijk te houden.

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. Om dit te bereiken geven wij uitvoering aan de Agenda Slimme en Schone Logistiek. In samenwerking met onze partners en de logistieke sector focust de provinciale inzet zich op de volgende dossiers:

- Goederenvervoercorridor Zuid, onderdeel van het programma Topcorridors
- Realisatiepact Amsterdam en omstreken
- stimuleren van modal shift voor goederenvervoer over water en spoor
- verduurzaming van het goederenvervoer, inzet op duurzame brandstoffen en elektrificatie van het goederentransport via het programma Clean Energy Hubs
- inzet op data en digitalisering, via o.a. het Innovatie Programma Verkeer en Vervoer, om de efficiëntie en doorstroming van het goederenvervoer te verbeteren
- verkleinen van de druk van goederenvervoer op de leefomgeving

## Duurzame brandstoffen

Nederland heeft ambitieuze klimaatdoelen en elektrische mobiliteit kan daar in belangrijke mate aan bijdragen. Binnen Laadwerk werken overheden in Flevoland, Noord-Holland en Utrecht samen om elektrisch vervoer te stimuleren en een netwerk van publieke oplaadpunten te realiseren.

Daarnaast werken we aan de provinciale uitvoering van het landelijke programma Clean Energy Hubs. We werken toe naar de realisatie van een dekkend netwerk van Clean Energy Hubs, waar het goederenvervoer – zowel over de weg als via de binnenvaart – kan overstappen op hernieuwbare brandstof en schonere energie.

### Duurzame aanleg en beheer infrastructuur

De provincie wil haar infrastructuur duurzame en natuurinclusief aanleggen en beheren. De provincie werkt hierbij samen met partners aan de verduurzaming van de provinciale wegen, kanalen, bruggen, viaducten, bermen en oevers.

De provincie heeft hierbij voor 2030 de volgende duurzaamheidsdoelstellingen geformuleerd:

- CO<sub>2</sub>-reductie: De CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2030 is met minimaal 55% afgenomen
- Circulaire economie: Gebruik van primaire grondstoffen is in 2030 met 60% afgenomen
- Energietransitie: De provinciale infrastructuur is in 2030 energieneutraal
- Schone lucht: De fijnstofuitstoot van werktuigen is in 2030 met 75% afgenomen, en de stikstofuitstoot met 60%
- Klimaatadaptatie: De (nieuwbouw)projecten zijn klimaatbestendig
- Versterken biodiversiteit: De biodiversiteit langs provinciale infrastructuur is versterkt

Om onze duurzaamheidsdoelen te behalen focussen we ons op onder andere deze maatregelen.

- levensduur verlengen (epoxyasfalt, verjongingskuren, verzinken geleiderails)
- systeemveranderingen (As a Service, CO<sub>2</sub>/MKI als waarde meenemen in contracten)
- vermindering areaal (wegmeubilair, brugwachtershuisjes)
- energiezuinig bouwen (Led-verlichting, isoleren panden, energiezuinige bruggen)
- natuurinclusief bouwen (natuurvriendelijke oevers, ecologisch bermbeheer, fauna-voorzieningen)
- circulair bouwen (hergebruik elementen, Demontabel bouwen (IFD), biobased producten toepassen)
- inzetten op impactmaterialen beton, asfalt en staal
- stimuleren CO<sub>2</sub> absorberende en circulaire materialen zoals bio-based materialen en gerecycled kunststof bebording
- emissievrij bouwmaterieel toepassen, gebruikmakend van een groeipad. Vanuit het Schone Lucht Akkoord (SLA) is landelijk afgesproken om werktuigen emissievrij te maken
- samenwerken: alleen door samen met grote overheidsorganisaties en de markt afspraken te maken kunnen we iets echt in beweging zetten. Samen innoveren we en stellen we steeds hogere duurzaamheidseisen

### Defensie – militaire bereikbaarheid

Door de toenemende internationale spanningen met o.a. Rusland neemt de urgentie om snel in militaire mobiliteit te investeren ondernemen fors toe. De oorlog in Oekraïne en de uitslag van de Amerikaanse verkiezingen in 2024 hebben ervoor gezorgd dat de defensie-uitgaven sterk stijgen. Een belangrijk deel daarvan wordt uitgegeven aan investeringen in militaire bereikbaarheid. Meer militaire mobiliteit gaat over het versnellen militaire verplaatsingen zowel van goederen als personen door investeringen in weg-, water- en spoorinfrastructuur. Bruggen, tunnels, wegen én spoorwegen moeten dringend worden aangepast om zwaar militair materieel zoals tanks en pantservoertuigen soepel naar Oost-Europa te kunnen vervoeren. Met deze investeringen kan tegelijkertijd de bereikbaarheid van niet militaire bestemmingen worden verbeterd. Noord-Holland heeft met onder andere de marinebasis in Den Helder, Schiphol, de Amsterdamse haven en Tata Steel een aantal grote knooppunten die van zowel voor militaire als niet militaire doeleinden van belang zijn. De opgave is om met een deel van de investeringen in militaire bereikbaarheid een aantal infrastructurele knelpunten in de provincie Noord-Holland aan te pakken.

## Bijlage 3: Reflectie op de uitvoering Perspectief Mobiliteit

Als we reflecteren op de uitvoering van het Perspectief Mobiliteit is het beeld dat er goede resultaten zijn bereikt. Op veel deelonderwerpen hebben we gedaan wat we voor ogen hadden. Daarmee zijn de opgaven gedeeltelijk tot uitvoering gebracht en zijn we bezig hier verder invulling aan te geven. Essentieel daarvoor is een goed functionerend OV. Het OV draagt bij aan de provinciale opgaven en ondersteunt de groei van de economie. OV maakt regio's aantrekkelijk om te wonen en te werken en zorgt voor sociale samenhang. Het openbaar mobiliteitssysteem beschouwen wij, met het vaststellen van de Visie Publieke Mobiliteit als één geheel. Het openbaar vervoer speelt daarin een centrale rol met zowel snelle als ontsluitende lijnen en wordt aangevuld met flexvervoer en deelmobiliteit.

Uit de ov-klantenbarometer van het CROW van 2024 werd, met een algemeen oordeel van 8,0, ons busvervoer als een van de besten gewaardeerd. Belangrijke stap in het aantrekkelijk en toegankelijk maken van het OV voor iedereen. Daartoe kunnen 2024 kinderen tot 12 jaar gratis reizen in al onze concessies wanneer zij worden begeleid door een volwassene. Dit is een eerste stap in de uitvoering van ons nieuwe tarievenkader waar er aandacht is voor de jeugd, minima en frequente reizigers. Dat dit afgelopen jaar tot resultaten heeft geleid blijkt uit de flinke toename van het gebruik van onze bussen door deze doelgroepen. De algehele stijging van het aantal reizigers zet ook door, met 11%.

Voor deelmobiliteit bieden wij hulp aan regio's en gemeenten via het Regionaal Mobiliteitsprogramma en werken we samen aan de invulling van de regionale uitvoeringsagenda's duurzame mobiliteit. Daarnaast hebben wij met de regio Amersfoort een concessie voor deelfietsen aanbesteed in de Gooicorridor, bijgedragen aan het realiseren van Mobipunten in de Kop van Noord-Holland en stellen wij via duurzaamheids subsidies geld beschikbaar voor deelautoinitiatieven.

We hebben de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarbij stuurden we risico, werkten samen met de regio's en was er sprake van een integrale aanpak gericht op infrastructuur, gedrag en handhaving. Daarbij hebben we de volgende zaken tot stand gebracht:

- We hebben de ontwikkeling van een viewer die risicoscores berekent op basis van infrastructuur, snelheid en letsel in het verkeer.
- We hebben 27 gemeentelijke projecten gesubsidieerd om risicovolle wegvakken en fietspaden verkeersveiliger te maken.
- Bijna al onze fietspaden zijn inmiddels voorzien van kantmarkering. Kantmarkering zorgt dat fietser dat fietsers minder snel van het fietspad rijden.

- aanleg van meerdere snelheidsremmers en rustpunten op wegen aangelegd waardoor het snel verkeer afremt en gefaseerd oversteken mogelijk wordt
- We hebben in 2025 50 grote verkeerseducatieprojecten gedraaid op Noord-Hollandse basisscholen en op middelbare scholen.
- In 2025 28 gemeenten in Noord-Holland gebruik gemaakt van onze uitvoeringsregeling Doortrappen.
- We hebben 9 geschikte focusflitslocaties aan het Openbaar Ministerie ter beschikking gesteld langs onze provinciale wegen om te flitsen op mobiel gebruik achter het stuur.

De provincie Noord-Holland stimuleert modal shift en identificeert die geschikt zijn om de stap van weg/spoor naar het water te maken. We hebben in de afgelopen jaren in een belangrijke rol gespeeld bij het tot stand brengen van een modal shift van weg naar water. Met onze provinciale inzet op het programma Noord-West Connect hebben we de afgelopen jaren mooie resultaten geboekt. Zo rijden er per werkdag 260 TEU (container met een lengte van 20 voet) minder op de weg, wat leidt tot: 7,2 miljoen minder vrachtauto-kilometers, iedere werkdag een rij vrachtwagens van 2,6 kilometer minder op de weg en 6.2 ton CO<sub>2</sub> reductie.

Centraal in het Perspectief Mobiliteit staan de mobiliteitstransitie en de 3 V's (verminderen, veranderen, verbeteren). Het blijkt vooral lastig om tot een vermindering van de mobiliteit te komen, terwijl hiermee in het licht van de opgaven uit het Perspectief Mobiliteit, het meest winst valt te behalen. De inzet op verschuiving van gebruik van vervoerwijzen richting duurzame en ruimte-efficiënte vervoerwijzen lukt beter. Van de 3 V's lukt het het best om de mobiliteit te verbeteren.

We zijn het programma Samen Slimmer Renoveren en Vervangen (SSRV) gestart. Met dit programma beogen we de markt gezamenlijk met meerdere infra beheerders te bevragen om zo efficiënter gebruik te maken van schaarse capaciteit.

Zoals hierboven beschreven werken we op allerlei manieren aan de verschillende opgaven. Daarbij moeten we ons bewust zijn van onze rol en de beschikbare instrumenten en daarmee onze potentiële invloed bij deze opgaven. Regelmatig gaat het om grote (landelijke) opgaven die niet los van elkaar staan en waarbij het moeilijk is de exacte rol en invloed van de provincie Noord-Holland op het resultaat vast te stellen. Daarbij spelen ook externe factoren, zoals politieke, economische en maatschappelijke ontwikkelingen, een belangrijke rol.

Dat maakt het soms lastig om te toetsen in hoeverre we invulling hebben gegeven aan onze opgaven. We hebben niet altijd voldoende zicht op onze impact op bepaalde opgaven. Daardoor kunnen het beleid en de instrumenten die we inzetten ook niet altijd worden bijgesteld als dat nodig is. We moeten daarom bekijken hoe we meer datagedreven ons beleid kunnen ontwikkelen.

# Colofon

**Uitgave**

Provincie Noord-Holland  
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem  
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40  
[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[post@noord-holland.nl](mailto:post@noord-holland.nl)

**Eindredactie**

Provincie Noord-Holland

**Foto's**

Jan-Albert de Leur, beeldbank provincie Noord-Holland

**Grafische verzorging**

The Creative Hub - Canon

Haarlem, maart 2026