

Haarlem



Gemeente Haarlem

Jan Nieuwenburg

Wethouder van Ruimtelijke Ontwikkeling, Volkshuisvesting, en Verkeers- en Vervoersbeleid

Retouradres: Stadhuis, Postbus 511 2003 PB Haarlem

Aan de leden van de commissies Beheer en Ontwikkeling

Datum april 2008
Ons kenmerk STB/PMB/
Contactpersoon A.W.P. Jansen
Doorkiesnummer 023-5113922
Email a.jansen@haarlem.nl
bijlagen 1
Onderwerp Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan

Geachte leden van de Commissies Beheer en Ontwikkeling

In de gecombineerde commissievergadering Beheer en Ontwikkeling van 14 februari 2008 en in navolging daarvan in de raad van 6 maart 2008, werd in het kader van de Tunnelstudie Zuidtangent gevraagd om een regionaal Verkeers- en Vervoerplan.

De provincie heeft zojuist haar Provinciale Verkeers- en Vervoerplan geactualiseerd. Ik stuur u dat hierbij graag ter informatie toe.

Met vriendelijke groet,

Jan Nieuwenburg

ONTWERP

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

*Actualisatie van het PVVP
2007-2013*



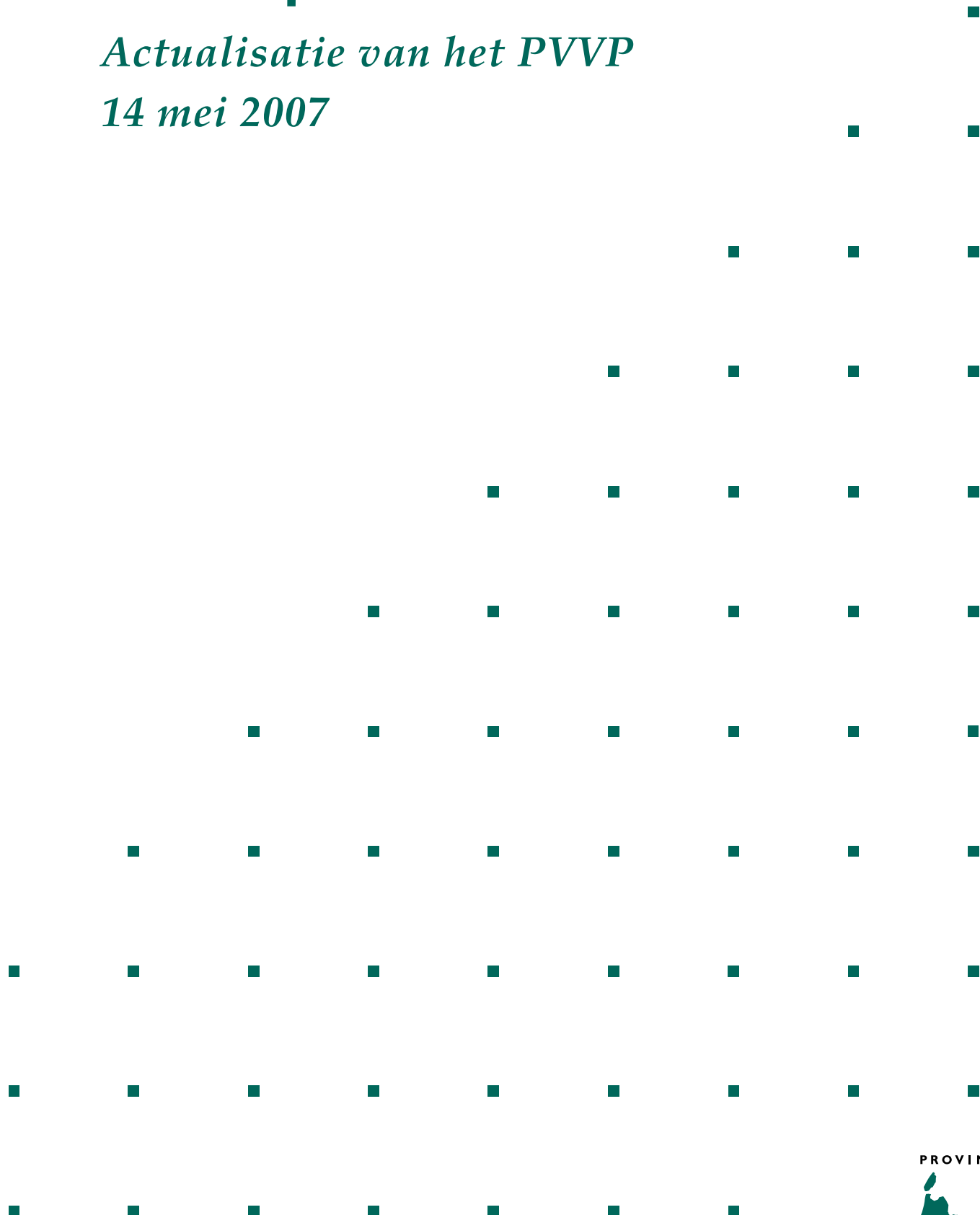
*Vastgesteld door Gedeputeerde Staten van
Noord-Holland 22 mei 2007*

ONTWERP

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Actualisatie van het PVVP

14 mei 2007



Het beleidskader

De visie, zoals hierna verwoord, vormt het aanvullende kader voor het verkeers- en vervoersbeleid. Het bouwt voort op het vigerende PVVP, de openbaar vervoer visie en de resultaten van de netwerk-analyses. Het zet de agenda voor de activiteiten en prioriteiten binnen het beleidsveld Verkeer en Vervoer. De visie vormt de basis voor voortzetting, maar ook intensivering van beleid. Daarnaast geeft de visie een leidraad voor de investeringsprogramma's. Ten slotte is de visie de bijdrage aan de structuurvisie van de provincie op het gebied van verkeer en vervoer.

Opbouw van deze actualisatie

Deel II, de visie, beschrijft de huidige situatie en de effecten van autonome ontwikkelingen en aan de hand hiervan wordt de situatie in Noord-Holland geanalyseerd. Vervolgens wordt de verdere aanpak toegelicht. Daarna worden de randvoorwaarden en criteria geformuleerd. Ook zijn zeven speerpunten beschreven waar de provincie Noord-Holland zich de komende jaren meer op wil gaan richten als aanvulling op, dan wel aanscherping van het huidige beleid.

In deel III wordt aangegeven op welke wijze er vanuit de visie naar een uitvoeringsprogramma is gewerkt. Aan bod komen het proces, de aansluiting op de Nota Mobiliteit, de rollen voor gemeenten en Rijk en de wijze waarop de effecten van het PVVP worden gevolgd.

In deel IV is ten slotte het uitvoeringsprogramma opgenomen. Per speerpunt worden clusters projecten aangegeven. Bovendien is een lijst met infrastructuurprojecten opgenomen. Beide zijn voorzien van een globale kostenraming en een tijdpad.

Inhoudsopgave

3	I	Waarom een actualisatie van het PVVP 2003?
7	II	De visie
7	1	Wat gebeurt er in Noord-Holland?
9	2	Aanpak
10	3	Randvoorwaarden en criteria
12	4	Speerpunten waar Noord-Holland zich de komende vijf jaren op richt
15	5	Een aantrekkelijk toekomstbeeld
17	III	Van visie naar uitvoering; essentiële onderdelen van beleid
17	1	Inleiding
17	2	Proces
18	3	Doorvertaling van de Nota Mobiliteit
25	4	Monitoren
26	IV	Uitvoeringsprogramma
26	1	Inleiding
27	2	Anders betalen voor mobiliteit
29	3	Ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement
32	4	Impuls fiets
34	5	Hoogwaardig openbaar vervoer
37	6	Verkeersmanagement en ICT-toepassingen
41	7	Goederenvervoer
43	8	Ruimtelijke ontwikkeling
45	9	Weginfrastructuur
50	10	Monitoren
51	11	Samenvatting
53		Plankaarten 1 t/m 4
		Bijlagen
61	1	Samenvatting uitgangspunten PVVP en overzicht actualisatie
63	2	Reismotieven; kenmerken en trends
68	3	Overzicht geconsulteerde partijen
69	4	Uitwerking Randvoorwaarden en criteria
72	5	Overzicht van lopende projecten

II De visie

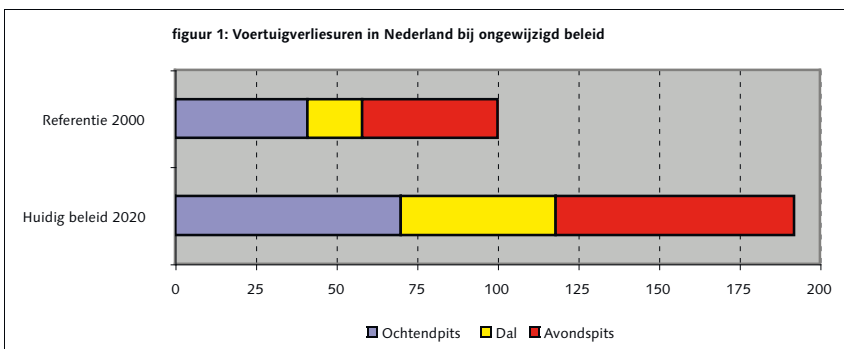
1 Wat gebeurt er in Noord-Holland?

Diagnose

Door de stijgende mobiliteitsvraag kent de provincie een groeiende uitdaging. De (auto)netwerken zijn op piekmomenten verzadigd. Het openbaar vervoer kan beter benut worden. De verkeersveiligheid en het milieu blijven aandachtspunten.

Ter illustratie: de geschatte directe economische schade door files voor het wegverkeer in Noord-Holland per jaar, komt voor 2005 uit op grofweg 200 miljoen euro ^{1) 2)}. Verwacht wordt dat dit bedrag, zonder ingrijpen, in 2015 in de provincie Noord-Holland verviervoudigd zal zijn. Om deze problemen te voorkomen is het noodzakelijk hier aandacht aan te besteden.

figuur 1: Voertuigverliesuren in Nederland bij ongewijzigd beleid (bron Nota Mobiliteit)



Index totaal verliesuren 100 voor het jaar 2000.

Bron: Nota Mobiliteit

Binnen het openbaar vervoer doet zich op bepaalde trajecten eveneens een vraaggroei voor waaraan moet worden voldaan. De druk op het milieu neemt

toe. Hoewel de luchtkwaliteit in Noord-Holland ieder jaar ³⁾ verbetert, moet deze verbetering vastgehouden worden bij een toenemende mobiliteit. De mobiliteitsgroei mag zich niet ten koste van de leefbaarheid ontwikkelen.

In de Nota Mobiliteit is de nieuwe kijk van het rijk op mobiliteit beschreven. Het rijk ziet in, dat het onmogelijk is om de files in Nederland te lossen. Toch zal de rijksoverheid de komende vijftien jaar grote inspanningen en investeringen plegen om in Noord-Holland de mobiliteit te faciliteren. In het MIT (meerjarenprogramma infrastructuur en transport) zijn miljarden euro's gereserveerd voor de aanpak binnen Noord-Holland.

Nieuw beleid van het rijk is inzetten op een betrouwbare reistijd. De provincie sluit zich hierbij aan en wil met dit verkeers- en vervoersplan laten zien hoe zij een bijdrage levert aan de gestelde doelstelling.

Ontwikkelingen

In Noord-Holland zijn belangrijke ontwikkelingen te zien die hun weerslag hebben op verkeer en vervoer.

Economie

Er wordt een gestage economische groei voorspeld die leidt tot een toename van automobility (+30%) en sterke toename van het vrachtverkeer (+75%)⁴⁾ in 2020.

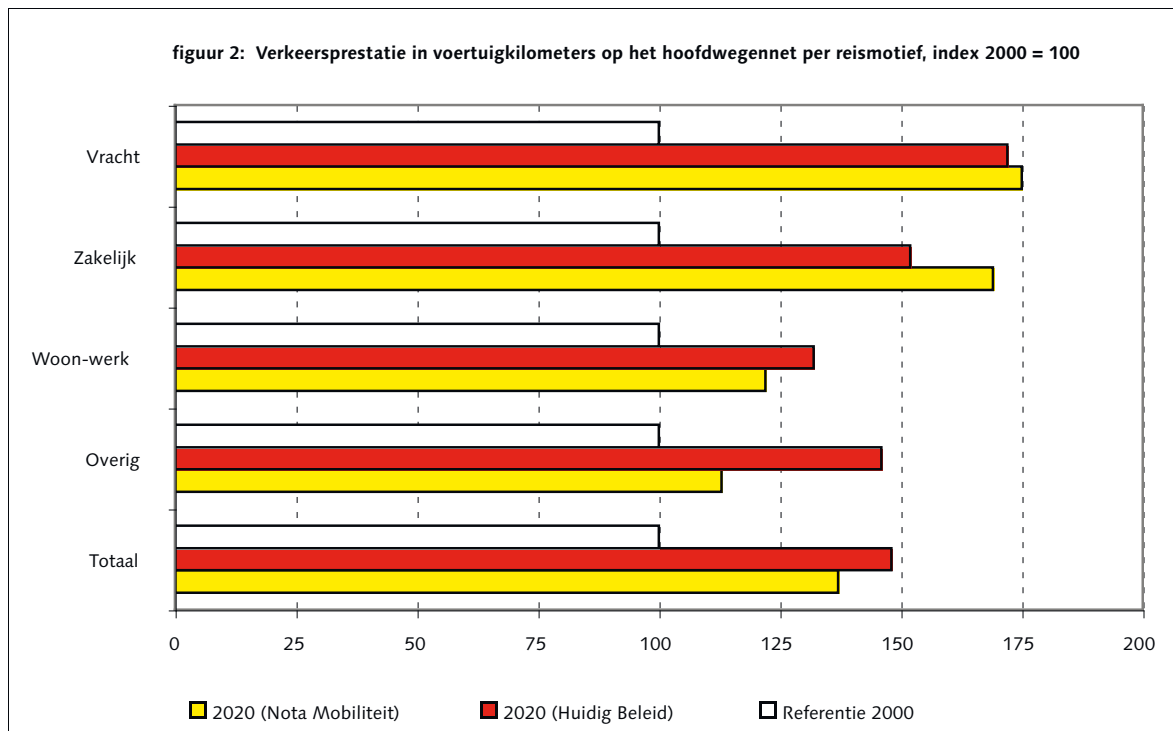
1) Netwerkvisie Noord-Holland, 2005

2) Filethermometer 2005 Noord-Holland, 2006

3) Achtergronddocument Nota Mobiliteit, MNP, 2005

4) Achtergronddocument Nota Mobiliteit, MNP, 2005

figuur 2: Verkeersprestatie in voertuigkilometers op het hoofdwegennet per reismotief, index 2000 = 100 ⁵⁾



bron: Nota Mobiliteit

Vergrijzing

Voorts is er de vergrijzing van de bevolking. De groep ouderen wordt steeds groter en mobieler. Het autobezit onder 65+ers neemt flink toe. De toegenomen participatie in de maatschappij is merkbaar in het mobiliteitspatroon.

Stabilisatie beroepsbevolking

Een andere lange termijnontwikkeling is een stabilisatie van de beroepsbevolking in Nederland. Dit betekent dat bij een groeiende economie de arbeidsmarkt onder druk komt te staan. Voor met name het zuidelijk deel van de provincie kan dit ertoe leiden dat arbeid van ver buiten de regio wordt aangetrokken. Deze regio is een van de krachtigste economische regio's van Nederland en zelfs van Europa. De woningmarkt staat hier onder druk. Ondanks de toename van het aantal inwoners in de Noordvleugel, kan een toenemende pendel van buiten deze regio niet worden voorkomen. Het woon-werkverkeer is nu al dominant in het veroorzaken van files (75% van de filerijders⁶⁾) en dit aandeel zal verder toenemen.

5) Achtergronddocument Nota Mobiliteit, MNP, 2005

6) Op de achterbank van de weggebruiker (AVV, 2005)

Mobiliteitsontwikkeling

De bevolkingsstatistiek, laat tot 2030 een groei van de bevolking in Noord-Holland zien ⁷⁾.

Samen met de toename van autobezit en gebruik, resulteert dit in een stijging van de (auto)mobiliteit ⁸⁾. Ook het goederenvervoer zal flink groeien. Deze groei in mobiliteit zal groter zijn dan dat er aan nieuwe capaciteit in de netwerken kan worden ontwikkeld.

Netwerkanalyses

Naar aanleiding van de Nota Mobiliteit is een nieuwe analysemethode opgezet: de netwerkanalyse. Hierin wordt een analyse gemaakt van de verschillende netwerken, voor de verschillende verkeers- en vervoersmodaliteiten. In Noord-Holland zijn er twee netwerkanalyses, die voor de Noordvleugel (waaronder het zuidelijk deel van Noord-Holland) en de netwerkanalyse Noord-Holland Noord.

7) Sociaal economische verkenningen 2030 (Provincie Noord-Holland, 2004)

8) Nota Mobiliteit, 2006

Volgens de Nota Mobiliteit moet er in de spitsuren een betrouwbare reistijd zijn van maximaal 1,5 tot 2 maal de filevrije reistijd (snelheden tussen de 50 en 66 km/h). Deze snelheden worden momenteel al niet gehaald op het gehele hoofdwegennet in de Noordvleugel en zullen in 2020 zonder aanvullende maatregelen in nog mindere mate worden gehaald.

Uit de netwerkanalyse Noordvleugel blijkt dat vrijwel overal knelpunten bestaan. Het betreft capaciteits tekorten, ontbrekende schakels, verkeersonveilige situaties en kwetsbaarheid van het netwerk voor incidenten.

Het noordelijk deel van de provincie kent een ander beeld. Uit de netwerkanalyse Noord-Holland Noord blijkt dat er op het wegennet eerder sprake is van een kwaliteitsprobleem dan van een capaciteitsprobleem: kwaliteit van de doorstroming, ontbreken kwalitatieve rechtstreekse schakels in de oost-westrichting en problemen met de verkeersveiligheid.

Het beeld dat ontstaat uit beide netwerkanalyses, is dat capaciteitsuitbreiding van het wegennet onontbeerlijk is. De infrastructuuruitbreidingen die in de periode tot 2020 zijn voorzien, zijn onvoldoende om alle knelpunten op te lossen. Het alleen inzetten op uitbreiding van het autonetwerk is steeds minder zinvol en acceptabel. Daarom zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk om het verkeer zoveel mogelijk stromend te houden.

In de visie richten wij ons primair op het aanvullende pakket: gebiedsgericht, de reiziger centraal.

Voldoende capaciteit en kwaliteit van en in het openbaar vervoer is daarbij randvoorwaarde en verdient specifieke aandacht.

Samenvattend

Als de trend van de toenemende druk op het autonetwerk niet doorbroken wordt, komt Noord-Holland zowel letterlijk als figuurlijk meer en meer stil te staan. Door de provincie wordt daarom vooral een slimmer gebruik van de mobiliteitsnetwerken nagestreefd.

2 Aanpak

Centraal in de provinciale aanpak staat dat de bestaande netwerken zo goed mogelijk worden benut, zowel afzonderlijk als in hun samenhang. De reiziger moet het gemakkelijk worden gemaakt om de voor hem beste combinatie van vervoersopties te gebruiken.

Het gaat dus om twee zaken:

- maatregelen om het geheel van de netwerken van Rijk, provincie, gemeenten en hoogheemraadschap zo goed mogelijk te benutten;
- maatregelen om de reiziger zo goed mogelijk te bedienen.

Om dit te bereiken is samenwerking met andere partijen noodzakelijk.

Methodiek

De wens van de reiziger

Binnen deze visie worden twee soorten reizigers onderscheiden: reizigers die om verschillende redenen afhankelijk zijn van het openbaar vervoer of de auto (captives) en reizigers die de keus hebben tussen verschillende vervoersmodaliteiten (keuzereizigers). Het creëren van alternatieve vervoerswijzen heeft alleen zin voor de keuzereizigers.

Verder wordt een onderscheid gemaakt naar het motief van de reiziger. Het maakt voor de reiziger nogal wat uit of hij op weg is naar zijn werk of bijvoorbeeld een recreatieve rit maakt. Dat heeft te maken met zowel het tijdstip als de manier van reizen. Afhankelijk van het reismotief staat de reiziger minder of meer open voor het gebruik van alternatieven. Het reismotief wordt daarom gebruikt om de knelpunten te analyseren. Er worden daarbij de volgende reismotieven onderscheiden:

- woon-werk;
- woon-school;
- woon-winkel;
- zakelijk;
- sociaal-recreatief;
- overig.

Knelpuntenanalyse

Bij het constateren van een structureel capaciteitsknelpunt in een van de netwerken wordt eerst een analyse gemaakt van de totaal beschikbare capaciteit op de betreffende relatie voor auto, openbaar vervoer (en fiets) samen. Vervolgens wordt met behulp van de reismotieven nagegaan voor welke reizigers een aantrekkelijk (alternatief) reisproduct beschikbaar is. Indien een van de netwerken nog capaciteit over heeft, wordt ervoor gezorgd dat de netwerken onderling zodanig geschakeld worden, dat hiermee de mobiliteitsvraag kan worden ingevuld. Pas wanneer de gemeenschappelijke capaciteit van alle beschikbare verbindingen op een bepaalde relatie tekort schiet moet een keuze gemaakt worden tussen uitbreiding van een van de netwerken of – in het uiterste geval – het accepteren van het knelpunt.

Bij verdere analyse van het knelpunt wordt aan de hand van het reismotief van de passanten beoordeeld welke instrumenten het best kunnen worden ingezet om het knelpunt op te heffen. In bijlage 2 wordt verder uiteengezet hoe de reismotieven een bijdrage kunnen leveren aan een efficiënte knelpuntenaanpak. In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op de strategieën die zullen worden gehanteerd.



Samenwerking met andere partijen (in regionaal verband)

Samenwerking bij de uitvoering van maatregelen is van doorslaggevende betekenis, omdat geen van de betrokken overheden in staat is het mobiliteitsprobleem alleen op te lossen.

Het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel en de drie Provinciale Verkeer en Vervoer Beraden (Haarlem-IJmond, Gooi en Vechtstreek en Noord-Holland Noord) zijn hierbij de overlegorganen van de provincie. Ook andere partijen die een bijdrage kunnen leveren worden bij de uitvoering van maatregelen betrokken.

De provincie wil voor de aanpak van regionale knelpunten gezamenlijk gedragen uitvoeringscontracten met de betrokken partijen tot stand brengen. De gezamenlijke aanpak en ieders aandeel daarin, evenals de verdeling van de kosten, worden daarin vastgelegd.

3 Randvoorwaarden en criteria

Aangedragen oplossingsrichtingen moeten passen binnen een aantal randvoorwaarden. Vervolgens worden de oplossingsrichtingen gewogen aan de hand van vooraf gestelde criteria. Onder andere hiermee wordt de prioriteit in uitvoering vastgesteld.

In deze visie zijn de randvoorwaarden en criteria globaal geformuleerd, in deel III worden deze nader uitgewerkt.

Randvoorwaarden

Veiligheid

Bij de aangedragen oplossing moet onderzocht zijn wat de consequenties zijn voor de sociale- en verkeersveiligheid. Dit heeft bij de provincie een hoge prioriteit. De gekozen oplossing moet een positieve bijdrage aan de veiligheid leveren.

Leefbaarheid en duurzaamheid

Uiteraard dienen de oplossingvoorstellen voor de knelpunten getoetst te zijn op de consequenties voor



de leefbaarheid in de meest brede zin van het woord. Wat zijn de consequenties voor lucht, geluid, barrièrewerking, licht, verwarming, visuele vervuiling, versnippering, waterkwaliteit, natuur. De oplossing moet positief aan de leefbaarheid bijdragen. Het opstellen van concrete beeldkwaliteit- en landschapsplannen bij aanleg van nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur draagt bij aan een duurzame inpassing en het bewust omgaan met de landschappelijke waarden. Zij worden daarom opgesteld en de infrastructuur wordt daarbij in een ruimere context bezien.

Structuurvisie

De ruimtelijke ontwikkeling van Noord-Holland op termijn wordt vervat in de structuurvisie. Dat betekent, dat oplossingen die strijdig zijn met de structuurvisie (of de voorlopers daarvan: streekplannen en ontwikkelingsbeelden) geen onderdeel uitmaken van het PVVP. Plannen met grote fysieke consequenties die vanuit het verkeer- en vervoerbeleid wenselijk zijn worden afgewogen in de structuurvisie.

Criteria

Wat is de bijdrage aan de oplossing van het knelpunt?

Dit is uiteraard het belangrijkste criterium. Een analyse van reismotieven is een belangrijk hulpmiddel. De hoogste prioriteit komt te liggen bij het vinden

van oplossingen voor die knelpunten die zijn gerelateerd aan het zakelijk verkeer, het goederenvervoer en het woon-werkverkeer. Deze moeten immers de economische motor draaiende houden waaraan onze welvaart te danken is.

Is de oplossing betaalbaar en uitvoerbaar; maatschappelijke kosten en baten?

Voor dat tot voorstellen wordt gekomen dient vooraf vast te staan dat de oplossing technisch uitvoerbaar is tegen een redelijke prijs. Dat wil zeggen dat voorstellen voor dergelijk projecten worden gedaan vergezeld van een transparante maatschappelijke kosten/baten- en risicoanalyse.

Wordt aan de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit voldaan?

Voor deze onderwerpen worden in het PVVP criteria opgenomen welke worden afgeleid uit de Nota Mobiliteit en naar de Noord-Hollandse situatie vertaald. Er zullen 'eigen' grenswaarden worden vastgesteld waarbinnen de oplossingen moeten worden gezocht.

4 Speerpunten waar Noord-Holland zich de komende vijf jaren op richt

De provincie Noord-Holland wil zich de komende jaren, als aanvulling op het vigerende Provinciaal Verkeers- en Vervoer Plan, met een aantal speerpunten richten op het bereikbaar houden van Noord-Holland.

De aanpak gaat uit van de bestaande vervoernetwerken (wegen, water, spoor en fietspaden) en het leveren van maatwerk op de knelpunten binnen deze netwerken. De reiziger staat centraal en afhankelijk van zijn reismotieven wordt er gezocht naar oplossingen. De provincie stuurt dus aan op een efficiënt netwerkgebruik en een tevreden reiziger.

Om tot het beste netwerkgebruik te komen zal Noord-Holland inzetten op de volgende speerpunten:

- Anders Betalen voor Mobiliteit.
- Ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement.
- Impuls fiets.
- Hoogwaardig openbaar vervoer.
- Verkeersmanagement en ICT.
- Goederenvervoer.
- Ruimtelijke ontwikkeling.

Deze speerpunten zullen onderling samenhangend en elkaar versterkend worden ingezet.

Daarnaast zal de provincie onverminderd inzetten op de uitvoering van haar infrastructuurprogramma, zoals opgenomen in het PMI.

De provincie streeft bij de ontwikkeling van haar infrastructuurbeleid een zorgvuldige inpassing na en investeert in milieu, ecologie en ruimtelijke kwaliteit bij aanleg van infrastructuur. Naast de wettelijke verplichte instrumenten zoals MER, worden zogenaamde beeldkwaliteitsplannen opgesteld ter behoud of verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in een dynamische omgeving.

Anders Betalen voor Mobiliteit

De verwachting is dat door variabilisatie van de autokosten en spitsheffingen mensen eerder een ander reistijdstip kiezen, een alternatief zoeken of besluiten om de rit niet te maken. Hierdoor nemen de reistijden per saldo af en verbetert de bereikbaarheid, met gunstige effecten voor de economische ontwikkeling en de luchtkwaliteit. De latente vraag naar automobilititeit kan hiermee ook worden beperkt.

De provincie streeft ernaar in Noordvleugelverband in 2010 een gezamenlijk regionaal systeem van beprijzing te realiseren, als voorloper maar ook als toonzetter voor het nationale systeem. De provincie streeft naar sluitende afspraken over de combinatie van het afschaffen van de BPM, de wegenbelasting en de opcenten en de financiering en organisatie van de besteding van de opgehaalde gelden uit beprijzen.

De alternatieve vervoerswijzen (OV, fiets) zullen bij de start van de invoering voldoende capaciteit moeten bieden om aan de mobiliteitsvraag te kunnen voldoen. Ook het naadloos schakelen tussen de netwerken (P+R, fiets-OV) en een hoge kwaliteit informatievoorziening en marketing maken deel uit van het project.

De komst van de OV-chipkaart stelt de provincie in staat om tarievenbeleid in het openbaar vervoer door te voeren. De provincie zal integraal beleid ontwikkelen op het gebied van beprijzing van het OV en weggebruik.

Ketenmobiliteit/mobiliteitsmanagement

Bij ketenmobiliteit gaat het om het slim combineren van de diverse netwerken (fiets, OV, auto) in één reis. Daarbij is een betrouwbare en acceptabele reistijd essentieel. Ketenmobiliteit zet in op de kwaliteit van de totale reis en op verbetering op elk van de afzonderlijke delen daarvan.

Twee zaken zijn hierbij van groot belang:

- Het zoveel mogelijk makkelijk schakelen tussen de netwerken.
- De reiziger compleet informeren over de reisalternatieven.

De provincie zal initiatieven ontwikkelen op dit terrein en actief bijdragen aan initiatieven van anderen.

Bijvoorbeeld:

- Een samenhangende mobiliteitsaanpak rond bedrijventerreinen.
- Betere mogelijkheden gebruik fiets van deur naar OV-netwerk en voor het natransport.
- Betere afstemming trein- en busvervoer.
- Meer en beter bereikbare P+R-plaatsen.
- Invoeren maatregelen minder vrijblijvend mobiliteitsmanagement bij bedrijven en instellingen.

Maar ook:

- Een concrete uitvoeringsgerichte aanpak, waarbij de provincie met vervoerders, de gemeenten en reizigers, stations en belangrijke haltes schouwt en verbetervoorstellen definieert, uitwerkt en programmeert.

Impuls Fiets

De provincie zet in op het bevorderen van het fietsgebruik voor een tweetal functies:

- 1 *Als vervoermiddel voor de gehele reis voor verplaatsingen over korte afstand (<7,5 km)*

Voor deze verplaatsingen is de fiets eigenlijk vrijwel altijd concurrerend qua reistijd met de andere vervoerwijzen. Daarom zet de provincie in op uitbreiding van het fietsnetwerk verbetering van de kwaliteit van de fietsverbindingen. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met de Fietsersbond en gemeenten.

Daarnaast wil de provincie, naar het voorbeeld van andere provincies, een fietsplanner ontwikkelen.

- 2 *Als schakel in de vervoersketen*

De fiets is de optimale schakel in het transport van deur naar OV-knooppunt. Dit betekent, dat gekeken moet worden naar de snelheid en veiligheid van verbindingroutes van en naar voorzieningen bij OV-knooppunten. Dat vergt:

- verbetering van de stallingmogelijkheden bij OV-knooppunten;
- verbetering van het natransport naar werklocaties;
- opnemen van de fiets in routeplanners.



Hoogwaardig openbaar vervoer

In de Noordvleugel wordt door de regio gewerkt aan een hoogwaardig stadsgewestelijk openbaar vervoerssysteem. Dit is een samenhangend stelsel van spoor-, metro, (snel-)tram en buslijnen. Het doel is de bereikbaarheid in de Noordvleugel te verbeteren. Het openbaar vervoer speelt een cruciale rol in het vitaal houden van steden¹¹⁾. Bijkomend streven is te komen tot een efficiënter exploitatie van het gehele regionale (trein, bus, tram en metro) openbaar vervoer.

Dit stelsel van hoogwaardig openbaar vervoer voorziet in de regionale verplaatsingen over een afstand van 10 tot 40 kilometer. Het richt zich op de keuze-reizigers die normaal de auto gebruiken voor hun verplaatsingen, maar die bereid zijn om het gebruik van een hoogwaardig OV-alternatief te overwegen. De komende vijf jaar wil de provincie 'haar' lijnen op dit kwaliteitsniveau brengen.

De provincie zet in op hoogwaardig openbaar vervoer, omdat de overtuiging bestaat dat dit een belangrijke bijdrage kan leveren aan het mobiel houden van Noord-Holland. De provincie wil hiertoe het hoogwaardig regionale kernnet in de Noordvleugel (RegioNet) uitbouwen, samen met haar regionale partners. Uitgangspunt is een gezamenlijke visie op

¹¹⁾ Openbaar Vervoervisie Noord-Holland 2006 (mei 2006)

een samenhangend regionet ¹²⁾. Naast de organisatie van de exploitatie van trein, metro, tram en bus hoort een eenduidig pakket aan haltes, banen en reisinformatie tot het RegioNet-concept.

Verkeersmanagement en ICT

Verkeersmanagement biedt een samenhangende aanpak van routes, doorstroming, reistijden, informatie, waardoor het netwerk optimaal wordt benut en de reiziger de kortste reistijd heeft. Hiervoor zijn goede afspraken met alle wegbeheerders nodig, ook in relatie tot de uitvoering van wegwerkzaamheden. Het gezamenlijk netwerk staat in de Netwerkvisie Noord-Holland. Wanneer het verkeersmanagement op grond van actuele verkeersinformatie flexibel kan worden ingezet dan wordt dit Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) genoemd.

De provincie wil gebruik maken van de mogelijkheden die ICT in toenemende mate biedt. Daarvoor is nauwe samenwerking met de leveranciers van deze systemen nodig. Het doel is 'voor iedereen overal en altijd beschikbare reisinformatie', zoals intelligente combinaties van navigatiesystemen en 9292OV. Het gaat erom de gebruiker vooraf en tijdens de reis te informeren over de actuele situatie.

De provincie wil invloed uitoefenen op de routekeuze van navigatiesystemen voor personen en goederenvervoer. Hiermee kan het gebruik van de netwerken worden verbeterd en sluipverkeer voorkomen.

De provincie investeert de komende jaren in dynamische reisinformatie in het openbaar vervoer (DRIS), zowel in de bus als op de halte, alsook zo mogelijk via internet en mobiele telefoon. De reiziger weet dan altijd vooraf precies wanneer de bus (of trein) komt en of hij/zij zijn/haar overstap haalt.

De OV-chipkaart levert door een combinatie van actuele reis- en vertrektijden en het reisgedrag van de reiziger een schat aan informatie op voor bijvoorbeeld het verbeteren van de verschillende dienst-

regelingen. Dit alles binnen de randvoorwaarden op het gebied van privacy.

Dynamische reisinformatie is onderdeel van de formule voor hoogwaardig openbaar vervoer, en wordt ook toegepast op de overige segmenten van openbaar vervoer.

Goederenvervoer

Het goederenvervoer behoeft directe aandacht. Ten eerste omdat de provincie gezien het economische belang hecht aan een goede bereikbaarheid voor het goederenvervoer. Ten tweede omdat het goederenvervoer over de weg veel sterker groeit dan het personenverkeer. Het loopt als gevolg hiervan in nog sterkere mate risico's op ontregeling en economische schade.

De provincie vindt dat het initiatief hier primair bij marktpartijen en belangenorganisaties ligt. De provincie staat open voor overleg met deze partijen en kan op verzoek van marktpartijen een rol spelen bij kansrijke ontwikkelingen.

De ontwikkeling van een Kwaliteitsnet Goederenvervoer (weg, spoor, water) draagt bij aan de efficiëntie van het vrachtverkeer. Resultaten van deze ontwikkeling worden geïmplementeerd in de plannen van de provincie en de gemeenten. Getracht wordt knelpunten op te lossen, bij voorkeur door ze mee te nemen in bestaande plannen.

Aan de vestiging van transportintensieve bedrijven aan het Kwaliteitsnet wordt aandacht besteed.

Andere aandachtspunten binnen het goederenvervoer betreffen:

- multimodale transporten en bedrijventerreinen (ontsloten via water, spoor en weg);
- overslagcentra;
- bundeling van goederenstromen;
- stedelijke distributie(centra).

Ruimtelijke ontwikkeling

Ruimtelijke ordening is een zaak van lange termijn. Het biedt belangrijke aanknopingspunten voor het mobiliteitsvraagstuk. Bestaande situaties kunnen niet of nauwelijks worden gewijzigd. Maar nieuwe situ-

¹²⁾ Krachtig in Balans, collegeprogramma 2007-2011 (april 2007)

aties bieden die mogelijkheid wel en ook wanneer er herstructureringsopgaven aan de orde zijn. Mobiliteit zal hierbij worden gehanteerd als één van de sturende principes.

Planvorming

Het uitgangspunt is, dat infrastructuur een belangrijke randvoorwaarde is bij het zoeken naar nieuwe locaties voor wonen en werken. In synergie met de randvoorwaarden vanuit de andere beleidsterreinen (milieu, natuur, water, economie, ruimtelijke kwaliteit) zal de planvorming vorm moeten krijgen. De integrale afweging tussen de diverse beleidsterreinen wordt gedaan in het kader van de structuurvisie. Hieronder worden de leidende principes voor verkeer en vervoer, die nodig zijn voor deze afweging omschreven:

- Verdichting (en functiemenging) in bestaande bebouwde gebieden.
- Verstedelijking en verdichting bij stations van zware rail en halteplaatsen van hoogwaardig busvervoer en lightrail.
- Ruimtereservering voor multimodale bedrijfsterreinen langs water en aan spoor, waar dit bijdraagt aan een verbeterd netwerkgebruik.
- Bij locatiekeuzes rond belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen de woon-werk of mobiliteitsbalans betrekken (leidt de ontwikkeling tot meer spits of juist tegenspitsverkeer?).

Een belangrijke uitwerking zal zijn het aangeven vanuit het aspect mobiliteit van:

- Zoekgebieden, gebieden waar vanuit mobiliteit bezien bepaalde functies het beste kunnen worden gevestigd.
- Het aangeven van gebieden waar vanwege mobiliteit- en leefbaarheidconsequenties bij voorkeur geen verkeersaantrekkende functies worden gerealiseerd.

De afweging wordt gemaakt in de structuurvisie Noord-Holland.

Ruimtelijke kwaliteit

Bij de ontwikkeling dan wel de herstructurering van infrastructuur liggen vaak mogelijkheden om slimme combinaties aan te gaan met projecten in de omgeving. Hierbij gaat het niet alleen om de landschap-

pelijke inpassing, maar om het samenspel van verschillende ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving. Door sterker in te zetten op de kwaliteit van het landschap als geheel wordt infrastructuur onderdeel van het landschap en passend binnen het landschap. Hiermee neemt de duurzaamheid van de oplossing toe.

De provincie zal bij verschillende nieuwe ontwikkelingen de opgave vanuit een breder landschappelijk kader bekijken en zich inzetten voor een goede ruimtelijke kwaliteit.

Mobiliteit bij ruimtelijke plannen

Bij de ontwikkeling van ruimtelijke plannen wil de provincie dat duidelijk wordt gemaakt hoe de bereikbaarheid wordt vormgegeven. De bereikbaarheid van het nieuwe gebied moet gegarandeerd zijn alvorens tot ontwikkeling kan worden overgegaan. De provincie zal voor het realiseren van dit beleidsdoel gebruik maken van alle juridische instrumenten die de nieuwe Wet Ruimtelijke ordening biedt. Dit betekent een verplichting voor initiatiefnemers.

5 Een aantrekkelijk toekomstbeeld

5.1 In 2020 – een vergezicht

Op het gebied van reisinformatie heeft zich een ware explosie van mogelijkheden voorgedaan. Het gebruik van in-car route-informatiesystemen heeft gelijke tred gehouden met die van de mobiele telefoon een decennium daarvoor. En de mogelijkheden die OV reisinformatie is gaan bieden na landelijke introductie van de OV-chipkaart zijn ongekend. Iedere reiziger beschikt on-line over het meest actuele aanbod van reismogelijkheden. De 'OV tom-tom' wordt dagelijks gebruikt. Alle mogelijkheden voor uitwisseling tussen auto, openbaar vervoer en fiets zijn bekend.

Op grond van verzamelde data is het mogelijk betrouwbare voorspellingen te doen over de reistijden op gekozen routes voor de komende uren. Het zal even gewoon zijn voor een automobilist om deze informatie te raadplegen als voor een zeiler de weersverwachting.

Met de verzamelde data en de verwerking daarvan, wordt via verkeersmanagement tot een betere benutting van het wegennet gekomen en krijgt de reiziger de beschikking over een meer betrouwbaar netwerk.

Op het gebied van de infrastructuur wordt na de aanleg van spitsstroken, de realisering van de diverse wegwitbreidingen (MIT) en de invoering van beprijzen een behoorlijke slag gemaakt in het terugdringen van het aantal capaciteitsknelpunten in het netwerk van de Noordvleugel.

De Westfrisiaweg is geopend en voorziet in een grote behoefte. Zowel voor het autonetwerk als het openbaar vervoer is de kwaliteit verbeterd. De Noord-Zuidlijn is geopend, de HSL Amsterdam-Parijs is alweer net zo gewoon als de Schiphollijn nu. Regionet, het netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer, is vrijwel geheel operationeel en steeds meer reizigers maken er gebruik van.

De fiets speelt een dominante rol in het voor- en natransport van het OV-netwerk. Bij de belangrijkste OV-haltes zijn grote fietsenstallingen aangelegd. En er wordt meer gefietst, ook al omdat er een grote gezondheidshype heeft plaatsgevonden.

Eindeloos zoeken naar een parkeerplaats in de stad is voorbij dank zij reserveringsmogelijkheden met de mobiele telefoon en de uitstekende routegeleiding.

Reizen de inwoners van Noord-Holland vlot en veilig?

De beschikbare netwerken worden buitengewoon efficiënt gebruikt en gecombineerd. De reiziger heeft meer keuzes gekregen, is beter geïnformeerd en kan zich zo met minder verrassingen en vertragingen verplaatsen in Noord-Holland. De resultaten van de geleverde inspanningen van de provincie hebben hier mede voor gezorgd, samen met onze partners. Al met al een toekomst om naar uit te kijken.



III ■ Van visie naar uitvoering; ■ essentiële onderdelen van beleid

1 Inleiding

Op 5 december 2006 hebben Gedeputeerde Staten besloten in te stemmen met de hoofdlijnen van de visie voor het geactualiseerde PVVP, deze te sturen aan Provinciale Staten en vrij te geven voor bespreking met externe betrokkenen. Tevens is besloten deze visie de basis te laten zijn voor verdere uitwerking, met name in het uitvoeringsprogramma.

Genoemde visie is onderdeel geworden van dit PVVP (deel II). De visie is op enkele punten geactualiseerd aan de hand van het nieuwe collegeprogramma.

In dit deel, deel III, van het PVVP wordt allereerst ingegaan op de wijze waarop de visie vertaald is naar deel IV, het uitvoeringsprogramma. Vervolgens wordt in paragraaf 3 aangegeven hoe de provincie het rijksbeleid uit de Nota Mobiliteit doorvertaalt in dit PVVP, welke richtlijnen en essentiële onderdelen gelden voor de gemeenten en bij welke projecten het initiatief bij de rijksoverheid ligt.

In de vierde paragraaf wordt tenslotte aangegeven hoe de voortgang van projecten en de effecten van maatregelen zal worden gemonitord.

2 Proces

2.1 Van de visie naar het uitvoeringsprogramma

Als eerste is er een consultatieronde georganiseerd om met verschillende partijen (zie voor een overzicht van geraadpleegde instanties bijlage 3) mogelijke onderdelen van het uitvoeringsprogramma te bespreken. Daaruit is een groslijst samengesteld van projecten die voorts is getoetst met behulp van het toetsingskader geformuleerd in paragraaf 2.2. Om deze



toets zo goed mogelijk uit te voeren zijn de regionale deskundigheid van ambtenaren van zowel gemeenten als de provincie gebruikt.

Op deze manier zijn in een tweede consultatieronde met gemeenten kansrijke projecten gedestilleerd. Deze projecten zijn gebundeld per speerpunt. Deze bundeling maakt het voor de bestuurders mogelijk om overzicht te krijgen op de onderdelen van het uitvoeringsprogramma. Het stelt de bestuurders in staat om te prioriteren, door bepaalde onderdelen intensiever of minder intensief op te pakken.

2.2 Randvoorwaarden en criteria

In deel II (de visie) zijn zeven speerpunten geformuleerd waarop de provincie zich de komende vijf jaren zal richten (Anders Betalen voor Mobiliteit, Ketenmobiliteit en Vervoersmanagement, Impuls fiets, Hoogwaardig Openbaar Vervoer, Verkeersmanagement en ICT, Goederenvervoer en Ruimtelijke

ontwikkelingen). De projecten die in dit kader worden ontwikkeld zijn nader beoordeeld.

Hiervoor zijn de randvoorwaarden en criteria uit de Visie (Deel II hoofdstuk 3) verder uitgewerkt tot een afwegingskader. Dit kader is bedoeld als instrument om de verschillende onderdelen van het uitvoeringsprogramma enigszins objectief met elkaar te kunnen vergelijken.

De knelpunten die volgen uit de netwerkanalyses voor de Noordvleugel en Noord-Holland Noord worden aangepakt. Daarbij wordt als eerste gekeken of met behulp van een van de speerpunten een oplossing mogelijk is. Voorts wordt gezien of verbetering of uitbreiding van weginfrastructuur soelaas biedt, alvorens tot aanleg te besluiten.

Voor de lopende projecten uit het Provinciaal Meerjarenplan Infrastructuur (PMI), BONroute, projecten uit de Extra Investeringsimpuls (EXIN-H) en projecten die jaarlijks voor de Brede Doel Uitkering (BDU) worden aangemeld, blijven de bestaande afwegingskaders ongewijzigd bestaan.

De randvoorwaarden hebben absolute betekenis. Het gaat om wettelijke kaders waaraan moet worden voldaan, richtlijnen die moeten worden gehanteerd of beleidsuitgangspunten die door de provincie zijn vastgesteld.

De criteria zijn verdeeld over 4 aandachtsvelden:

- Bijdrage aan bereikbaarheid (oplossing knelpunt),
- Veiligheid,
- Leefbaarheid en duurzaamheid,
- Betaalbaarheid/uitvoerbaarheid,

Een verdere toelichting op de randvoorwaarden en criteria is opgenomen in bijlage 4.

3 Doorvertaling van de Nota Mobiliteit

De provincie dient met het formuleren van haar eigen beleid te maken rekening te houden met het rijksbeleid. Voor het PVVP houdt dit in, dat de provincie geacht wordt een aantal essentiële onderdelen uit te werken die omschreven staan in de Nota Mobiliteit. In deze paragrafen wordt beschreven, op welke wijze de provincie invulling geeft aan het verdere rijksbeleid en hoe wordt omgegaan met een aantal begrippen. Ook wordt aangegeven wat in gemeentelijk plannen moet worden opgenomen en voor welke aspecten de verantwoordelijkheid bij het Rijk wordt gelegd.

3.1 Wijze waarop de essentiële onderdelen uit de Nota Mobiliteit in dit PVVP zijn verwerkt.

Uitvoeringsstrategie	De provincie kent een goede samenwerking met het Rijk en zal het uitvoeringsprogramma van dit PVVP agenderen voor het overleg met het Rijk.
Uitwerking nota ruimte en samenhang tussen ruimte, economie en verkeer en vervoer	<p>In dit PVVP wordt aandacht geschonken aan de samenhang tussen verkeer en vervoer, economie en ruimtelijke ontwikkeling. In hoofdstuk IV.8 wordt deze samenhang uitgewerkt.</p> <p>De provincie werkt al veel op regionale schaal en kent tal van gebiedsgerichte projecten. In het uitvoeringsprogramma is opgenomen dat de provincie zorg gaat dragen voor een goede inpassing van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in het verkeers- en vervoersnetwerk van de provincie: Sturen op Mobiliteit.</p>
Anders betalen voor mobiliteit	De provincie doet in Noordvleugelverband mee aan een studie naar de mogelijkheid van versnelde invoering van betaald rijden binnen Noord-Holland. Dit past binnen een landelijke invoering van kilometerheffing.
PPS en innovatieve aanbesteding	De provincie gaat de mogelijkheden na van PPS voor de ontwikkelingen van deze projecten. Daarnaast is een begin gemaakt met innovatieve vormen van aanbesteding in de 'design, construct and maintenance'-sfeer. Het ontwikkelen van de lifecyclebenadering voor de eigen infrastructuur is hiervoor een essentieel onderdeel.
Innovatie: motor economische ontwikkeling	De provincie voert een actief beleid op het gebied van innovatie. Het de bedoeling dat een aantal belangrijke pilots binnen Noord-Holland tot uitvoering komen. Een groot aantal innovatieve projecten is verwerkt in het uitvoeringsprogramma.
Klantgerichte aanpak van deur tot deur	De deur tot deur bereikbaarheid is uitgebreid omschreven in paragraaf 3.2. Deze benadering maakt de effectiviteit van maatregelen inzichtelijk.
Bereikbaarheid over de weg	De doelen zijn vastgelegd in de regionaal gemaakte afspraken in het kader van de Noordvleugelconferentie en in het ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord. Hierbij is de ruimtelijk/economische ontwikkeling leidraad.

Openbaar vervoer	<p>De provincie voert een actief openbaar vervoerbeleid. Vanwege het stedelijke karakter van het zuidelijk deel van Noord-Holland kent dit gebied een hoog aandeel OV in het totaal van verplaatsingen. In het noordelijk deel van de provincie bestaat een goed functionerend basisnet.</p> <p>In de visie en het uitvoeringsprogramma zijn projecten omschreven, die moeten zorgdragen voor een optimaal functionerend OV netwerk. Op sommige plaatsen zal ingezet worden op de verdere ontwikkeling en aanleg van nieuwe verbindingen. De uitwerking hiervan is opgenomen in de speerpunten ketenmobiliteit en HOV.</p>
Langzaam verkeer	<p>In de visie en het uitvoeringsprogramma is een apart speerpunt fiets opgenomen. Ook de provincie onderschrijft het belang van langzaam verkeer als essentieel onderdeel binnen het totaal van verplaatsingen.</p>
Luchtvaart, mainport Schiphol en luchthavens	<p>De provincie maakt ook haar eigen beleid op luchtvaartgebied rondom Schiphol. Ook de landzijdige bereikbaarheid van Schiphol wordt bestudeerd. Deze is gekoppeld aan de economische ontwikkeling van de regio rondom Schiphol (de uitwerking van deze projecten is provinciegrens overschrijdend).</p>
Binnenvaart	<p>De provincie geeft specifieke aandacht aan dit onderwerp in het uitvoeringsprogramma binnenvaart (Wegen om te bevaren).</p>
Zeescheepvaart, Mainport Rotterdam en zeehavens	<p>De provincie zet zich in voor de ontwikkeling van het Noordzeekanaalgebied. Zij is groot voorstander van de aanleg van een tweede zeesluis bij IJmuiden. De zeescheepvaart wordt meegenomen in het uitvoeringsprogramma.</p>
Goederenvervoer	<p>De provincie heeft een speerpunt goederenvervoer benoemd waarin de rijksdoelstellingen zijn verwerkt.</p>
Veiligheid	<p>De provincie volgt met haar eigen verkeersveiligheidsdoelstellingen de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit. In dit licht wordt bij het onderhoud aan de provinciale wegen hieraan grote aandacht besteed. Daarnaast reserveert de provincie binnen de BDU aparte gelden voor verkeersveiligheidsprojecten van afzonderlijke gemeenten. Naast de verkeersveiligheid is de provincie op meerdere vlakken actief om de veiligheid voor de provinciale burger te vergroten. Hierbij kan gedacht worden aan het transport van gevaarlijke stoffen.</p>

	Het gebruik van het provinciale netwerk voor dit vervoer zal worden bijgehouden teneinde gevaarlijke situaties op te sporen en zonodig te saneren.
Water	Bij de ontwikkeling van infrastructuur wordt in een vroeg stadium met waterbeheerders overlegd over de kwalitatieve en kwantitatieve gevolgen voor het water: de watertoets uit de Wro.
Kwaliteit leefomgeving	In de bestaande afwegingssystematiek van het Provinciale Meerjarenplan Infrastructuur (onderdeel van de meerjarenbegroting) worden beeld-, leef- en milieukwaliteit uitgewerkt. Daarnaast voert de provincie een regionaal actieprogramma luchtkwaliteit uit.
Buisleidingenvervoer	Vooralsnog zijn hiervoor geen duidelijke provinciale taken en bevoegdheden voor provincies benoemd.

3.2 Beleid en begrippen

‘Vlot en Veilig door Noord-Holland’, onderdeel van de provinciale begroting, sluit aan bij twee belangrijke doelstellingen van de Nota Mobiliteit. Deze worden in beeld gebracht middels een Meetbaar Maatschappelijk Effect (MME).

- *Vlot*: bereikbaarheid van deur tot deur en betrouwbaarheid.
- *Veilig*: met een minimum aan verkeersslachtoffers.

Vlot: Deur tot deur bereikbaarheid

De provincie ziet het werken met deur tot deur bereikbaarheid vooral als een kwaliteitsinstrument. De laatste jaren is er steeds meer aandacht gekomen voor de reisbeleving van de reiziger. Dit heeft ertoe geleid dat verkeers- en vervoersproblematiek vaker wordt beoordeeld op netwerkniveau.

Dit houdt in, dat niet langer een knelpunt, qua definitie en oplossingen geïsoleerd wordt bekeken. Steeds vaker wordt de capaciteit van een heel netwerk of samenstel van netwerken bekeken en wordt gezocht naar een duurzame oplossing om het gebruik van die netwerken te optimaliseren. Het Rijk heeft

Afstand	Snelheid (spits/dal)	Maximale reistijd (spits/dal)
5-10 km	Auto: 20/30 km/h	30/20 minuten
	OV: 20/20 km/h	30/30 minuten
	Fiets: 15/15 km/h	40/40 minuten (max 30 min bij 7,5 km)
10-30 km	Auto: 30/45 km/h	60/40 minuten
	OV: 45/45 km/h	40/40 minuten
30-50 km	Auto: 45/60 km/h	66/54 minuten
	OV: 50/50 km/h	60/60 minuten
>50 km	Auto: 45/60 km/h	
	OV: 60/60 km/h	



criteria geformuleerd voor de Rijkswegen en de provincie voor haar wegennet. Voor een realistische benadering is ook informatie nodig over de netwerken van de andere wegbeheerders. Deze informatie is momenteel onvoldoende beschikbaar, maar dit zal in de toekomst snel verbeteren.

Op dit moment onderzoekt de provincie of het mogelijk is jaarlijks met een eenvoudig monitor-instrument een beeld te krijgen van de ontwikkeling van deur tot deur reistijden. In 2005 is daartoe een nul-meting gehouden op een 40-tal relaties. Als uitvloeisel van de opdracht uit de Nota Mobiliteit wordt deze aanpak verder uitgewerkt en uitgebreid met OV en fiets. In de voorgaande tabel worden voorlopige en indicatieve cijfers gegeven voor de gehele reis, gebaseerd op afstandsklassen.

Vlot: Betrouwbaarheid

Het blijkt dat de reiziger de betrouwbaarheid van de reistijd belangrijk vindt. Hiermee kan de individuele reiziger namelijk bepalen, wanneer hij moet vertrekken om op tijd op zijn bestemming te zijn. Capaciteitstekort leidt tot dagelijkse files, die goed voorspelbaar zijn. Oorzaken die zorgen voor een onbetrouwbare reistijd zijn:

- Het weer

De reiziger kan vooraf gewaarschuwd worden voor naderend slecht weer. Dit gebeurt momenteel met het weeralarm. De provincie wil zich inzetten voor een weeralarm in categorieën. De primaire verantwoordelijkheid ligt hierin bij het Rijk.

- Incidenten/ongevallen

Incidenten en ongevallen zorgen vaak voor grote vertragingen. De provincie werkt momenteel aan het steeds beter toepasbaar maken van incidentmanagement. Hierdoor wordt bereikt dat de stremming die door een ongeval ontstaat, tot een minimum beperkt blijft. Ook wordt geprobeerd om reizigers onderweg op een adequate wijze te informeren over alternatieve manieren van reizen en eventuele onvermijdelijke vertragingen.

- Informatie over verstoringen op de weg

Met het groeiende belang van de betrouwbaarheid in reistijd, groeit ook de behoefte aan goede informatie over de reis. Tegenwoordig zijn er steeds meer mogelijkheden om aan informatie te komen voor de reis, maar ook tijdens de reis (bijvoorbeeld via de in-car systemen een waarschuwing). De technische mogelijkheden nemen nog ieder jaar toe. De provincie zal ernaar streven, dat de reiziger op een zo goed moge-

lijke wijze wordt geïnformeerd. De verantwoordelijkheid ligt bij meerdere overheidsorganen.

■ Wegwerkzaamheden

Het grote voordeel bij wegwerkzaamheden, is dat deze te plannen zijn. Hierdoor is de stremming te voorspellen. De provincie zet in op het bieden van alternatieven aan de getroffen reizigers. In Alkmaar is dit gedaan bij de werkzaamheden aan de N242. Hierbij zijn reizigers benaderd met een individueel reisadvies, bijvoorbeeld om het openbaar vervoer te kiezen.

Het kan gebeuren, dat verschillende wegbeheerders in een gebied gelijktijdig werkzaamheden willen plannen. De provincie pakt dit op met het project 'regioregie'. Hierin wordt in regio's overleg georganiseerd tussen alle wegbeheerders om werkzaamheden op elkaar af te stemmen om zo de overlast voor de reiziger te beperken.

De provincie probeert door middel van netwerkbeheer meer betrouwbaarheid van de reistijd te creëren.

Veilig: verkeersveiligheid

Ten behoeve van het in beeld brengen van de verkeersonveiligheid wordt jaarlijks een overzicht opgesteld van de ongevals cijfers in de provincie (exclusief het gebied van de Stadsregio Amsterdam).

Door onderscheid te maken in wegbeheerders kan een beeld worden verkregen van de resultaten van ieders inspanningen.

Voor 2010 wordt de norm van 46 doden en 972 ziekenhuisgewonden gehanteerd. Voor 2020 wordt naar een verdere daling van 2,5% per jaar gestreefd.

De provincie wil voldoen aan de doelstellingen uit Nota Mobiliteit en draagt daaraan bij door verdere invulling van de 2^{de} fase Duurzaam Veilig en uitvoering van projecten met een veiligheidsoogmerk in het PMI. Daarnaast is veiligheid een belangrijk criterium bij het verdelen van BDU-gelden.

3.3 Essentiële onderdelen voor gemeentelijk beleid

In het uitvoeringsprogramma van dit PVVP zijn projecten opgenomen die de provincie ter hand gaat nemen. De gemeenten zijn belangrijke partners. Het gaat in deze paragraaf om projecten met een regionale component. Voor deze projecten zijn de provincie voor de hierna genoemde samenwerkingsprojecten, dan wel de gemeenten voor de overige projecten in eerste instantie verantwoordelijk. De planwet schrijft voor dat gemeenten hun beleid in overeenstemming moeten brengen met het provinciale plan. De provincie verwacht daarom van de gemeenten dat zij binnen twee jaar na vaststelling van dit PVVP de volgende essentiële onderdelen in lijn brengen met het provinciale beleid en deze in het gemeentelijk beleid en plannen opnemen. De provincie zal, indien dit nodig is voor een effectief provinciaal beleid, gebruik maken van haar aanwijzingsbevoegdheid, zoals geformuleerd in artikel 11 van de Planwet ¹³⁾. Dit geldt ook voor de essentiële onderdelen zoals die in de Nota Mobiliteit (deel IV pag. 9 t/m 23) zijn geformuleerd.

¹³⁾ Planwet Artikel 11

- 1 Gedeputeerde staten kunnen de gemeenteraad een aanwijzing geven omtrent de inhoud van het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan. De aanwijzing kan alleen worden gegeven voorzover het een essentieel onderdeel van het nationale of provinciale verkeers- en vervoerplan betreft. De aanwijzing wordt slechts gegeven nadat tevoren met de gemeenteraad terzake overleg is gepleegd.
- 2 Bij de aanwijzing stellen gedeputeerde staten de termijn vast, waarbinnen het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan in overeenstemming dient te zijn gebracht met de aanwijzing.
- 3 Gedeputeerde staten doen van een besluit als bedoeld in het eerste lid, mededeling in de Staatscourant.

Essentiële onderdelen uit dit PVVP voor gemeenten

Samenwerkingsprojecten

In deel IV van dit PVVP komen de projecten in beeld waarvan de provincie initiatiefnemer is en waar overleg met en inspanningen van gemeenten noodzakelijk zijn. De belangrijkste zijn:

- Anders Betalen voor Mobiliteit.
- Ontwikkelen 2^{de} tranche P+R.
- Mobiliteitsmanagement.
- Impuls fiets, waaronder stallingen en fietsnetwerk.
- Uitbreiden vrije (bus)infrastructuur, inclusief halten, DRIS enz.
- Verkeersmanagement.
- Studie naar evenwichtige verdeling (vaar)wegbeheer.
- Duurzaam veilig.
- Aanleg van nieuwe provinciale infrastructuur.

Projecten waarvoor de gemeenten primair de verantwoordelijkheid dragen

Algemeen

- Bereikbaarheidseisen aan nieuwe locaties stellen.
- Toepassen milieucriteria bij aanbesteding van gemeentelijke werken.
- Aandacht voor mobiliteitsmanagement in bestemmingsplannen, bouwvergunningen en milieuvergunningen.
- De doelstelling voor de verkeersveiligheid doorvertalen naar gemeentelijk niveau.
- Verkeersveiligheid rondom scholen aanpakken.

Fiets

- Lokale doorstroomroutes voor de fiets, aansluitend op het provinciale fietsroutenetwerk, aanwijzen.
- Zorg dragen voor goede fietsenstallingen met voldoende capaciteit bij de knooppunten van het openbaar vervoer.
- Bij aanleg van nieuwe infrastructuur vooraf de effecten op de fiets- en wandelroutes inventariseren. Bestaande routes zoveel mogelijk in stand houden en/of verbeteren.
- Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zorg dragen voor goede fietsverbindingen met omliggende gebied.

- Inventarisatie van mogelijke locaties voor Parkeer + OV-fiets rond de stadscentra.

Openbaar vervoer

- Zorg dragen voor een goede kwaliteit gemeentelijke informatie zoals stadsplattegronden en bewegwijzering op belangrijke OV-knooppunten.
- Medewerking verlenen aan Regionet bij aanleg van vrije busbanen, doorstromingsmaatregelen, haltevoorzieningen, DRIS.

Auto c.a.

- Kwaliteitseisen aan doorstroming op gemeentelijke wegen stellen.
- Stellen van milieueisen (Euronorm) aan en beperkingen aangeven voor (omvang) vrachtwagens in de grote stedelijke centra en dit combineren met een plan voor stads- en goederendistributie.
- Beleid formuleren ten aanzien van autovrije stads- of dorpscentra.
- Onderling afstemmen van de parkeernormen en -tarieven in de regio's.
- Maatregelen ter beperking van sluipverkeer.

3.4 Onderwerpen waarbij het Rijk betrokken is

De provincie toont haar ambities in het PVVP, maar is zich ervan bewust dat voor een aantal projecten ook inspanningen van het Rijk nodig zijn, of zelfs het initiatief bij het Rijk ligt. In het onderstaande overzicht worden deze projecten aangegeven.

Samenwerkingsprojecten

- Gezamenlijk verkeersmanagement/netwerkbeheer/verkeerscentrale op rijks- en provinciale wegen.
- Gezamenlijke uitwerking deur-tot-deur-bereikbaarheid.
- Uitwerking Anders Betalen voor Mobiliteit in de Noordvleugel.
- Voorbereiding overdracht opdrachtgeverschap spoor Noord-Holland in 2015.
- Uitbreiding gebruik OV-chipkaart.

Projecten waarbij het voortouw bij het Rijk ligt

- Maatregelen ter bevordering van milieuvriendelijke auto's.
- Experiment met invoeren ISA (Intelligente Snelheids Adapter).
- Gegevens voor navigatiesystemen aanleveren.
- Projecten uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT).

4 Monitoren

De uitvoering van het PVVP zal op twee manieren worden gevolgd:

- Monitoren voortgang projecten.
- Monitoren effecten van maatregelen.

4.1 Monitoren voortgang projecten

In een tweejaarlijkse bijstelling van het uitvoeringsprogramma van het PVVP zal verslag worden gedaan van de voortgang van de projecten die in de uitvoeringslijst zijn opgenomen.

4.2 Monitoren effecten van maatregelen

Voor het volgen van effecten van maatregelen wordt een set criteria gehanteerd die afgeleid wordt van de primaire doelstellingen van het PVVP. De criteria zijn verdeeld over 2 aandachtsvelden (met kerngegevens):

- Bereikbaarheid (capaciteit, gebruik, reistijd, fluctuaties in reistijd op basis van deur tot deur verplaatsingen).
- (Verkeers)veiligheid (doden en letselslachtoffers en onderzoek naar onveiligheidsgevoel).

Deze generieke effecten van alle inspanningen van de provincie tezamen (PVVP, PMI, BDU, EXINH, BONroute) worden jaarlijks gerapporteerd.

Met betrekking tot de provinciale verantwoordelijkheden als (vaar)wegbeheerder kan, onder verantwoordelijkheid van B&U het programma wordt aangevuld met:

- Leefbaarheid en duurzaamheid (leefbaarheid via aantal door provinciale wegen gehinderden (geluid en lucht)).
- Betaalbaarheid/uitvoerbaarheid (nacalculatie van provinciale projecten, het ontwikkelen en toepassen van de lifecyclebenadering om een goede afweging te kunnen maken tussen aanlegkosten en duurzaamheid en daar tegenover beheer- en onderhoudskosten (Kosten-baten monitor)).

Daarnaast wordt voor elk project of cluster van projecten vooraf vastgesteld wat het doel is en wat bereikt moet worden en op welk momenten de nameting(en) worden gehouden. Voor de start wordt een nulmeting gedaan: de huidige situatie wordt in kerngegevens vastgelegd. De ontwikkelingen worden aan de hand van de kerngegevens gevolgd.

IV ■ Uitvoeringsprogramma

1 Inleiding

In het uitvoeringsprogramma zijn die projecten en uitwerkingsmaatregelen opgenomen waarvan verwacht wordt dat zij aanzienlijk zullen bijdragen om de gewenste bereikbaarheidssituatie in 2020 ook daadwerkelijk te behalen. Uitgangspunt hierbij is een start in de periode tot en met 2012. Doel van het programma is het concreet maken van de visie.

De projecten en de uitwerkingsmaatregelen zijn per speerpunt in onderling samenhangende clusters samengebracht (hoofdstuk 2 t/m 8). In hoofdstuk 9 wordt ingegaan op de weginfrastructuur en hoofdstuk 10 brengt de kosten van monitoren in beeld. Een samenvatting wordt gegeven in hoofdstuk 11. Hierin is ook een indicatieve raming weergegeven van de kosten en een aan de uitvoering gebonden globale planning.

Het totaal vormt een dynamisch programma. Al naar gelang de voortgang, de gemeten effecten en nieuwe ontwikkelingen, kan het worden bijgesteld. Daarvoor wordt het iedere twee jaar geëvalueerd en zo nodig geactualiseerd. Om dit adequaat te kunnen doen wordt een monitorprogramma opgesteld. Hiermee dient inzicht te worden gekregen in de voortgang en effecten van de opgepakte projecten en maatregelen. Jaarlijks zullen Provinciale Staten hierover worden geïnformeerd.

En dan nu aan de slag...

Het Uitvoeringsprogramma vormt de basis om de komende jaren, samen met gemeenten, de Stadsregio Amsterdam, de aangrenzende provincies, het Rijk (maar ook zoveel mogelijk met marktpartijen en belangenorganisaties) aan de slag te gaan om de in de visie



geformuleerde uitdaging tot werkelijkheid te brengen.

Het is de bedoeling dat de Noord-Hollandse burger op alle terreinen (fiets, OV, ketenmobiliteit, verkeersmanagement, goederenvervoer en nieuwe wegen direct te maken krijgt met de gevolgen van het Uitvoeringsprogramma.

De provincie wil de projecten en maatregelen zo snel mogelijk tot uitvoering brengen. Dit kan alleen in nauwe samenwerking met andere betrokken partijen. Een goed instrument om tot een optimale samenwerking per regio te komen lijkt het inzetten op gebieds-uitvoeringspakketten. Provincie en regio maken hierin afspraken over de uitvoering van projecten en maatregelen. Hierbij worden dan ook afspraken gemaakt over de financiering en de verantwoordelijkheidsverdeling in de uitvoering.

2 Anders betalen voor mobiliteit

2.1 Inleiding

De variabilisatie van de kosten van het autogebruik, het heffen van spitstarieven, het differentiëren van de tarieven voor openbaar vervoer en parkeren hebben invloed op het gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets. Er kunnen veranderingen in tijdstip van reizen en vervoermiddel optreden of er kan worden afgezien van de reis. De reistijden over de weg zullen afnemen, de bereikbaarheid verbetert, er worden gunstige effecten voor de economische ontwikkeling en de luchtkwaliteit verwacht. Bovendien kan de groei van de automobilititeit als gevolg van de latente vraag worden beperkt.

Toepassing van het brede kader 'Anders betalen voor mobiliteit' (AMvM) kan een belangrijke bijdrage leveren aan het leefbaar en bereikbaar houden van de provincie.

2.2 Project ABvM Noordvleugel

Wat we willen bereiken

Een betere bereikbaarheid en luchtkwaliteit.

Zo gaan we dat doen

Versnelde invoering van betaald rijden in de Noordvleugel (2010).

Toelichting

Invoering van een regionaal systeem van beprijzen lijkt een logische stap op weg naar een landelijk systeem van kilometerheffing. Vanwege het draagvlak en wettelijke kaders zal een regionaal systeem voor ABvM dan ook zoveel mogelijk moeten aansluiten bij het landelijk systeem van ABvM.

Beprijzen alleen is niet voldoende om de bereikbaarheidsproblemen in de Noordvleugel op te lossen. Er wordt gewerkt aan capaciteitsvergroting van wegen. Op korte termijn zullen ook investeringen in het openbaar vervoer en flankerend beleid moeten worden gedaan om de reizigers een alternatief te bieden.

Er zullen sluitende afspraken gemaakt moeten worden over de combinatie van het afschaffen van de

BPM, de wegenbelasting en de opcenten en de financiering en organisatie van de besteding van de opgehaalde gelden uit de beprijzing.

Een milieudifferentiatie in de heffing wordt meegenomen in de implementatiestrategie voor landelijke invoering ABvM.

Projecten die hieronder vallen

- Project ABvM in de Noordvleugel, waaronder:
 - Studie naar een regionale voorloper ABvM.
 - Belonen spitsmijden.
 - Beprijzen met werkelijk variabele kosten.
 - Cordonheffing.
- Standpunten provincie inzake belastinggebied en opbrengsten ABvM.

Betrokken vakgebieden

Economie, milieu, beheer.

Betrokken partijen

Amsterdam, Almere, Stadsregio Amsterdam, Flevoland, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, bedrijfsleven, brede Samenwerkingsgroep (en Interprovinciaal Overleg (IPO) en de vier Randstadprovincies (P4).

Kostenindicatie

- Studie:€ 100.000,-.

Periode

- 2007-2010.



2.3 Prijsdifferentiatie openbaar vervoer

Wat we willen bereiken

Bevordering van het gebruik van het Openbaar Vervoer.

Zo gaan we dat doen

De tarieven van het openbaar vervoer variëren.

Toelichting

Het gaat om projecten die de positie van het OV versterken en projecten die het gebruik van lijnen met een capaciteitsoverschot in daluren bevorderen. Er kan worden gedifferentieerd tussen doelgroepen in het OV. Een hogere prijs voor een kwalitatief beter product (sneller, betrouwbaarder) of daar waar capaciteitstekorten optreden behoort tot de mogelijkheden. Indien er sprake is van beprijzen van het wegverkeer wordt op corridorniveau gezien of de prijs in de spits moet variëren: boven- of benedenwaartse bijstelling, naar gelang welk doel wordt nagestreefd.

Projecten die hieronder vallen

- Een proef met 'gratis' reizen met openbaar vervoer conform het collegeprogramma.
- Experimenten met differentiatie OV-tarieven en monitoren van effecten.
- Peiling naar bereidheid tot meebetalen door bedrijfsleven en regio's.

Betrokken vakgebieden

--

Betrokken partijen

Stadsregio Amsterdam, NS, Connexion en andere OV-bedrijven.

Kostenindicatie

- Studie:€ 50.000,-

Periode

- 2007-2009

3 Ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement

3.1 Inleiding

Bij dit speerpunt gaat het om het scheppen van mogelijkheden om tijdens de reis eenvoudiger te kunnen schakelen tussen alle netwerken (auto, openbaar vervoer en fiets).

Informatie en organisatie speelt hierbij een hoofdrol. Dat geldt ook voor mobiliteitsmanagement, waarbij de provincie wil dat dit bij bedrijven en instellingen minder vrijblijvend wordt. De eigen verantwoordelijkheid als wegbeheerder biedt mogelijkheden om concreet uitvoering te geven aan projecten.

3.2 Ketenintegratie

Wat we willen bereiken

Het flexibeler kunnen schakelen tussen de vervoerswijzen.

Zo gaan we dat doen

Het koppelen van de netwerken en het bieden van informatie.

Toelichting

Momenteel is er nog een forse scheiding in gebruik tussen de netwerken van auto en openbaar vervoer. Voor allerlei reizen kan het aantrekkelijk zijn om onderweg over te stappen. Op die manier kunnen voordelen van auto en openbaar vervoer worden gecombineerd. De netwerken kunnen op meer plaatsen en beter (fysiek) worden verknoopt en de verwijzingen naar P+R kunnen worden verbeterd door de informatie te dynamiseren. Door doelgericht te zoeken naar vervoersrelaties waarop gecombineerd gebruik van auto en openbaar vervoer voordelen biedt (in termen van reistijd/betrouwbaarheid en informatie) wordt hieraan inhoud gegeven. De provincie streeft naar maatwerk in voorlichting over reisalternatieven. Doelgroepen zijn onder meer spitsreizigers, bedrijven met veel woon-werkverkeer, transportbedrijven.

Het overstappen als verbindende actie tussen twee vervoermodaliteiten dient verder te worden verbeterd. Daarbij gaat het om:

- (dynamische) informatie op en om de overstap-knoop.
- heldere routevorming (in beide richtingen).
- minimalisering van weerstanden door afstanden en wachttijden te beperken.

Het voet- en fietsverenprogramma wordt conform het staande beleid uitgevoerd.

Projecten die hieronder vallen

- Beter verknopen van auto en openbaar vervoernetwerken.
- Het actief onder de aandacht brengen van slimme reisketens (voorlichting).
- Voorwaarden scheppen voor ketenmobiliteit, samen met bedrijven en vervoerders.
- Verbeteren kwaliteit overstap tussen allerlei vormen van vervoer (fiets, bus, trein, tram, metro, OV-fiets, taxi, auto enz.).
- Uitvoering voet/fietsverenbeleid.

Betrokken vakgebieden

Beheer, voorlichting.

Betrokken partijen

Stadsregio Amsterdam, Vervoerbedrijven, Rijkswaterstaat, bedrijfsleven.

Kostenindicatie

- Studie: € 75.000,-

Periode

- 2008-2012 (en later)

3.3 P+R

Wat we willen bereiken

Vergroten van het gebruik van P+R (versterken van deze schakel).

Zo gaan we dat doen

Tweede tranche aanleg van nieuwe P+R-locaties en uitbreiding bestaande locaties.

Toelichting

De vraag naar P+R in Noord-Holland groeit sterk. De provincie speelt hier nu al op in door na te gaan waar verbeteringen en uitbreidingen aan de vraag tegemoet komen. Betere spreiding van locaties, combinaties met carpoolplaatsen en vooral informatie over ligging, beschikbaarheid en faciliteiten is voor de gebruikers van belang. De provincie streeft eveneens naar uitbreiding van P+R bij belangrijke HOV-locaties. Daarnaast wil de provincie ook de potenties in beeld brengen van nieuwe P+R-locaties op plaatsen buiten woongebieden, waar rail/HOV en weg elkaar ontmoeten. Voordeel daarvan is dat de overstap sneller kan zonder het woonmilieu te belasten.

Projecten die hieronder vallen

- Verbeteren gebruik van bestaande P+R locaties.
- Uitbreidingsprogramma P+R ontwikkelen, 2^{de} tranche.
- Mogelijkheden verkennen van openstelling parkeerterreinen voor andere doelen.
- Reserveringsmogelijkheden voor P+R verkennen (thuis en onderweg).
- Opstellen van programma van eisen voor aanvullende voorzieningen op P+R terreinen (mede in het kader van sociale veiligheid).
- Differentiatie P+R tarieven.

Betrokken vakgebieden

Beheer, milieu.

Betrokken partijen

Stadsregio Amsterdam, gemeenten, Flevoland, OV-bedrijven, bedrijfsleven.

Kostenindicatie

- Studie € 122.000,-

Periode

- 2007-2012 (en later)

3.4 Mobiliteitsmanagement

Wat we willen bereiken

Mobilisten verleiden tot het gebruik van alternatieven voor de auto door bredere inzet van mobiliteitsmanagement.

Zo gaan we dat doen

Regelgeving binnen de eigen organisatie aanscherpen, mobiliteitsmanagement onder de aandacht van het bedrijfsleven brengen en regionale samenwerking bevorderen.

Toelichting

Het bedrijfsleven is belangrijke partij bij het op de kaart zetten van mobiliteitsmanagement. Milieueffecten zijn in toenemende mate een motief voor beperking autogebruik. De provincie wil samenwerking bevorderen bij het bereikbaar houden van bedrijfsterreinen en publiekstreckende manifestaties. De provincie neemt daarom initiatieven als het gaat over gemeentegrensoverschrijdende projecten. De Wet Milieubeheer wordt voortvarend toegepast: bedrijven dienen een keuze te maken uit een groot aantal mogelijkheden om de uitstoot in relatie tot de inrichting te beperken. Hieronder vallen ook veel mobiliteitsmaatregelen. De provincie wil de voorlichting over deze nieuwe regelgeving ondersteunen.

Projecten die hieronder vallen

- Mogelijkheden voor parkmanagement voor bedrijventerreinen actief onder de aandacht van het bedrijfsleven brengen.
- Actieve voorlichting en voortvarende van toepassing Wet Milieubeheer aangaande mobiliteitsmaatregelen voor bedrijven (brochure).

Betrokken vakgebieden

Milieu, economie.

Betrokken partijen

Stadsregio Amsterdam, Kamer van Koophandel, bedrijfsleven, gemeenten.



Kostenindicatie

- Studie: € 100.000,-

Periode

- 2007-2012 (en later)

3.5 Bereikbaarheid kust

Wat we willen bereiken

Het verbeteren van de bereikbaarheid van de kust.

Zo gaan we dat doen

Samenwerking met gemeenten en bedrijven en coördineren van plannen en maatregelen om op zomerse dagen meer reisalternatieven te bieden naar en langs de kust.

Toelichting

Het project bereikbaarheid kust verdient krachtige voortzetting. In het collegeprogramma wordt voor dit project middelen vrijgemaakt, die in nauw overleg met betrokken gemeenten en particulier initiatief vanuit het bedrijfsleven zullen worden ingezet. De provincie brengt partijen bij elkaar, coördineert,

neemt initiatieven en stimuleert initiatieven van anderen die hieraan een bijdrage kunnen leveren.

Projecten die hieronder vallen

- Voortzetting programma Bereikbaarheid Kust.
- Toepassing van verkeersmanagement.
- Uitbreiding openbaar vervoer op maat.

Betrokken vakgebieden

Milieu, economie.

Betrokken partijen

Gemeenten, bedrijfsleven, OV-bedrijven.

Kostenindicatie

- Uitvoering: € 6.000.000,-

Periode

- 2008-2010

4 Impuls fiets

4.1 Inleiding

De provincie wil voorwaarden scheppen om het fietsen te bevorderen. Het is gezond, milieuvriendelijk en goedkoop en snel op de korte afstanden. De provincie is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de aanleg en instandhouding van fietspaden en bijbehorende voorzieningen. Er wordt samen met andere wegbeheerders en de Fietsersbond gewerkt aan een verbetering van het netwerk van verbindingen.

Als voor- en natransport bij het OV vervult de fiets een dominante positie. Dit stelt eisen aan de stallingmogelijkheden en de beschikbaarheid van fietsen op OV-knooppunten. Daarnaast is er groeiende behoefte aan de combinatie van auto en fiets, zowel recreatief als utilitair waarvoor de provincie maatwerkoplossingen wil bieden. De provincie zal samen met de OV-bedrijven onderzoeken hoe verder geïnvesteerd kan worden in fietsenstallingen bij OV-knopen en P+R voorzieningen.

4.2 Fiets en ICT

Wat we willen bereiken

Verbeteren fietsgebruik en -imago.

Zo gaan we dat doen

Ontwikkelen fietsrouteplanner, reserveringssysteem en verbeteren fietsbewegwijzering.

Toelichting

Het gaat om het versterken van de positie van de fiets als hoofdvervoermiddel en in het recreatief gebruik. Informatie over beschikbaarheid van fietsen en fietsroutes draagt hieraan bij.

Projecten die hieronder vallen

- Ontwikkelen van een fietsrouteplanner.
- Fietsbewegwijzering (recreatief) met fietsknooppunten uitrollen.
- Reserveringssysteem voor fietsen op OV-knooppunten.
- Uitbreiden reisplanners met fietsmogelijkheden (Zie ook onder ICT-toepassingen).

Betrokken vakgebieden

Milieu, beheer.

Betrokken partijen

Gemeenten, Fietsersbond, wegbeheerders, ANWB, bedrijfsleven.

Kostenindicatie

- Studie:€ 150.000,-.

Periode

- 2007-2009

4.3 Stallingen en OV-fiets

Wat we willen bereiken

Meer fietsgebruik in voor- en natransport openbaar vervoer (en auto).

Zo gaan we dat doen

Samen met gemeenten plannen maken, zelf aanleggen van meer en betere fietsenstallingen en uitbreiden van OV-fiets.

Toelichting

Een middel om het fietsen in voor- en natransport te bevorderen is zorg dragen voor een in alle opzichten veilige stalling. De zekerheid dat de fiets er bij terugkeer nog staat en dat de omgeving van de stalling sociaal veilig is, helpt. De provincie verkiest hierom bewaakte stallingen boven elektronisch beheer. Er is overleg met de NS gestart.



De uitbreiding van OV-fiets (ook naar grote parkeerlocaties aan de rand van het stedelijk gebied) wordt ondersteund. Ervaringen met de Zuidtangent laten zien dat er een grote behoefte is aan stallingvoorzieningen bij halten van het OV-netwerk.

Projecten die hieronder vallen

- Verkenning van nieuwe formules voor bewaakt stallen (exploitatievormen).
- Verbetering en uitbreiding stallinglocaties bij OV-knooppunten; opstellen van programma van eisen.
- Verkennen van nieuwe investeringsmogelijkheden voor veilige stallingen bij OV-knopen (waaronder fietsboxen).
- Uitbreiding OV-fiets locaties, waaronder het Ontwikkelen 'Parkeer + OV-fiets'.
- Effecten van 'gratis' bewaakt stallen in kaart brengen.

Betrokken vakgebieden

Beheer.

Betrokken partijen

Gemeenten, Fietsersbond, OV-fiets, OV-bedrijven.

Kostenindicatie

- Studie: € 150.000,-.

Periode

- 2007-2012 (en later)

4.4 Regionale fietsinfrastructuur

Wat we willen bereiken

Meer gebruik van de fiets op de langere afstanden.

Zo gaan we dat doen

Het fietsnetwerk in Noord-Holland completeren en de kwaliteit verbeteren.

Toelichting

Als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en inzichten dient het fietsnetwerk nog verder te worden verdicht en verbeterd. Met name het woon-

schoolverkeer is er bij gebaat. Verkeersveiligheid is een belangrijke drijfveer om voorzieningen te treffen bij het scheiden van verkeerssoorten en bij kruisingen met het autonetwerk. Het rapport van de Fietsersbond biedt een goed begin en verdient, in overleg met de gemeenten, verdere uitwerking.

Projecten die hieronder vallen

- Uitwerking van het onderzoek van Fietsersbond.
- Realiseren doorstroomroutes fiets (met name naar werkgelegenheidsconcentraties).

Betrokken vakgebieden

Beheer.

Betrokken partijen

Gemeenten, Fietsersbond, andere wegbeheerders.

Kostenindicatie

- Studie: € 100.000,-.

Periode

- 2007-2012 (en later).

5 Hoogwaardig Openbaar Vervoer

5.1 Inleiding

Met Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) kan de bereikbaarheid van de Noordvleugel verbeterd worden. Het vergroot de keuzemogelijkheid van de reiziger en draagt bij aan ruimtelijke en economische potenties. Binnen de Noordvleugel gaat het om het ontwikkelen van een samenhangend netwerk met de werktitel 'Regionet'. Ook de verbindingen van buiten naar de Noordvleugel kunnen met de Regionet-formule op een hoger plan worden gebracht. Door middel van concessieverleningen, het uitbouwen en professioneel beheren van het HOV-netwerk (busbanen, haltes, reisinformatiesystemen e.d.) zal de provincie haar bijdrage leveren. Het streven is meer samenhang in het netwerk van trein, bus, tram, metro en boot, een efficiëntere exploitatie en een hoger ambitieniveau met betrekking tot de kwaliteit.

Wanneer een vorm van beprijzen van het autoverkeer wordt doorgevoerd is de noodzaak van uitbreiding van het HOV-busnet evident.

5.2 Regionet (kaart 1)

Wat we willen bereiken

Het bieden van een volwaardige manier voor stads-gewestelijke reizen en het verbeteren van vitaliteit van steden.

Zo gaan we dat doen

Versterking van de eenduidige en samenhangende Regionet-formule.

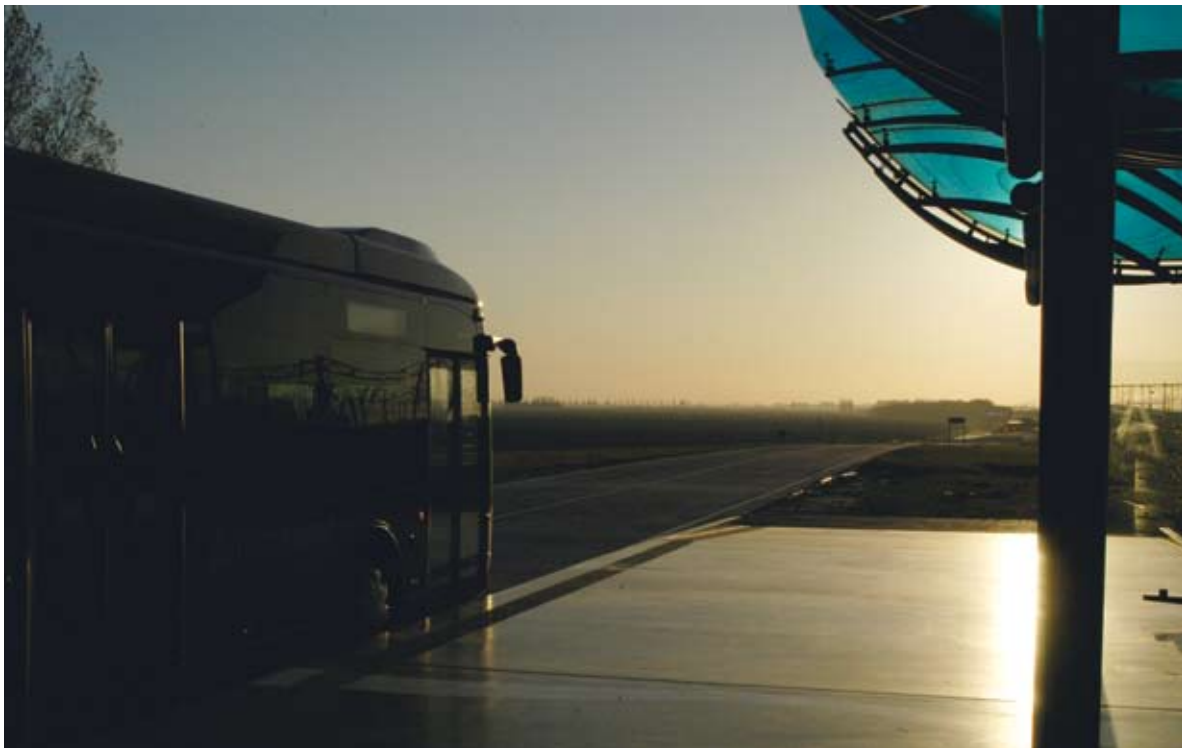
Toelichting

Bij de ontwikkeling van Regionet dient verder te worden gekeken dan de Noordvleugel.

In concessies worden bussen geëist die voldoen aan de strengste Europese normen. Er wordt bij de verlening van concessies gestreefd naar meer samenwerking met (markt)partijen die willen meebetalen aan het in standhouden van bepaalde verbindingen.

Projecten die hieronder vallen

- Versterking coördinatie, aansturing en marketing van het Regionet-concept en ontwikkelen van totaalbeeld HOV Noord-Holland (Grand Design).
- Uitrol dynamische reisinformatie (DRIS) (zie paragraaf Reisinformatie).





- Regionet-formule toepassen in Noord-Holland Noord (Heerhugowaard-Alkmaar).
- Ontwikkelen van eisenpakket voor ‘milieuvriendelijke concessies’.

Betrokken vakgebieden

Beheer.

Betrokken partijen

OV-bedrijven, Stadsregio Amsterdam, bedrijfsleven, KvK, gemeenten.

Kostenindicatie

- Studie: € 300.000,-.

Periode

- 2007-2009 (en later)

5.3 Spoor

Wat we willen bereiken

Handhaven spoorverbindingen en integratie in het regionale netwerk.

Zo gaan we dat doen

Capaciteit uitbreiden en stations toevoegen.

Toelichting

De spoorverbindingen vormen het hart van het OV-netwerk in Noord Holland. De positie van de trein kan worden versterkt door frequenties verder te verhogen en meer stoptreinen in te zetten. Dit vraagt om zeer forse investeringen in capaciteitsuitbreiding. Decentralisatie kan bijdragen aan het ontwikkelen van een totaalconcept, met verbeteringen op het gebied van aansluitingen en overstappen.

Projecten die hieronder vallen

- Uitbreiding Rail/RER/Metro in de Noordvleugel (planstudie SAAL (Schiphol-Amsterdam-Almere).
- Integratiestudie Rail in stadsgewestelijk openbaar vervoer.
- Ontwikkelen nieuwe stations.
- Ontwikkelen van potentieel opdrachtgeverschap na decentralisatie en profilering als geïnteresseerd opdrachtgever, inclusief visie ontwikkelen op eigendom en beheer van stations en infrastructuur.

Betrokken vakgebieden

--

Betrokken partijen

NS, Prorail, OV-bedrijven, Stadsregio Amsterdam, Flevoland, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, stationsgemeenten.

Kostenindicatie

- Studie:€ 200.000,-

Periode

- 2007-2012 (en later)

5.4 Vrije (bus)infrastructuur

Wat we willen bereiken

Verbetering bereikbaarheid door versterking van de positie van HOV.

Zo gaan we dat doen

Het uitbreiden van het HOV netwerk en het bieden van snelheid en betrouwbaarheid op de alle HOV-lijnen.

Toelichting

Het concept van de Zuidtangent is zeer succesvol. Het verder uitbreiden van het netwerk van vrije banen en het bieden van busprioriteit bij conflicterende belangen met het autonetwerk maakt deel uit van het programma.

Wanneer een vorm van beprijzen van het autoverkeer in de Noordvleugel wordt doorgevoerd is het realiseren van tijdige uitbreiding van vrije HOV-businfrastructuur, als antwoord op de dan toenemende vraag naar openbaar vervoer, noodzakelijk. Het exclusief gebruik van bestaande infrastructuur ten behoeve van de bus, zoals vluchtstrookgebruik, wordt daaronder begrepen.

De provincie gaat haar beheerorganisatie van de HOV-voorzieningen verder ontwikkelen tot een professionele, ondernemende, klantgerichte dienstverlener die er voor zorgt dat de infrastructuur technisch in orde is, aantrekkelijk is voor de reizigers (schoon, veilig en toegankelijk) en dat de reiziger te allen tijde over actuele reisinformatie kan beschikken.

Projecten die hieronder vallen

- Zuidtangent als integraal onderdeel van Regio-net.
- Uitbreiden netwerk Zuidtangent.
- Zuidtangentsnelweg in Haarlem.
- Vertrammen Zuidtangent.

- Verbeteren handhaving prioriteitsregelingen OV.
- Verdere planvorming voor uitbreiding van vrije businfrastructuur en (mede in verband met de komst van beprijzen).
- Netwerkuitbreidingen in Noord-Holland Noord (HAL-gebied).
- HOV-verbinding als vrije businfrastructuur Huizen-Hilversum.
- Inrichten HOV beheerorganisatie (in samenwerking met andere beheerders).

Betrokken vakgebieden

Beheer, milieu, ruimtelijke ordening, landschap.

Betrokken partijen

Gemeenten, Stadsregio Amsterdam, Flevoland, Rijkswaterstaat.

Kostenindicatie

- Studie:€ 500.000,-

Periode

- 2007-2012 (en later).



6 Verkeersmanagement en ICT-toepassingen

6.1 Inleiding

De provincie is met het project DVM Alkmaar samen met de gemeente Alkmaar en Rijkswaterstaat, als een van de eerste wegbeheerders in Nederland, begonnen met operationeel verkeersmanagement. Er is een intelligent systeem ontwikkeld, waarbij via de informatie uit de verkeersregelinstallaties, de parkeerverwijzing en de Dynamisch RouteInformatie Panelen (DRIP's) sturing van het verkeer op de ring van Alkmaar mogelijk is. De uitkomsten zijn veelbelovend en een bredere toepassing kan het gebruik van de beschikbare wegcapaciteit verder optimaliseren.

Als opdrachtgever voor het openbaar vervoer kan de provincie de functionaliteit van de OV-chipkaart en route-informatie uit bussen (doen) aanwenden om accurate informatie over de actuele dienstregeling te geven aan reizigers.

In het algemeen komen steeds meer mogelijkheden beschikbaar om informatie in te winnen en beschikbaar te stellen aan de reiziger. De provincie wil de informatie gebruiken om de mobiliteit beter te organiseren. Van belang is dat de informatie up to date en betrouwbaar is.

Hiertoe is op nationaal niveau het project Nationaal Data Warehouse (NDW) opgestart waaraan de provincie actief deelneemt.

6.2 Verkeersmanagement

Wat we willen bereiken

Beter benutten van het wegennet, waarbij de doorstroming van het verkeer op het gehele wegennet per saldo beter wordt.

Zo gaan we dat doen

- 1 samenwerking organiseren met andere wegbeheerders om het netwerk als één geheel te laten functioneren (afstemmen werkzaamheden,

- incidentmanagement, evenementen verkeerscentrale);
- 2 informatie bieden aan de weggebruiker, waarop deze (route-) keuzes kan maken;
- 3 actieve sturing van het verkeer waar nodig (files, calamiteiten).

Toelichting

Verkeersmanagement biedt een samenhangende aanpak van routes, doorstroming, reistijden en informatie, waardoor het netwerk optimaal wordt benut en de reiziger per saldo beter wordt bediend. Daarvoor zijn goede afspraken met alle wegbeheerders nodig, ook in relatie tot de uitvoering van wegwerkzaamheden. Het gezamenlijk netwerk staat in de Netwerkvisie Noord-Holland. Wanneer het verkeersmanagement op grond van actuele verkeersinformatie plaatsvindt flexibel kan worden ingezet dan wordt dit Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) genoemd.

Het gaat hierbij onder andere om:

- *Regioregie:*
Het concept van regioregie voor alle wegen in een gebied wordt verder doorgevoerd. Het Verkeerscoördinatiepunt, dat bij de provincie al voor een aantal regio's functioneert wordt versterkt.
- *Calamiteitenbeheersing en Incidentmanagement*
De provincie zal een kwaliteitsslag maken in de beheersing van incidenten/calamiteiten, om de filelengte als gevolg hiervan te verminderen. Dit wordt organisatorisch ondergebracht bij de verkeerscentrales. Het vergt goede afspraken tussen verzekeraars, wegbeheerders, hulpdiensten en politie.
- *Verkeerslichten/toeritdoseerinstallaties*
De afstemming van verkeerslichten wordt verbeterd, rekening houdend met de optreksnelheid van in de verkeersstroom aanwezige vrachtauto's (Cargo-go). Het gebruik van verkeerslichten en toeritdoseerinstallaties draagt bij aan verbetering van de doorstroming en de leefbaarheid. Ook dit wordt ondergebracht in de verkeerscentrales
- *Informatie*
De actuele verkeersinformatie wordt actiever verzameld en verspreid zoals voor verkeersinformatie



op de website, voor navigatiesystemen en voor de DRIP's.

Projecten die hieronder vallen

- Programma voor DVM en gebiedsgericht benutten.
- Studie naar mogelijkheden voor verkeerscentrales.
- Proef met dynamisch groen (Cargo-go) voor vrachtverkeer.
- Participatie in NDW met informatievergaring en -verspreiding.
- Locatieonderzoek uitbreiding DRIP's.
- Vaststellen en coördineren alternatieve routes (IN CAR) bij verstoringen.
- Verdere uitrol regioregie en invoeren corridorbenadering bij onderhoud en aanleg (vermindering verstoringen).
- Incident- en calamiteitenmanagement.
- Centrale bediening bruggen en sluizen ten gunste van conflictvermindering weg en water.

Betrokken vakgebieden

Beheer.

Betrokken partijen

RWS, gemeenten, andere wegbeheerders, hulpdiensten.

Kostenindicatie

- Studie:€ 500.000,-.

Periode

- 2007-2012 (en later).



6.3 Reisinformatie

Wat we willen bereiken

Vergroten van reiskeuzebesef en vergroten van reiskeuzemogelijkheden.

Zo gaan we dat doen

Informereren van de reiziger voor en tijdens de reis.

Toelichting

Nieuwe technieken maken het mogelijk om voorafgaand aan en tijdens de reis keuzes in tijdstip en vervoermiddel te maken op basis van actuele gegevens. Op deze markt ontwikkelen de technieken zich zeer snel. De provincie wil de reiziger ruimer informeren, maar heeft ook belang bij een efficiënter en veiliger gebruik van de netwerken; waar het haar eigen wegen betreft ligt er ook een verantwoordelijkheid voor beheer en onderhoud. Door een adequate sturing, zoals het gebruik van de gewenste omleidingsroutes en bij het bieden van 'on line informatie' aan gebruikers van het openbaar vervoer kan het reizigersbelang worden gediend.

Projecten die hieronder vallen

- Uitrustend Dynamisch ReizigersInformatieSysteem (DRIS) in de provincie en op landelijk niveau.
- Voorwaarden scheppen voor uitbreiding van reisinformatie met fiets en ketenverplaatsingen (zoals auto-P+R-OV).
- Ondersteunen van ontwikkeling 'actieve reisinformatie onderweg', gebruik makend van NDW.
- Informatie leveren aan 'vrachtauto-navigatiesystemen' m.b.t. gewenste routekeuze.

Betrokken vakgebieden

Beheer.

Betrokken partijen

Stadsregio Amsterdam, gemeenten, bedrijfsleven, waaronder producenten van navigatiesystemen.

Kostenindicatie

- Studie:€ 100.000,-.

Periode

- 2008-2010.

6.4 OV-Chipkaart

Wat we willen bereiken

Het gebruik van de OV-chipkaart als informatiebron en breed betaalmiddel.

Zo gaan we dat doen

Ondersteuning bieden bij de lancering van de chipkaart en de informatie van de chipkaart gebruiken voor actuele reisinformatie onderweg.

Toelichting

De mogelijkheden om de OV-chipkaart te gebruiken om data te vergaren (zoals het aantal reizigers dat op tijd op bestemming komt) en reizigersstromen in beeld te brengen worden onderzocht. Het wordt mogelijk om vraag en aanbod van openbaar vervoer met deze gegevens beter op elkaar af te stemmen. Door het verbreden van het gebruik van de OV-chip-

kaart kan het reizen 'van deur tot deur' met de chipkaart als betaalmiddel worden vergemakkelijkt.

Projecten die hieronder vallen

- Bijdrage aan succesvolle lancering van de OV-chipkaart, eventueel met beschikbaar stellen van een 'saldo'.
- Onderzoek 'ketenbetaling' met chipkaart (combineren van bijv. P+R+OV+OV-fiets).
- Uitbreiding gebruik met reserveren en betalen van P+R, Parkeren, OV-taxi, OV-fiets enz.

Betrokken vakgebieden

--

Betrokken partijen

OV-bedrijven, Stadsregio Amsterdam, bedrijfsleven, Rover, OV-fiets, Parkeerexploitanten, Rijk.

Kostenindicatie

- Studie: € 100.000,-.

Periode

- 2007-2009



7 Goederenvervoer

7.1 Inleiding

De economische en maatschappelijke belangen die met het goederenvervoer zijn gemoeid zijn groot. De groei van het vervoer veroorzaakt een steeds groter capaciteitsbeslag op het wegennet waardoor economische centra minder bereikbaar worden en de risico's van ontregeling en grote economische schade snel toenemen. Dit rechtvaardigt directe aandacht. Vergroten van het aandeel vervoer over spoor en water kan een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid. Maar het vervoer over de weg kan ook efficiënter. De provincie vult haar verantwoordelijkheid als wegbeheerder en als regionale overheid in. Om zo goed mogelijk aan te sluiten bij de behoeften van de markt wacht de provincie initiatieven vanuit het bedrijfsleven af en zal deze, voor zover passend in haar verkeers- en milieubeleid, ondersteunen.

7.2 Kwaliteitsnetwerk goederenvervoer (kaart 2)

Wat we willen bereiken

Verbetering van de afwikkeling van goederenvervoer over weg, rail en water.

Zo gaan we dat doen

Investeren in de provinciale weginfrastructuur en het vaarwegennet.

Toelichting

Er is voor de Randstad een kwaliteitsnetwerk goederenvervoer gedefinieerd. Bij het aanpassen, het beheer en onderhoud van de bij de provincie in beheer zijnde delen wordt specifiek rekening gehouden met de eisen die het goederenvervoer stelt. De provincie wil het transport over water bevorderen voor zover dat een bijdrage kan leveren aan de ontlasting van de wegen en aan een vermindering van de belasting van het milieu.

Voor de provinciale vaarwegen wordt onderzocht of het verruimen van de brugopeningstijden gunstige effecten op scheepvaart- en wegverkeer kunnen hebben.

Projecten die hieronder vallen

- Verbeteren kwaliteitsnetwerk goederenvervoer, met name in het kader van onderhoud.
- Aanleg keerkom Boekelermeer (als deel van een insteekhaven).
- Verkenning van mogelijkheden voor een dedicated vrachtroute tussen A8/A9 en Westrandweg/A5 met tunnel onder Noordzeekanaal.
- Uitwerking randvoorwaarden medegebruik busbanen.
- Omzetten van onze visie in een actieprogramma transport over water in het Noordzeekanaalgebied (als onderdeel van water als economische draager).
- In beeld brengen van landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor.

Betrokken vakgebieden

Beheer, economie, ruimtelijke ordening, milieu.

Betrokken partijen

Kamer van Koophandel, EVO, VNO-NCW, Schuttevaer, bedrijfsleven.

Kostenindicatie

- Studie:€ 150.000,-.

Periode

- 2007-2012 (en later).

7.3 Stedelijke distributie

Wat we willen bereiken

Een omgevingsvriendelijk systeem van stedelijke distributie.

Zo gaan we dat doen

Bijdragen leveren aan initiatieven van de steden en regio's indien die verbetering van lucht- en omgevingskwaliteit tot doel hebben.

Toelichting

Stedelijke distributie is primair een zaak van de steden zelf. Maar goederen worden meestal aangevoerd van buiten de stad. Wanneer de steden beperkingen opleggen aan bepaalde vormen van goederenvervoer



in kwetsbare gebieden en hieraan milieudoelstellingen koppelen (bijv. luchtkwaliteit), zal de provincie zo'n aanpak steunen. Regionale regie op keuze van bevoorradingssystemen, venstertijden, type vrachtauto's enz. zal de provincie op verzoek van de regio's ter hand nemen.

Projecten die hieronder vallen

- Steun aan instellen van milieuzonering in steden.
- Aanleg van centra voor overslag van goederen nabij stedelijke knooppunten.
- Beperken van uitstoot van vrachtauto's in de stad (euronorm), beperking maten en asdruk en (op verzoek) regie op goederenoverslagcentra/stadsboxen voeren.

Betrokken vakgebieden

Economie, milieu, beheer.

Betrokken partijen

Bedrijfsleven, Kamer van Koophandel, (grote) steden.

Kostenindicatie

- Studie: € 50.000,-.

Periode

- 2009-2010.

7.4 Open staan voor marktinitiatieven

Wat we willen bereiken

Open staan voor marktinitiatieven voor goederenvervoer, die een maatschappelijke meerwaarde hebben.

Zo gaan we dat doen

Meewerken aan de project initiatieven van de markt die passen in de doelstellingen van het PVVP.

Toelichting

In het overleg het bedrijfsleven zijn er veel projecten met een commerciële basis aangereikt die het goederenvervoer kunnen stroomlijnen en een bijdrage leveren aan het beperken van de milieubelasting ervan. De provincie beoordeelt initiatieven en projecten en steunt deze indien ze een bijdrage leveren aan de doelstellingen van dit PVVP.

Projecten die hieronder kunnen vallen

- Onderzoek naar randvoorwaarden voor nachtelijk vervoer over water.
- Vaarweg op orde, 24-uurs beschikbare vaarweg.
- Onderzoek naar uitbreiding netwerk van overslagpunten weg/rail/water.
- Opstellen boekje met voorbeeldprojecten.

Betrokken vakgebieden

Economie, milieu.

Betrokken partijen

Kamer van Koophandel, EVO, bedrijfsleven.

Kostenindicatie

- Studie: € 50.000,-.

Periode

- 2007-2012 (en later).

8 Ruimtelijke ontwikkeling

8.1 Inleiding

Hoewel ruimtelijke ontwikkeling een zaak van lange termijn is, biedt het belangrijke aanknopingspunten voor het mobiliteitsvraagstuk. Bestaande situaties kunnen niet of nauwelijks worden gewijzigd, maar in nieuwe situaties en ook wanneer herstructureringsopgaven aan de orde zijn is mobiliteit aan de orde.

De provincie heeft een initiërende, regisserende en zo nodig aanwijzende rol, waarbij met alle betrokkenen in een vroegtijdig stadium overleg plaatsvindt. Mobiliteit zal hierbij worden gehanteerd in synergie met alle andere randvoorwaarden.

8.2 Ontwikkellocaties

Wat we willen bereiken

Het bewerkstelligen van 'de juiste ruimtelijke invulling op de juiste plaats'.

Zo gaan we dat doen

Een kaartbeeld opstellen met een typering ontwikkellocaties vanuit het perspectief van de Structuurvisie.

Toelichting

Vanuit de Structuurvisie zullen gebiedsuitwerkingen ter hand worden genomen. Daarvoor dienen een aantal mobiliteitsaspecten expliciet in beeld te worden gebracht, zoals de (rest)capaciteit van bestaande infrastructuur en de aanwezigheid van OV-knopen. Locaties die op grond van hun mobiliteitsprofiel geschikt of juist ongeschikt zijn voor bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen (woningbouw, bedrijven-terrein, natuurgebied enz.) worden geormerkt.

Projecten die hieronder vallen

- studie naar potentie-locaties voor woningbouw.
- studie naar potentie-locaties voor kantoren- en bedrijven.
- studie naar OV-knopen met woningbouw- en werkgelegenheidspotentie.

Betrokken vakgebieden

Ruimtelijke inrichting, milieu, landschap, economie en beheer.

Betrokken partijen

Stadsregio Amsterdam.

Kostenindicatie

- Studie:€ 50.000,-.

Periode

- 2007-2008.

8.3 Sturen op mobiliteit

Wat we willen bereiken

Tijdige bereikbaarheid van locaties garanderen.

Zo gaan we dat doen

Er worden op basis van kwaliteitseisen bereikbaarheidscriteria uitgewerkt.

Toelichting

Bereikbaarheid verbeteren is een leidend thema voor de provincie. Sturen op mobiliteit betreft een nieuwe invulling van het begrip 'mobiliteitstoets' uit de Nota Mobiliteit. Bij het ontwikkelen van de Structuurvisie volgens de nieuwe Wet RO past het opstellen van een 'toets door de provincie' niet. In de Structuurvisie kunnen wel eisen worden gesteld aan de bereikbaarheid van locaties per auto, openbaar vervoer en fiets. Door de financiering en de tijdige beschikbaarheid ervan te laten garanderen door initiatiefnemers van plannen zal het inhoud krijgen. De provincie neemt een in intiërende, regisserende en zo nodig aanwijzende rol op zich. Bereikbaarheid wordt zoveel mogelijk uitgedrukt in reistijden van deur tot deur.

Projecten die hieronder vallen

- Uitwerking van het begrip bereikbaarheid van deur tot deur.
- Opstellen kwaliteitsbeelden bereikbaarheid van woon- en werklocaties per auto, openbaar vervoer en fiets.



Betrokken vakgebieden

Ruimtelijke inrichting.

Betrokken partijen

Stadsregio Amsterdam.

Kostenindicatie

- Studie: € 50.000,-.

Periode

- 2007-2008

8.4 Ruimtelijke kwaliteit

Wat we willen bereiken

Betere synergie tussen infrastructuur ontwikkelingen en de omgeving.

Zo gaan we dat doen

Nieuwe werkwijze voor omgang met landschap/ andere ruimteclaims.

Toelichting

In de provincie Noord-Holland wordt ruimte steeds schaarser en neemt het belang toe om hier op een steeds beter verantwoorde wijze mee om te gaan. Vandaar dat ook het belang toeneemt om in een steeds bredere context ontwikkelingen in de ruimte, zoals de aanleg van infrastructuur te bekijken. De kwaliteit en duurzaamheid van de oplossing staat hierbij voorop. De Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (PARK) wordt hierbij in een vroeg stadium actief ingeschakeld.

Projecten die hieronder vallen

- Een nieuwe werkwijze in samenwerking met de PARK vormgeven en in ieder geval hanteren bij projecten A8-A9 en Westfrisiaweg.

- Verkenning naar dubbel grondgebruik en infrastructuur.
- Aanhaken bij studies in het kader van de structuurvisie.

Betrokken vakgebieden

Ruimtelijke inrichting.

Betrokken partijen

Stadsregio Amsterdam, gemeenten.

Kostenindicatie

- Studie: € 75.000,-.

Periode

- 2007-2009.

9 Weginfrastructuur

9.1 Inleiding

In de visie zijn speerpunten benoemd die aanleiding zijn voor beleidsintensivering en ombuigingen. De verwachting dat er sprake zal zijn van een doorgaande ontwikkeling van het autogebruik en een toenemende vraag naar (vaar-)wegcapaciteit. De verbetering en uitbreiding van de weg- en vaarweginfrastructuur gaat onverminderd voort en zal een belangrijke bijdrage blijven leveren aan het veilig stellen van de bereikbaarheid van locaties.

De in onderstaande paragrafen beschreven activiteiten hebben betrekking op het beheren van de provinciale infrastructuur en op verbeteringen en uitbreidingen, met het oog op bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en milieu.

Alle projecten die al deel uitmaken van lopende programma's (PMI, BDU, EXINH, BONroute enz.) voor zover ze in dit hoofdstuk niet zijn opgenomen, lopen gewoon door. Zie hiervoor bijlage 5.

9.2 Infrastructuur algemeen

Wat we willen bereiken

Beheer van samenhangend en duurzaam netwerk.

Zo gaan we dat doen

Verdere afspraken maken met andere wegbeheerders.

Introductie lifecycle-benadering bij aanleg en beheer van infrastructuur.

Toelichting

De provincie wil de discussie over het beheer van infrastructuur door rijk, provincies, gemeenten en het hoogheemraadschap heropenen. De provincie streeft naar het beheer van een samenhangend wegennetwerk, waar nu op een aantal plekken nog sprake is van weinig samenhang. Voor vaarwegen is het streven eveneens hierop gericht.

Als opdrachtgever richt de provincie zich van oudsher vooral op de eerste drie fasen van het bouwproces: definitie, ontwerp en bouw. Dat betekent dat

'investeringskosten' het belangrijkste criterium is. Echter: hoe belangrijk investeringskosten ook zijn, deze focus houdt onvoldoende rekening met de uiteindelijke gebruikswaarde (kwaliteit en toekomstwaarde) en met de exploitatie- en onderhoudskosten van een bouwwerk. Ervaringen die de provincie de afgelopen jaren heeft opgedaan (met o.a. het beheer van de Zuidtangent) heeft haar doen besluiten om in de toekomst meer aandacht te geven aan de levensduurkosten. Aangezien hier nog weinig ervaring mee is opgedaan, wordt hiermee op beperkte schaal in 2008 gestart. Onderzocht zal worden of en in hoeverre hiermee op onderhoudskosten van nieuwe projecten kan worden bespaard. Onderhoudskosten voor bestaande (vaar)wegen blijven dus ongewijzigd.

In het Vernieuwingsakkoord tussen de Regieraad Bouw en het Interprovinciaal Overleg (IPO) van september 2006 hebben provincies de levensduurkostenbenadering vastgelegd. In het verlengde hiervan zal de provincie ook onderzoeken of meerjarige en integrale onderhoudscontracten en DBM (Design, Build & Maintain)¹⁴ bij nieuwbouw voordelen kunnen bieden. Hiermee is al enige ervaring opgedaan bij de N242 en de N201.

Projecten die hieronder vallen

- Evenwichtige verdeling (vaar)wegbeheer over overheidslagen waaronder:
 - Wegennet in Haarlemmermeer, uitwisseling van wegen.
 - Mogelijke overdracht van N-wegen van rijk naar provincie.
- Experimenteren met toepassing lifecycle benadering vanaf 2008 en de daarmee samenhangende aanpassing van begroting
- Geleidelijk invoeren lifecycle analyses en toetsing bij alle projecten vanaf 2009/2010
- Vanaf 2008 structureel overwegen van meerjarige en geïntegreerde onderhoudscontracten en DBM-contracten bij nieuwbouw.

¹⁴) Design, Build & Maintain = ontwerpen, bouwen en onderhouden.

Betrokken vakgebieden

Beheer (trekker).

Betrokken partijen

Rijkswaterstaat, gemeenten en Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

Kostenindicatie

- Studie: € 250.000,-.

Periode

- 2008-2012 (en later).

9.3 Milieu, water en Duurzaam veilig (kaart 3)

Wat we willen bereiken

Duurzaam veilig inrichten van het (provinciale) wegennet en verminderen milieubelasting.

Zo gaan we dat doen

Voortzetten acties 2^e fase Duurzaam veilig;
Stimuleren gemeenten bij doorvoeren Duurzaam veilig;
Doorvoeren milieumaatregelen op basis van Provinciaal Milieu Beleidsplan.

Toelichting

De provincie geeft veiligheid een hoge prioriteit. Alle in dit uitvoeringsprogramma opgenomen weginfrastructuurprojecten worden getoetst aan veiligheids-eisen zodat de veiligheid op onze eigen wegen gewaarborgd is. Daarnaast nemen wij ook generieke maatregelen gericht op het verhogen van de verkeersveiligheid door verdere kosteneffectieve uitvoering van de 2^{de} fase programma Duurzaam veilig. De BDU wordt ingezet om gemeenten aan te moedigen hun eigen aandeel daarin te nemen en met name de verkeersveiligheid om scholen te verbeteren. Het uitvoeringsprogramma van het PVVP biedt ook kansen op het behalen van een beter milieu resultaat, in lijn met de doelen van het Provinciaal Milieu-beleidsplan. Juist de bestaande weg- en vaarweginfrastructuur kan hierbij een eigen bijdrage leveren. De provincie gaat aan de slag met een meerjaren programmasturing voor de acties: energiebesparing in

de eigen organisatie, duurzaam bouwen, vermindering van geluidhinder, luchtverontreiniging en licht-hinder en hergebruik van afvalstoffen, waaronder baggerspecie.

Met het vastleggen van functionele specificaties voor de bestaande infrastructuur zal het milieuresultaat meetbaar worden.

Bij de aanleg en het beheer van infrastructuur wordt rekening gehouden met de doelstellingen van de provincie op het gebied van watermanagement door het uitvoeren van een watertoets.

Projecten die hieronder vallen

- Voortzetting kosteneffectief uitvoeren acties 2^e fase project Duurzaam veilig (onderdeel essentiële herkenbaarheidkenmerken voor 2011 afronden).
- Opstellen van een meerjarenprogramma duurzaamheid en energiebesparing.
- Uitbreiden toepassing duurzame energie: LED verlichting in openbare verlichting en verkeersregelinstanties.
- Gebruik van afvalstoffen als bouwstof bij aanleg van infrastructuur (Het project 'Bagger is weg' valt hier ook onder).
- Realiseren geluidsreductie door toepassen ZOAB in stiltegebieden.
- Opstellen beeldkwaliteitsplannen en bevorderen ruimtelijke kwaliteit.
- Hanteren van een watertoets bij infrastructurele projecten.

Betrokken vakgebieden

Beheer, milieu.

Betrokken partijen

Gemeenten, andere wegbeheerders.

Kostenindicatie

- Studie: € 50.000,-

Periode

- 2007-2012 (en later)

9.4 Weginfrastructuurprojecten: corridors en gebieden (kaart 4)

Wat we willen bereiken

Verbetering van de (auto)bereikbaarheid.

Zo gaan we dat doen

Op corridor- en gebiedsniveau nagaan of uitbreiding of aanleg van weginfrastructuur bijdraagt aan de bereikbaarheid en past in een integrale ruimtelijke ontwikkeling.

Opnemen van projecten in het PMI.

Toelichting

Als gevolg van ontwikkelingen in de provincie zal er ook nog sprake zijn van capaciteitsuitbreidingen van het wegennet. De mate waarin hangt sterk af van het succes dat bij invulling, uitwerking en uitvoering van de speerpuntprojecten kan worden behaald.

In het onderstaande overzicht worden de wegenprojecten gebundeld naar corridor of gebied. Dit sluit aan bij de gedachte dat aanleg van nieuwe wegen of substantiële uitbreiding van bestaande wegen gevolgen heeft voor de bereikbaarheid van een groter gebied. Dit geldt ook voor de rol die vervoersalternatieven kunnen spelen. Soms kan gekozen worden voor een mix van maatregelen die leidt tot een betere oplossing met een groter maatschappelijk draagvlak. Vanwege deze brede aanpak is het mogelijk om aandacht te besteden aan andere aspecten, zoals ruimtelijke kwaliteit bij inpassing, milieu, water en landschap.

De provincie staat bij de aanleg en verbetering van haar eigen infrastructuur een brede aanpak voor. Tal van instrumenten worden hiervoor ingezet, afhankelijk van de situatie. Aan de hand van MER's, maatregelen voor flora- en fauna, ontsnippering, luchtkwaliteit, ruimtelijke en beeldkwaliteit en andere milieumaatregelen (zoals energie uit asfalt, riolering, toepassen ZOAB, energiezuinige led verlichting) draagt de provincie zorg voor een duurzame en verantwoorde inpassing van de infrastructuur. Binnen de budgetten voor infrastructuur wordt een deel gereserveerd voor inpassing.

9.4.1 Corridor Alkmaar-Den Helder

Ring Alkmaar-west

Ongelijkvloers maken van enkele aansluitingen met capaciteitstekort

Kostenindicatie

- Studie € 100.000,-

Ring Alkmaar-oost en noord na overdracht van noordelijk deel van Alkmaar

Capaciteitsuitbreiding (deels in uitvoering)

Kostenindicatie

- Studie PM

N250 en TESO-haven

Onderzoek naar de gevolgen voor de N250 bij verplaatsing door het Rijk van de TESO-haven (lange termijn). Korte termijn aanpassing N250.

Kostenindicatie (korte termijn)

- Uitvoering korte termijn € 15.000.000,-
- Beheer en onderhoud € PM

9.4.2 Corridor Den Helder - Den Oever

Verkeersafwikkeling in de driehoek N240/N99/A7 en ontsluiting Wieringerrandmeer

Onderzoek naar de ontsluiting van de woningbouwlocatie naar de N240 of de A7 in combinatie met onderzoek naar de mogelijkheden van ontsluiting van glastuinbouw (Agriport) op twee vervangende aansluitingen op de A7.

Kostenindicatie

- Studie € 100.000,-

9.4.3 Corridor Alkmaar-Enkhuizen

Westfrisiaweg Alkmaar-Enkhuizen

Momenteel is de MER in voorbereiding.

Voortvarende aanleg.

Kostenindicatie

- Uitvoering (75% van totaal) € 100.000.000,- + PM.
- Beheer en onderhoud € PM.

9.4.4 Corridor Haarlem-Alkmaar

A9 en aansluiting Heiloo

Aanleg van deze aansluiting bepleiten bij het Rijk, inclusief capaciteitsuitbreiding van de A9 (gedeeltelijk) in samenhang met de ontwikkeling van de bouwlocaties Heiloo (wonen in het groen) en Boekelermeer

Kostenindicatie

- Uitvoering € --

A22 en westelijke randweg Beverwijk

Bijdrage aan onderzoek naar een functiewijziging van de A22 in relatie tot de aanleg van de westelijke randweg Beverwijk, het ontwikkelen van een stadsring Beverwijk en ontsluiting Velsen-Noord.

Kostenindicatie

- Studie € 100.000,-

9.4.5 Gebied Waterland

N247/N235

Onderzoek naar nut, noodzaak en consequenties van uitbreiding van de provinciale wegen, in combinatie met verbetering van vervoersalternatieven

Kostenindicatie

- Studie € 50.000,-

A7 Amsterdam-Purmerend-Hoorn

Bij het Rijk aandringen op onderzoek naar verdere uitbreiding van de A7 na de ZSM-maatregelen, in samenhang met ontwikkeling van vervoersalternatieven

Kostenindicatie

- Uitvoering € --

9.4.6 Corridor Amsterdam-Zaandam-Alkmaar

A8-A9

De provincie doet een studie naar de meest duurzame variant van de A8-A9, waarbij de samenhang met vervoersalternatieven in beeld worden gebracht.

Kostenindicatie

- Studie € 100.000,-
- Uitvoering € PM
- Beheer en onderhoud € PM

N246

Onderzoek naar downgraden van de N246 (langzaam rijden gaat sneller) in relatie tot het project A8-A9

Kostenindicatie

- Studie € 50.000,-
- Beheer en onderhoud € PM

9.4.7 Corridor Schiphol-Amsterdam-Almere ('t Gooi)

A9/A1/A6

Bevorderen van besluitvorming door het Rijk over de uitbreiding van deze wegverbinding als stroomlijnvariant

Kostenindicatie

- Uitvoeringtoegezegde bijdrage maximaal € 50.000.000,-

Regionale weg door het IJmeer

Onderzoek naar nu en noodzaak van deze wegverbinding, in relatie tot besluitvorming over A6-A1-A9 (opgenomen in SAAL).

Kostenindicatie

- Uitvoering € PM

9.4.8 Corridor Amsterdam – Haarlemmermeer

Parallelstructuur A4

Vanwege de groei van het woon-werkverkeer in de westflank van de Noordvleugel (Schiphol e.o.)

wordt een verkenning naar de capaciteit van de A4 uitgevoerd.

Kostenindicatie

- Studie PM

Wegenstructuur Zuidwestflank

Onderzoek naar behoefte aan wegcapaciteit in het grensgebied tussen Noord- en Zuid-Holland in relatie tot de gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek, in samenhang met de corridor Amsterdam-Haarlemmermeer.

Kostenindicatie

- Studie € 100.000,-

9.4.9 Gebied omsloten door A4-A9-A2-N201

N201++

Verkenning naar de toekomstige verkeersafwikkeling in Amstelland en Meerlanden na 2015 in relatie tot de opgewaardeerde A9 en A2. Hieronder vallen naast de N201 ook Fokkerweg en aansluiting A9/Amstelveen oost. Er is samenhang met verbetering van het openbaar vervoer en eren relatie met de te ontwikkelen bedrijfsterreinen.

Kostenindicatie

- Studie € 100.000,- (eerste fase)

9.4.10 Corridor Amsterdam-Zandvoort

Oost-west corridor Haarlem

Het betreft een bijdrage aan het onderzoek naar de mogelijkheden om de overlast van het verkeer door Haarlem te beperken.

Kostenindicatie

- Studie € 50.000,-

10 Monitoren

Conform uitgangspunten van het PVVP worden een monitoringsprogramma ontwikkeld. Gestart wordt met een pilot voor dataverzameling. Deels gaat het om generieke gegevens, deels loopt dat parallel aan de uitvoering van projecten. Voor een deel wordt in de toekomst gebruik gemaakt van de data die via het Nationaal Data Warehouse worden gegenereerd.

Kostenindicatie

- Studie € 50.000,-

11 Samenvatting

De hieronder staande tabellen vormen een financiële samenvatting van het uitvoeringsprogramma.

In tabel 11.1 (speerpunten) zijn studiekosten opgenomen tot een bedrag van € 2.897.000,- die gedekt zijn in de BDU voor 2007. De uitvoeringskosten voor Bereikbaarheid kust ter grootte van € 6.000.000,- zijn opgenomen in het collegeprogramma 2007-2011.

In tabel 11.2 (auto-infrastructuurprojecten) zijn de studie- en uitvoeringskosten voor het grootste deel pas na 2011 aan de orde. Deze bedragen zijn of worden gedekt uit PMI, BDU, EXINH of Bonroute. De jaarlijkse kosten voor beheer en onderhoud zullen ook pas na 2011 verschijnen.

11.1 Speerpunten (bedragen in €)

Financieel overzicht PVVP

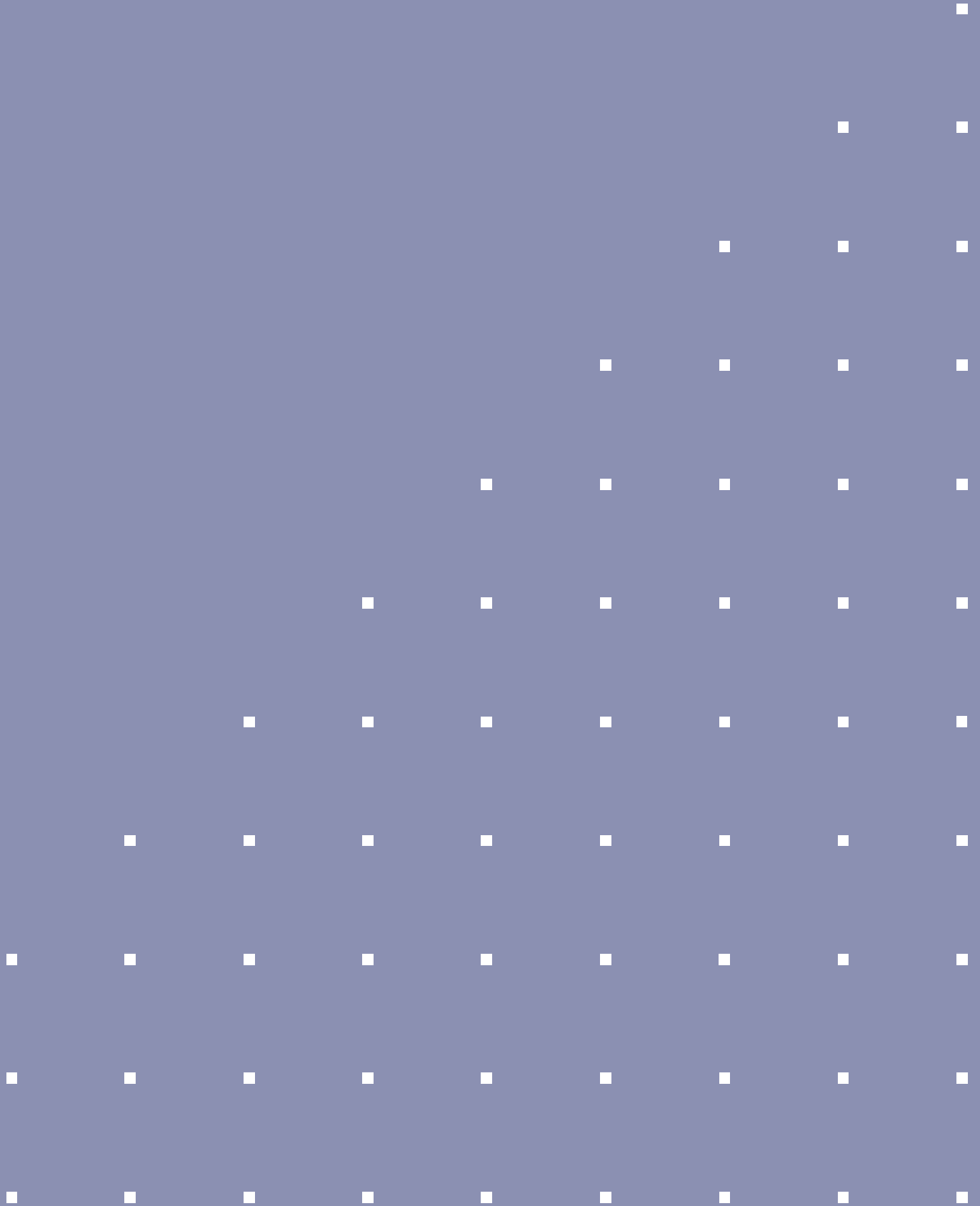
Hoofdstuk	Speerpunt		Totaal gedekte studiekosten	Totaal gedekte uitvoeringskosten
2	Project ABvM	Studie	150.000	6.000.000
		Uitvoering		
3	Ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement	Studie	222.000	
		Uitvoering		
4	Impuls Fiets	Studie	400.000	
		Uitvoering		
5	HOV	Studie	900.000	
		Uitvoering		
6	Verkeersmanagement en ICT-toepassingen	Studie	700.000	
		Uitvoering		
7	Goederenvervoer	Studie	250.000	
		Uitvoering		
8	Ruimtelijke ontwikkelingen	Studie	175.000	
		Uitvoering		
9	Weginfrastructuur	Studie	50.000	
		Uitvoering		
10	Monitoren	Studie	50.000	
		Uitvoering		
	Totaal speerpunten		2.897.000	6.000.000

11.2 Autoinfrastructuur (bedragen in €)

Financieel overzicht PVVP

hoofdstuk	Omschrijving		Totaal studie en uitvoering	beheer en onderhoud per jaar
9.4.1	Alkmaar – Den Helder	Studie	100.000	
		Uitvoering	15.000.000	
		Beheer en Onderhoud		45.000
9.4.2	Den Helder – Den Oever	Studie	100.000	
		Uitvoering		
		Beheer en Onderhoud		
9.4.3	Alkmaar – Enkhuizen	Studie		
		Uitvoering	100.000.000 + PM	
		Beheer en Onderhoud		3.000.000 + PM
9.4.4	Haarlem-Alkmaar	Studie	100.000	
		Uitvoering		
		Beheer en Onderhoud		
9.4.5	Gebied Waterland	Studie	50.000	
		Uitvoering		
		Beheer en Onderhoud		
9.4.6	Amsterdam-Zaandam-Alkmaar	Studie	150.000	
		Uitvoering	PM	
		Beheer en Onderhoud		PM
9.4.7	Schiphol-Amsterdam-Almere	Studie	100.000	
		Uitvoering	50.000.000 + PM	
		Beheer en Onderhoud		
9.4.8	Amsterdam-Haarlemmermeer	Studie	100.000 + PM	
		Uitvoering		
		Beheer en Onderhoud		
9.4.9	Gebied A4/A9/A2/ N201	Studie	100.000	
		Uitvoering		
		Beheer en Onderhoud		
9.4.10	Amsterdam-Zandvoort	Studie	50.000	
		Uitvoering		
		Beheer en Onderhoud		
	totaal autoinfrastructuur		165.850.000 + PM	PM

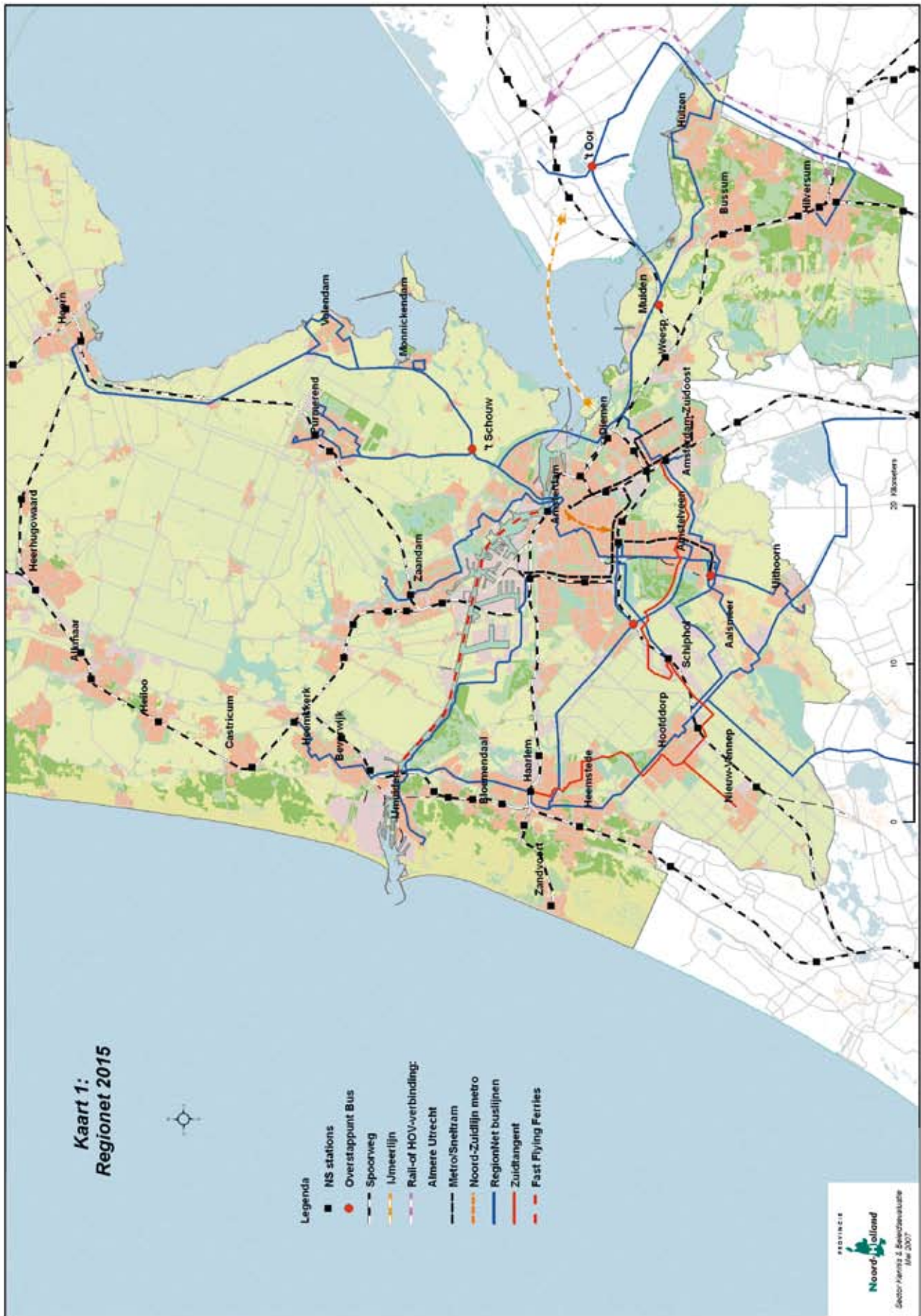
Plankaarten



**Kaart 1:
Regionet 2015**



- Legenda**
- NS stations
 - Overstappunt Bus
 - - - Spoorweg
 - - - IJmeerlijn
 - - - Rail-of HOV-verbinding:
 - Almere Utrecht
 - Metro/Sneltram
 - Noord-Zuidlijn metro
 - Regionet buslijnen
 - Zuidhangert
 - - - Fast Flying Ferries



PROVINCIE
Noord-Holland
Sector Koning J. Beekmanslaan
1105 AA Amsterdam
11e 2007

Kaart 2: Kwaliteitsnetwerk Goederenverkeer



Legenda

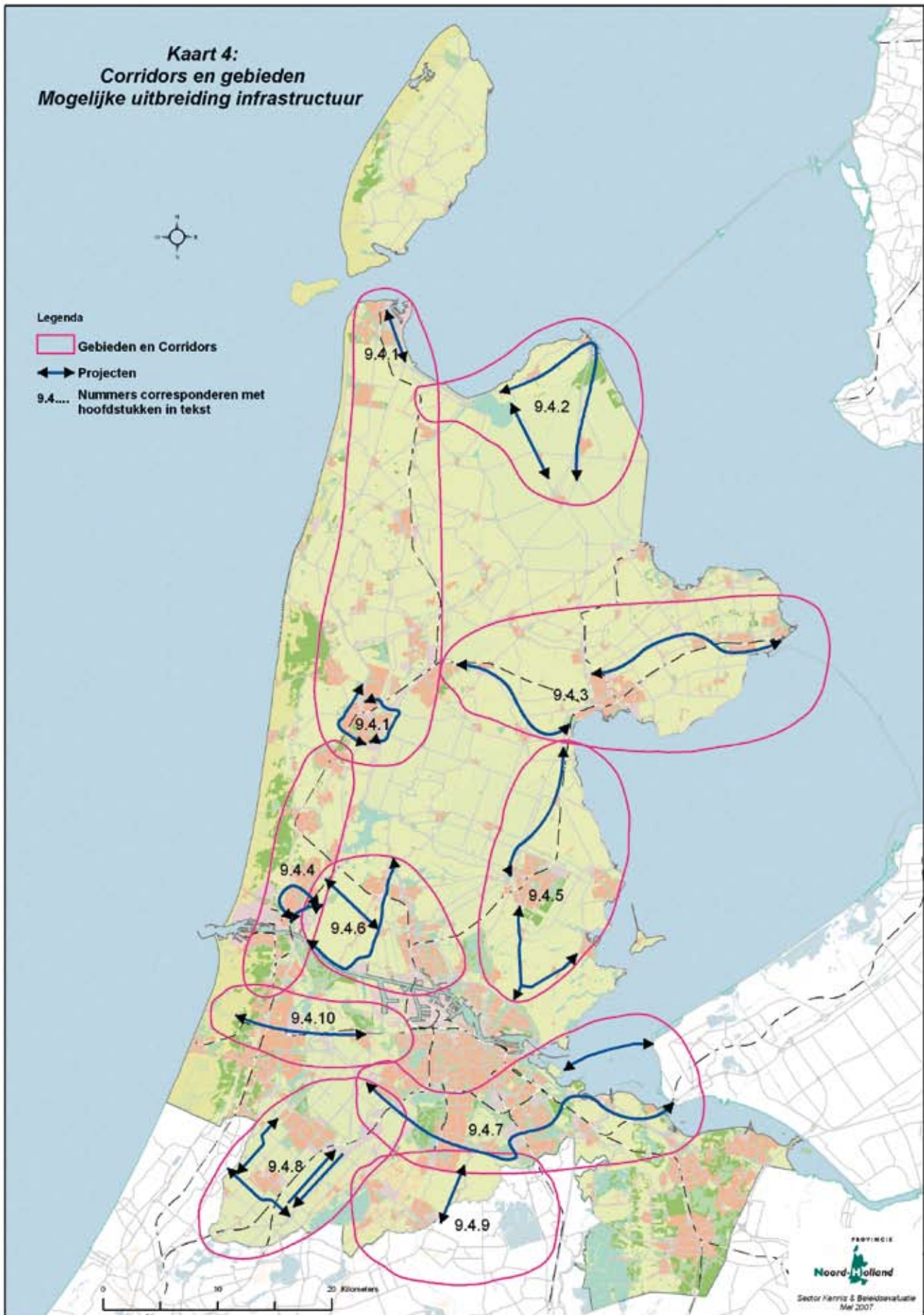
-  Spoorweg
-  Vaarweg
-  Wegen



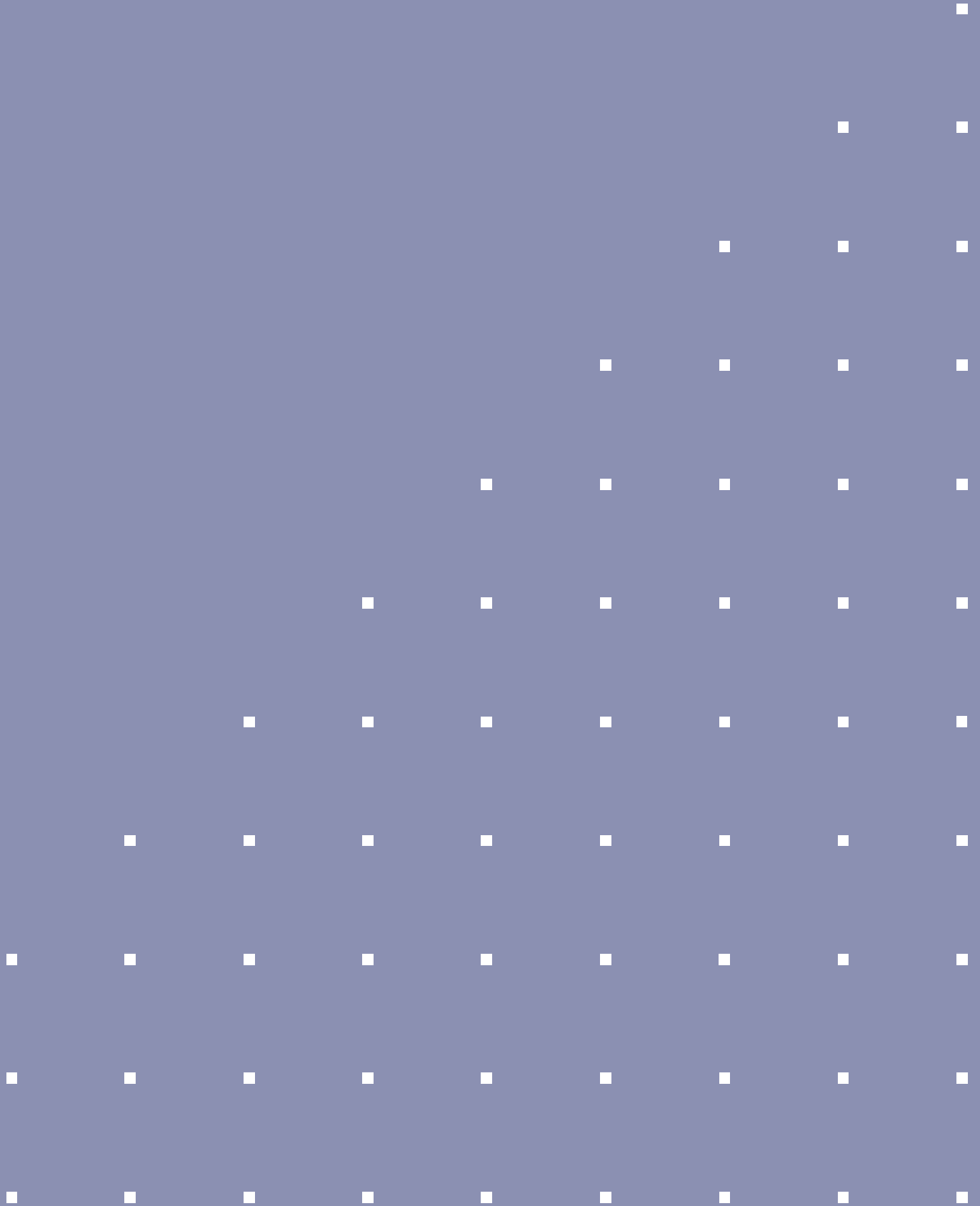
**Kaart 3:
Categorisering Duurzaam Veilig
Provinciale Wegen**



**Kaart 4:
Corridors en gebieden
Mogelijke uitbreiding infrastructuur**



Bijlagen



B1 ■ Samenvatting uitgangspunten

■ PVVP 2003 en overzicht actualisatie

Geconstateerd wordt dat de mobiliteitsbehoefte in hoog tempo blijft uitbreiden.

Het centrale uitgangspunt in het PVVP 2003 is 'ruimte voor mobiliteit'. Dit wordt verkregen door een vrije keuze in mobiliteit te geven en de mobiliteitsgroei en accommoderen. Dit overigens met oog voor de randvoorwaarden die de omgeving stelt.

Infrastructuur is leidend voor de ruimtelijke ordening. Notoire knelpunten worden opgelost door capaciteitsuitbreiding, waarbij de effecten op netwerkniveau worden bekeken. De aanpak is gericht op verknopen van de bestaande netwerken.

Hoe wordt dit beleid vorm gegeven?

Door meer vraaggericht te werken, samenhang met andere beleidsvelden te zoeken en samenwerking met andere partners na te streven. Het gaat uiteindelijk om een flexibel plan waarin resultaatgerichte acties worden beschreven.

De vraag naar bereikbaarheid in Noord-Holland is gedifferentieerd. In het zuidelijk deel van de provincie treden vele capaciteitsknelpunten op bij zowel weg als OV. In het noordelijk deel zij deze er ook, maar van een andere orde van grootte. Bovendien speelt daar het probleem om tegen verantwoorde kosten een minimumniveau voor het OV te garanderen. De kuststrook kent zijn specifieke bereikbaarheidsprobleem op mooie zomerse dagen. Op deze vragen moet een antwoord worden gegeven.

Dit gebeurt door voor alle netwerken (auto, OV, fiets en vaarwegennet) aan te geven op welke manier deze kunnen worden verbeterd. Er worden kwaliteitseisen geformuleerd. Voorts wordt aandacht besteed aan het verknopen van de netwerken ten behoeve van het transport van personen en goederen. Bij de rol van mobiliteitsmanagement wordt uitvoerig stilgestaan. De keuze die door de provincie wordt gemaakt is die van verleiden en niet die van afdwingen.

Pas als veiligheid en leefbaarheid in het geding komen kunnen er beperkingen worden opgelegd. Er worden daartoe randvoorwaarden en taakstellingen geformuleerd.

Ten slotte wordt aangegeven op welke wijze de samenwerking met andere partners wordt vormgegeven en de financiering wordt geregeld.

In onderstaand schema een overzicht van de delen van het PVVP 2003 die al dan niet geactualiseerd zijn.

Nr	Hoofdstuk (PVVP 2003)	Wordt vervangen door (PVVP 2007)	Vigerend (PVVP 2003)
1	Hoofdlijnen Beleid		
1.1	Kenmerken van mobiliteit	Visie deel (deel II)	
1.2	Uitgangspunten voor ruimte mobiliteit	Visie deel (deel II)	
1.3	Werkwijze	Visie deel (deel II)	
2	Bereikbaarheid		
2.1	Bereikbaarheid Noord-Holland		Tekst PVVP 2003 blijft vigeren en toevoegingen in deel II (netwerkanalyses)
2.2	Het wegennetwerk		Tekst PVVP 2003 blijft vigeren en toevoegingen in deel II
2.3	Openbaar vervoer netwerk		Tekst PVVP 2003 blijft vigeren en toevoeging speerpunt HOV
2.4	Fietsnetwerk	Speerpunt fiets	
2.5	Vaarwegennetwerk		Tekst PVVP 2003 blijft vigeren
2.6	Verknoping netwerken personen	Speerpunt ketenmobiliteit	
2.7	Mobiliteitsmanagement	Speerpunt ketenmobiliteit	
2.8	Goederenvervoer	Speerpunt goederenvervoer	
3	Veiligheid en leefbaarheid		
3.1	Veiligheid		Tekst PVVP 2003 blijft vigeren. Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid is vervallen. De provincie en de Stadsregio Amsterdam hebben voor hun gebied zelf de verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid overgenomen.
3.2	Leefbaarheid		Tekst PVVP 2003 blijft vigeren en toevoegingen in deel IV
4	Werkwijze en financiering		
4.1	Financiering infrastructuur		Tekst PVVP 2003 blijft vigeren en toevoegingen in deel IV
4.2	Andere vormen van financiering		Tekst PVVP 2003 blijft vigeren en toevoegingen in deel IV
4.3	Het provinciale infratructuurprogramma (PMI)		Tekst PVVP 2003 blijft vigeren
4.4	Prioriteiten prioriteringsmethodiek		Tekst PVVP 2003 blijft vigeren
4.5	Exploitatie openbaar vervoer	Wet Brede Doeluitkering (BDU) Verkeer en Vervoer	
4.6	Samenwerken		Tekst PVVP 2003 blijft vigeren en toevoegingen in deel IV

B2 Reismotieven; kenmerken en trends

In deze bijlage wordt een beschouwing gegeven over de verschillende motieven die aan het reizen in Noord-Holland ten grondslag liggen. Per motief wordt aandacht besteed aan de kenmerken en de trends die van invloed zijn. In de uitwerking van de visie worden de mogelijkheden die de verschillende speerpunten bieden nader onderzocht.

In de gekleurde balk wordt aangegeven in welke mate de aspecten door de reiziger van belang worden geacht en waar het provinciale beleid zich vooral op kan richten.

Woon-werkverkeer

Kenmerken

Betrouwbare reistijd Snelheid Comfort/gemak (Sociale) veiligheid Kosten

De belangrijkste factoren voor de reis keuze zijn betrouwbaarheid van de reistijd en snelheid. Comfort en sociale veiligheid komen op de tweede plaats. Kosten zijn maar beperkt van invloed, omdat deze vaak door de werkgever worden gedragen.

Het woonwerkverkeer heeft een sterk individueel karakter (gemiddelde bezettingsgraad auto 1,15). Het is een belangrijke bron van filevorming op de weg. In het openbaar vervoer zorgt het voor een enorme piekbelasting (met name in de ochtendspits).

De oorzaak hiervan is het vast ingesleten patroon van tijdbesteding in de huishoudens.

Trends

Flexibilisering van de arbeid die niet tijdgebonden is (geldt voor veel 9 tot 5 banen), kan zorgen voor het spreiden van de spits.

Het verlengen van de werkweek werkt ongunstig uit, maar arbeidsparticipatie van vrouwen (tweeverdienerhuishoudens) leidt vaak tot gemiddeld kortere werkweken met meer flexibele werktijden.

Woon-schoolverkeer

Kenmerken

Betrouwbare reistijd **(Sociale) veiligheid** **Kosten** **Snelheid** **Comfort/gemak**

Woon-schoolverkeer kenmerkt zich nog meer dan woon-werkverkeer door reizen op piekmomenten. Vooral de (brom)fiets speelt een belangrijke rol in de vervoerwijzekeuze. Daarmee is er niet direct een capaciteitsprobleem aan de orde (met uitzondering van de OV-gebruikers) maar veel meer een verkeersveiligheidsknelpunt. Veel jonge kinderen worden door hun ouders voorafgaand van de rit naar het werk met de auto naar school gebracht, wat de veiligheid van hen die naar school fietsen of lopen in gevaar brengt. In de ochtendspits valt de vervoersvraag van woon-werk en woon-schoolverkeer samen. Het fietsen naar school gaat ook over veel grotere afstanden, vooral in de dun bevolkte gebieden van de provincie; er is sprake van interlokaal (brom)fietsverkeer.

Trends

Wat betreft de basisscholen is er sprake van een groeiende tendens om kinderen met de auto te brengen en op te halen. Het gaat hier om relatief korte ritten of ketenverplaatsingen waarbij de school op weg naar een andere bestemming wordt aangedaan.

Woon-winkelverkeer

Kenmerken

Comfort/gemak **(Sociale) veiligheid** **Kosten**
Snelheid
Betrouwbare reistijd

De meeste verplaatsingen met dit motief plaats vallen buiten de werkdagspitsuren en zijn redelijk gespreid (mede door koopavonden en -zondagen). De knelpunten doen zich in de winkelcentra voor op koopavond en zaterdagmiddag en de koopzondagen. In de omgeving van grote winkelcentra is het op die momenten zeer druk, en ook op enige afstand daarvan drukker dan in de ochtendspits. Dit heeft consequenties voor de bereikbaarheid per auto en de vraag naar parkeren. Voor boodschappen doen is de auto veruit favoriet. In subcentra en kleinere kernen is de positie van lopen en fietsen sterk: er is sprake van frequenter bezoek. Voor veel gebieden is de dominante positie van het autoverkeer niet zo problematisch. In binnensteden echter wel. In deze gebieden is de onbalans tussen mensen die met de auto willen komen en wat mogelijk zeer groot.

Trends

Er is een trend om grote winkelconcentraties naar buiten de stedelijke centra te verplaatsen, om de bereikbaarheid per auto te verbeteren. Hiermee komt de bereikbaarheid per fiets onder druk te staan en is de aansluiting op het OV niet meer vanzelfsprekend.

Ketenverplaatsingen worden bevorderd (auto-fiets, of auto-OV) om zo de leefbaarheid in een groter gebied om de stedelijke centra te verbeteren.

Zakelijk verkeer

Kenmerken

Betrouwbare reistijd	(Sociale) veiligheid	Kosten Snelheid	Comfort/gemak
-----------------------------	-----------------------------	----------------------------------	----------------------

Zakelijk verkeer kenmerkt zich door zeer diffuse reispatronen die gedurende de gehele werkdag plaatsvinden. De bijdrage aan de spitsdruk is gering. De bestemmingen zijn geconcentreerd in de gebieden met veel economische activiteiten (winkelcentra, kantorencomplexen en bedrijventerreinen. Veruit de meeste verplaatsingen gaan per auto, mede omdat een flink deel van de verplaatsingen meerdere bestemmingen per dag aandoet en/of er goederen moeten worden meegenomen. Een deel van deze zakelijke reizen gaan ook noodzakelijkerwijs per auto, vooral als er veel materiaal moet worden meegenomen (bv. vertegenwoordigers en monteurs).

Trends

De ontwikkeling van ICT in het zakendoen leidt niet tot afname van het zakelijk verkeer; integendeel, E-commerce enz. hebben tot gevolg dat er meer kilometers in de zakelijk sfeer worden gemaakt. Het spreiden van commerciële activiteiten over een groter deel van Nederland leidt tot een verlenging van de gemiddelde ritlengte; onder invloed van prijsbeleid zal de efficiency in de ritplanning toenemen, wat leidt tot een afname van het aantal ritten.

Sociaal-recreatief verkeer

Kenmerken

Comfort/gemak	(Sociale) veiligheid Kosten	Betrouwbare reistijd	Snelheid
----------------------	--	-----------------------------	-----------------

Sociaal recreatieve verplaatsingen zijn vooral belangrijk voor het maatschappelijk functioneren van de samenleving. Er zal een minimum bereikbaarheidsniveau moeten worden vastgesteld om sociaal isolement te voorkomen. Het vervoer vindt vooral buiten de spits plaats en de herkomst en bestemmingspatronen zijn zeer diffuus. Voor het algemeen sociaal-recreatieve verkeer (dus niet naar publiekstrekkers) zijn er vrijwel geen specifieke knelpunten aan te wijzen. Mensen die voor sociaal-recreatieve doeleinden onder weg zijn, reizen veel meer samen (gemiddelde bezettingsgraad auto 2,8).

Trends

Het toenemende aantal ouderen is de belangrijkste oorzaak van de groei van het reizen met een sociaal recreatief motief. Ouderen kiezen vaker voor OV, maar met het versralen van het OV-aanbod worden belangrijke bestemmingen minder goed bereikbaar.

Het aantal reizen neemt af, maar de afstand tot de bestemmingen neemt toe, mede als gevolg van het toenemende autobezit onder ouderen.

Reizen naar publiekstrekkers

Kenmerken

Comfort/gemak/fun (Sociale) veiligheid	Betrouwbare reistijd	Snelheid Kosten
---	-----------------------------	----------------------------

Of het nu gaat om kustbezoek bij mooi weer, het bezoek aan de Zwarte Markt in Beverwijk of aan een tijdelijk evenement als Sail, steeds gaat het om een zeer grote vervoersvraag waaraan in korte tijd moet worden voldaan en die op min of meer vaste voorspelbare plaatsen (en vaak ook tijden) tot capaciteits-tekorten leidt. Dit betreft zowel de weg als het openbaar vervoer. Het blijkt, dat vervoersalternatieven vooral worden genomen, naar de mate waarin ze bijdragen aan een goed gevoel en een plezierige dag (denk aan de tuktuks en het belang van vriendelijk personeel).

Trends

Het aantal publiekstrekkers zal verder uitbreiden (pretpark Nederland).

Bovendien is er een forse toename in het bezoek van publiekstrekkers. De piek in de vervoersvraag is vaak zo hoog dat de opgetelde capaciteit van alle modaliteiten tekort schiet. De bereikbaarheid van 'andere' bestemmingen loopt gevaar als gevolg van de verkeersstromen naar evenementen.

Goederenvervoer

Kenmerken

Tijdkritische goederen

Snelheid	Kosten Betrouwbare reistijd	Comfort/gemak (Sociale) veiligheid
-----------------	--	---

Containervervoer

Betrouwbare reistijd	Kosten Snelheid	Comfort/gemak (Sociale) veiligheid
-----------------------------	----------------------------	---

Bulkvervoer

Betrouwbare reistijd Kosten	Snelheid	Comfort/gemak (Sociale) veiligheid
--	-----------------	---

Goederenvervoer is onmisbaar bij het economisch functioneren van onze maatschappij. Een groeiend aandeel van de vervoersstromen wordt vervoerd over de weg. De belangrijke transportassen die de economische centra onderling verbinden zijn in de spits overbelast. Dit leidt in toenemende mate tot extra kosten en een geringere betrouwbaarheid.

Bij het bevoorraden van stedelijke centra liggen beperkingen in de vorm van venstertijden.

Tot 2020 wordt een verdubbeling van de vervoersstromen over de weg verwacht (Nota Mobiliteit). Het schrikbeeld is dat ook het aantal ritten verdubbelt. Omdat de beladingsgraad momenteel slechts 60% bedraagt (CBS) kan nog veel worden gewonnen door vervoersefficiency.

Trends

Containersering van het transport maakt uitwisselbaarheid van vervoerswijzen gemakkelijker. Voorts bestaat de behoefte om voor transport over de weg grotere eenheden (road-trains) in te zetten. De gevolgen voor het wegonderhoud zijn hierbij een punt van zorg.

B3 Overzicht geconsulteerde partijen

Voor de eerste consultatieronde zijn de volgende partijen uitgenodigd.

- Alle gemeenten uit de regio's Kop van Noord-Holland Noord-Kennemerland en Westfriesland, Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek.
- De provincies Flevoland, Zuid-Holland en Utrecht.
- De Stadsregio Amsterdam.
- Rijkswaterstaat en Hoogheemraadschap Noord-Hollands Noorderkwartier.
- Vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en enkele grote bedrijven.
- Watergebonden bedrijfsleven.
- OV-gebonden bedrijven en organisaties.
- Overige maatschappelijke organisaties en verenigingen.

Voor de tweede consultatieronde zijn uitgenodigd:

- Alle gemeenten uit de regio's Kop van Noord-Holland Noord-Kennemerland en Westfriesland, Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek.

B4 ■ Uitwerking randvoorwaarden ■ en criteria

Inleiding

In het PVVP zijn zeven speerpunten geformuleerd waarop het beleid van de provincie zich de komende vijf jaren vooral op zal richten. De lopende projecten uit het Provinciaal Meerjarenplan Infrastructuur (PMI) en projecten die jaarlijks voor de Brede Doel Uitkering (BDU) worden aangemeld worden beschouwd als staand beleid waarvoor het bestaande beoordelingskader ongewijzigd blijft bestaan. De projecten die worden ontwikkeld in het kader van de speerpunten worden gezien hun aard in een breder afwegingskader beoordeeld. Hieronder volgt een korte toelichting op de wijze waarop randvoorwaarden en criteria zijn toegepast bij het opstellen van de projectclusters uit Deel IV: Uitvoeringsprogramma.

Resultaat: drie lijsten

In de visie wordt aangegeven dat oplossingsrichtingen en projecten aan randvoorwaarden moeten voldoen en moeten worden beoordeeld aan de hand van criteria. In dit document wordt de methodiek uitgewerkt die wordt toegepast om de projecten die door de regio's, belanghebbenden en de provincie zijn aangedragen, op kansrijkheid te scoren. Daarbij is het de bedoeling dat er drie lijsten ontstaan:

- Kansrijke projecten, met draagvlak in de regio's en bij belanghebbenden.
- Kansarme projecten waarbij het draagvlak ontbreekt.
- Projecten waarover een verschil van inzicht bestaat en welke na een latere (bestuurlijke) beoordeling op een van de andere lijsten terecht komen.

De lijsten zijn in samenspraak met de regionale partners opgesteld. Voor een eerste ronde zijn de regio's en belanghebbenden uitgenodigd om projecten aan te dragen en te motiveren waarom ze in passen in een of meer van de geformuleerde speerpunten uit de visie. In de tweede ronde is een voorzet van de provincie besproken met de regio's, waarna de projecten op een van de bovenstaande lijsten terecht komen. De lijsten hebben daarmee de status van groslijst en geven geen onderlinge prioriteit. Vóór de vaststelling van het PVVP door GS zal een voorstel worden gedaan om middelen over de projecten te verdelen.

Het afwegingskader op hoofdlijnen

In het afwegingskader wordt een onderscheid gemaakt tussen randvoorwaarden en criteria. Randvoorwaarden hebben een min of meer absolute betekenis en zijn terug te voeren op wettelijke beperkingen, 'absolute waarden' of ruimtelijke kaders waartoe al besloten is.

Criteria kenmerken zich doordat er in meer of mindere mate aan wordt of kan worden voldaan; projecten kunnen langs een lat worden gelegd en gescoord.

Deels komen de randvoorwaarden ook als een criterium voor. Bijvoorbeeld: het aspect geluid is randvoorwaarde als wettelijke normen worden overschreden en kan een criterium zijn wanneer een project binnen de wettelijke normen blijft maar toch een bijdrage aan een verbetering kan opleveren.

Randvoorwaarden

- *Verkeersveiligheid*: het project mag niet leiden tot een verslechtering van de verkeersveiligheid, gemeten in ongevals-kans en doden en gewonden.
- *Luchtkwaliteit*: wettelijke normen, besluit luchtkwaliteit.
- *Geluidsnormen*: wet geluidhinder.
- *Externe veiligheid*: wettelijke normen en richtlijnen.
- *Vogel en Habitatrichtlijn*.
- *Waterkwantiteit*: normen inzake oppervlaktewater.
- *Vastgestelde ruimtelijke plannen*: de structuurvisie of voorlopers daarvan (streekplannen en ontwikkelingsbeelden).
- *Regionale effectiviteit*: Het project moet minimaal een gemeentegrensoverschrijdend, regionaal of provinciaal doel hebben. Dat wil overigens niet zeggen dat het geen betrekking kan hebben op binnengemeentelijk project.

Criteria

De criteria zijn verdeeld over 4 aandachtsvelden. Ze zijn ontleend aan opvattingen binnen de sector verkeer en vervoer en de aanpalende sectoren binnen de provincie: Water, EZ, Milieu, RI, NLR en B&U. De aandachtsgebieden zijn:

- Bijdrage aan betrouwbare bereikbaarheid (oplossing knelpunt).
- Veiligheid.
- Leefbaarheid en duurzaamheid.
- Betaalbaarheid/uitvoerbaarheid.

Een verdere uitsplitsing van deze aandachtsvelden staat hierna.

Criteria bij het thema betrouwbare bereikbaarheid (oplossing knelpunt)

Onder betrouwbare bereikbaarheid wordt verstaan de gemiddelde (wens) snelheid waarmee een bepaalde reis moet kunnen worden gemaakt en de kans dat dit ook werkelijk lukt.

- Doorstroming (snelheid).
- Reistijd van deur-tot-deur.
- Betrouwbaarheid reistijd.
- Kwaliteit reisproduct.
- Ontsluiting bedrijventerrein.
- Ontsluiting woonkern.
- Ontsluiting publiekstrekker.
- Regionale effectiviteit.

Criteria bij het thema veiligheid

Onder veiligheid wordt verstaan de mate waarin verkeersdeelnemers onder veilige condities (in termen van doden en gewonden en een gevoel van veiligheid) aan het verkeer kunnen deelnemen.

- Verkeersongevallen.
- Subjectieve veiligheid.
- Sociale veiligheid.
- Schoolroute.
- Modal shift.
- Externe veiligheid.

Criteria bij het thema leefbaarheid en duurzaamheid

Onder leefbaarheid wordt verstaan: een omgeving die geschikt om erin of ermee te leven. Bij duurzaamheid gaat het om de levensduur van een project of aanpak (bezien over de gehele productie-gebruik-verwijderingscyclus).

- Luchtkwaliteit.
- Geluidshinder.
- Barrierewerking.
- Verwarming.
- Visuele vervuiling en licht.
- Aantasting landschap.
- Natuur.
- Water.
- Beeldkwaliteit.
- Modal shift.

Criteria bij het thema betaalbaarheid/uitvoerbaarheid

Onder betaalbaarheid wordt een gunstige maatschappelijke kosten-batenverhouding verstaan; onder uitvoerbaarheid de technische haalbaarheid en draagvlak voor de uitvoering.

- Kosten, zowel financieel als maatschappelijk.
- Baten, zowel financieel als maatschappelijk.
- Uitvoerbaarheid.
- Regionale bijdrage, een financiële bijdrage vanuit de regio.
- Regionaal draagvlak.

B5 Overzicht van lopende projecten

Projecten uit het PMI 2007-2011

Deze projecten staan in de aparte PMI-rapportage

Projecten ten gevolge van de MIT-afspraken 24 oktober 2006

Onderwerp	Status	Initiatief
Nadere uitwerking spitsstrook A9 Heiloo-Uitgeest	Startnotitie ligt ter visie	Rijkswaterstaat Noord-Holland
Regionale Verkenning A4/Werkstad A4	Regionale verkenning vrijwel gereed; In 2007 start planstudie	Provincie Noord-Holland
Verkenning Zaanlijn	Markt- en capaciteitsverkenning	Prorail
Planstudie OV (SAAL)	Planstudie loopt richting afspraken over toekomstvaste spoormaatregelen	Ministerie van V&W
Planstudie Weg Schiphol-A'dam-Almere	Uitwerking stroomlijnvariant + inpassing maatregelen bus	Ministerie van V&W
Zeesluis IJmuiden	Start verkenning	Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam
Vaart in de Zaan	Besluitvorming inz. Wilhelminasluis	Provincie Noord-Holland
Structureel aandacht voor mobiliteitsmanagement bij onderhoud	Loopt	Rijkswaterstaat
Regionaal (bus) vervoer Almere-A'dam	Studie	Provincies Flevoland/NH
project Fileproof A10	Uitwerking richting uitvoering	Rijkswaterstaat Noord-Holland
Actieplan Ketenintegratie	Actieplan gereed	Stadsregio Amsterdam
A10 Noord	Verkenkende studie naar problematiek t.a.v. capaciteit	RWS-NH
Planstudie A27/A1/A28 inz. verbinding Almere-'t Gooi	Studie loopt	Prov. Flevoland
A8/A9	Verkenning met aandacht voor betrokkenheid markt	Prov. Noord-Holland
Versnelling Trein Utrecht-Almere	Overleg	Coördinatiegroep spoor
Uitbreiding A9, A7 en mogelijk A8	Verkenning met aandacht voor betrokkenheid markt	Rijkswaterstaat Noord-Holland
Zuidtangent Oost-West	Verkenning	Stadsregio Amsterdam en provincie Noord-Holland
RegioNet	Uitwerking loopt	Provincie Noord-Holland
Ombouw Amstelveenlijn	Afronding Verkenningen studie problematiek	Stadsregio Amsterdam
N23 (Houtribdijk)		Ministerie van V&W
Luchtkwaliteit	Samenhangend regionaal plan	Provincie Noord-Holland

Grootschalige BDU-projecten

Onderwerp	Status	Initiatief
N242	Wordt op dit moment gerealiseerd (kader PMI)	Provincie Noord-Holland
HAL/OV-corridor (HAL=Heerhugowaard-Alkmaar-Langedijk)	Realisatie	Provincie Noord-Holland

Extra Investeringsimpuls Noord-Holland

Onderwerp	Status	Initiatief
N201	In uitvoering	Provincie Noord-Holland
Integraal bereikbaarheidsplan Hilversum e.o.	Plan is gereed; thans in uitvoering	Provincie Noord-Holland
Bereikbaarheid kust Bloemendaal-Zandvoort	Afgerond (voor wat betreft de EXIN-H investeringen)	Provincie Noord-Holland
N23 Westfriaweg	Concept-Mer-gereed	Provincie Noord-Holland
Zuidelijke Randweg Zaanstad	In uitvoering	
Oostweg Haarlem	Aanleg 2008-2011	Haarlem
Verkeersmanagement A8_A9	In uitvoering	Provincie Noord-Holland
Omlegging A9 Badhoevedorp	Tracéwetprocedure loopt	Rijkswaterstaat
Zuidtangente West/Oost	Verkenning	Provincie Noord-Holland
RegioNet Haarlem/IJmond+Gooi en Vechtstreek	Uitwerking	Provincie Noord-Holland
Zuid As	Geld is gereserveerd	Amsterdam

Bereikbaarheids Offensief Noordelijke Randstad (BONRoute)

Onderwerp	Status	Initiatief
Vanpoolregeling	Loopt	Provincie Noord-Holland
Realisatie Transferpunten (P+R)	Loopt	Provincie Noord-Holland
Realisatie busbaan Hoofddorp-Aalsmeer	Opening 2008	Provincie Noord-Holland
Aanleg vrijliggende busbaan Hoofddorp-Nieuw Vennep	Opening 2008	Provincie Noord-Holland
Versnellingsmaatregelen Zuidtangente West	In uitvoering, totaal gereed voor 2010	Haarlem
Planstudie HOV/lightrail Gooi	Studie richting	Provincie Noord-Holland

Colofon

Uitgave

Provincie Noord-Holland
Postbus 123
2000 MD Haarlem
Tel.: (023) 514 31 43
Fax: (023) 514 40 40
Internetadres: www.noord-holland.nl
E-mailadres: post@noord-holland.nl

Eindredactie

Provincie Noord-Holland
Directie Beleid
Sector Verkeer en Vervoer

Fotografie

Provincie Noord-Holland
Beeldnet

Grafische verzorging

Provincie Noord-Holland
MediaProductie

Papier

Hello matt, houtvrij MC

Oplage

500 exemplaren

Haarlem, juni 2007