

Verkeers- en Vervoersplan Noord-Holland

Ruimte voor mobiliteit

Beleidsdeel

Inhoud

5	Inleiding
9	1 Hoofdpijnen beleid
1.1	Kenmerken van mobiliteit
1.2	Uitgangspunten ruimte voor mobiliteit
1.3	Werkwijze
17	2 Bereikbaarheid
2.1	Bereikbaarheid Noord-Holland
2.2	Het wegennetwerk
2.3	Openbaar vervoer netwerk
2.4	Fietsnetwerk
2.5	Vaarwegennet
2.6	Verknoping netwerken personen
2.7	Mobiliteitsmanagement
2.8	Goederenvervoer
71	3 Veiligheid en leefbaarheid
3.1	Veiligheid
3.2	Leefbaarheid
85	4 Werkwijze en financiering
4.1	Financiering infrastructuur
4.2	Andere vormen van financiering
4.3	Het provinciaal infrastructuurprogramma (PMI)
4.4	Prioriteiten en prioriteringsmethodiek
4.5	Exploitatie openbaar vervoer

Inleiding

De problematiek

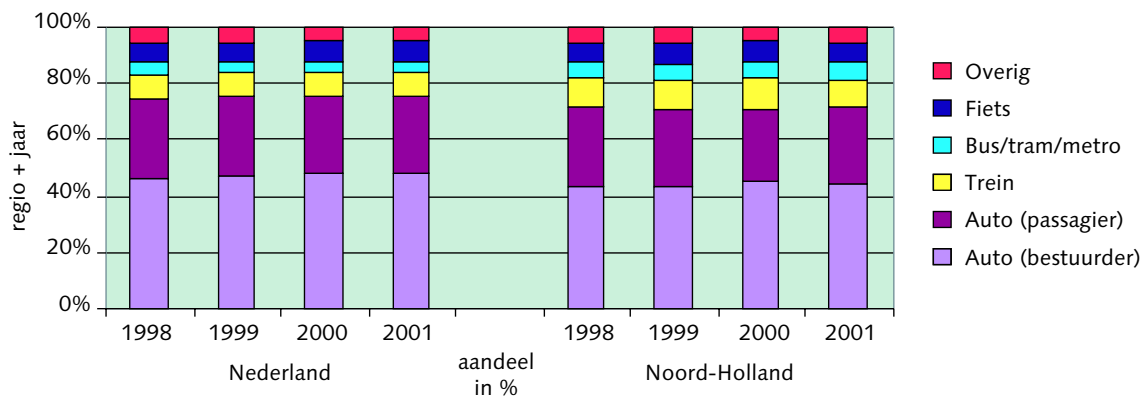
De mobiliteit in Noord-Holland is groot en groeit nog steeds. In het zuidelijk deel van Noord-Holland, maar ook rond een aantal stedelijke kerngebieden in het noorden, heeft deze groei tot een bereikbaarheidsproblematiek geleid die van een dergelijke omvang is dat er een situatie dreigt te ontstaan waarbij het economisch en sociaal functioneren van dat gebied ernstig in gevaar komt. Begrippen als 'netwerkstad' en 'Deltametropool' verliezen hun betekenis als aan de verbetering van de bereikbaarheid niets wordt gedaan. De bereikbaarheid van de Mainport Schiphol, de havens langs het Noordzeekanaal, van de Amsterdamse regio en Almere wordt met de dag slechter. In toenemend tempo wordt het totale netwerk steeds kritischer belast en resulteert een kleine verstoring al snel in een complete chaos op een groot deel van het netwerk. Daarnaast baart de onveiligheid op het wegennet grote zorgen en pleegt het drukke verkeer ook een aanslag op de leefbaar-

heid in zowel de stedelijke als de meer landelijke gebieden. De meer landelijke gebieden hebben een eigen bereikbaarheidsproblematiek. De keuzemogelijkheden om je in deze gebieden te verplaatsen zijn aanzienlijk minder.

De mismatch tussen wat moet en wat kan

De laatste decennia is de groei van het autobezit en gebruik extreem toegenomen, is er sprake van een economische 'boom' en neemt de individualisering zulke vormen aan dat oplossingen op knelpuntniveau niet meer voldoen en complete onderdelen van netwerken (openbaar vervoer en weg) moeten worden aangepast. Deze schaalvergroting van de oplossingen leidt tot een immense kostenstijging van de projecten die hier overgaan, waardoor er eigenlijk sprake is van een onoverbrugbare kloof tussen de noodzakelijke investeringen en de daadwerkelijk

Verdeling kilometrage over de verschillende vervoerwijzen, 1998-2001



beschikbare middelen. Daarbij komt dat de mobiliteitsvraag ook steeds indringender conflicteert met zaken die te maken hebben met leefbaarheid en veiligheid hetgeen resulteert in de dringende behoefte ook daar fors in te investeren. Maar alleen meer geld is niet de oplossing. Ook een goede organisatie van het vervoer, meer samenwerken tussen overheden, het bieden van aantrekkelijke alternatieven, gerichte informatie, goede voorzieningen en een betere benutting van wat er al is, maken deel uit van het dichterbij brengen van de oplossing van de bereikbaarheidsproblemen.

Een Verkeers- en vervoersplan voor Noord-Holland

Het voorgaande is een probleem voor iedereen maar de verantwoordelijkheid voor de oplossing ligt vooral bij de nationale overheid. Die beschikt over de meeste middelen, beheert de nationale, verbindende wegen en spoorverbindingen en bepaalt hoeveel gelden er naar de regionale en lokale overheden gaan. Het Rijk bepaalt ook welke mobiliteitsgeleidende maatregelen in de breedte kunnen worden ingezet, die van invloed zijn op het mobiliteitsgedrag van de Nederlander en dus ook van de Noord-Hollander. Het regeerakkoord 2002 moet nog haar uitwerking krijgen in het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan waardoor voor de provincie duidelijke kaders ontbreken tegen welke achtergrond (m.n. organisatorisch en financieel) het regionale verkeer en vervoerbeleid moet en kan worden vormgegeven. Voor de provincie echter geen reden om af te wachten. Daarvoor zijn de problemen te groot.

De provincie wil haar eigen verantwoordelijkheid nemen, voor zover haar eigen polsstok reikt, ten aanzien van de problemen op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Met dit plan wil de provincie op een herkenbare, aansprekende wijze aangeven welke visie zij heeft op het verkeer en vervoer in de hele provincie Noord-Holland en daarbij vooral ingaan op die elementen van het beleidsveld verkeer en vervoer waar de provincie zich een rol aanmeet en/of bevoegdheden heeft. Daarmee is het een realistisch plan.

De partners

Het Verkeers- en vervoersplan Noord-Holland beschrijft functioneel netwerken van wegen, openbaar vervoer en vaarwegen die buiten haar gebieds- (en bevoegdheids-) grens reiken. In het zuiden van de provincie zelfs provinciegrens overschrijdend, op Noordvleugelniveau. De provincie doet ten aanzien van deze netwerken inhoudelijk en organisatorische voorstellen die opgevat moeten worden als een aanbod van haar richting de partners. Dit betekent dat de provincie in samenspraak met haar partners keuzen wil maken en niet alleen. De provincie staat daarbij een krachtige samenwerkingsrelatie voor ogen in de vorm van een uitvoeringsorganisatie die voldoende is uitgerust en goed wordt aangestuurd. Verder blijft de provincie met het beschrijven van haar verkeers- en vervoersbeleid binnen de grenzen van haar eigen bevoegdheid.

Voor uitspraken over stads- en streekvervoer, fietsvoorzieningen, verkeersveiligheid ed. binnen de

regio Amsterdam is het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) formeel verantwoordelijk. Ten aanzien van provinciale wegen en vaarwegen binnen het ROA gebied ligt dat anders. De provincie wil ook hier haar verantwoordelijkheid nemen. Het bereikbaar houden (door aanleg van wegen, maar ook door aanleg infrastructuur voor het openbaar vervoer in het kader van RegioNet); het duurzaam inrichten en het voorkomen van knelpunten in de leefbaarheid door een integrale ontwerpopgave bij verbetering infrastructuur, zijn doelstellingen die de provincie hier wil nakomen. Daarmee levert de provincie ook een bijdrage aan de taakstelling van het ROA voor verkeersveiligheid en aan de gedeelde doelstelling ten aanzien van hoogwaardig openbaar vervoer (RegioNet) in Noordvleugel.

Het plan

De verwevenheid van relaties gevoegd bij de dynamiek van de provincie als geheel en het Noordelijk deel van de Randstad in het bijzonder, heeft ertoe geleid dat de provincie werkt vanuit een beleidsvisie en een beleidsagenda, waardoor en waarmee flexibel op ontwikkelingen kan worden ingespeeld. Daarmee ook kan de provincie vraaggericht opereren, inspelen op maatschappelijke wensen en de mogelijkheid bieden voor een interactieve aanpak (zie bijv. openbaar vervoer in Gooi en Vechtstreek en vraaggestuurd openbaar vervoer in Westfriesland). Het is geen plan dat overloopt van regelzucht of dat alles wil vastleggen. Daarom is dit geen plan in de traditionele zin van het woord. Het is een dynamisch plan dat bestaat uit een beleidsdeel waarin doel-

stellingen en visie zijn bepaald, en een daaruit afgeleid programmadeel waarin wordt aangegeven welke zaken verder uitwerking behoeven. Hierin is tevens het meerjarenprogramma infrastructuur opgenomen.

Dit Verkeers- en Vervoersplan bouwt voort op de Perspectievennota Knopen en Netwerken waarmee Gedeputeerde Staten van Noord-Holland medio 2001 de hoofdlijnen van het beleid hebben aangegeven. Er is gewerkt met veel inbreng van gemeenten, regionale samenwerkingsverbanden, hoogheemraadschappen, belangenorganisaties, maatschappelijke groeperingen en individuele burgers. De looptijd van dit Verkeers- en Vervoersplan Noord-Holland bedraagt formeel 10 jaar.

1 Hoofdpijnen beleid

1.1 Kenmerken van mobiliteit

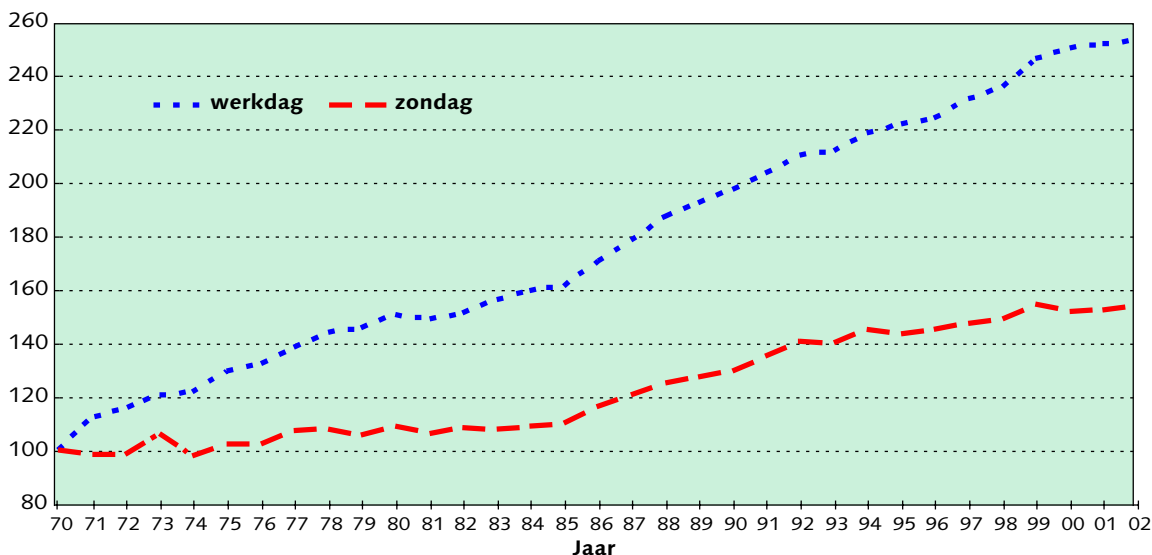
Behoeftte aan mobiliteit blijft toenemen

De behoefte aan (individuele) mobiliteit groeit. De totale mobiliteit van de Nederlandse bevolking sinds 1985 is gestegen met 30 procent. De sterkste groei zit in de categorie van alleen reizende automobilisten. Het aantal huishoudens met twee auto's is verdubbeld en de gemiddelde afstand tot het werk stijgt. Deze trend zet door, omdat zij samenhangt met economische en sociaal-culturele ontwikkelingen in de samenleving. Het perspectief is een verdere individualisering en dat welvaart voor het grootste deel van de bevolking blijft gelden. Daarnaast wordt arbeid flexibeler en meer gedeeld in het gezin, wordt taak-combineren belangrijker, neemt de hoeveelheid vrije tijd toe en wordt deze intensiever benut.



De ruimtelijke spreiding van wonen, werken en voorzieningen blijft voorlopig een gegeven. Hierdoor worden afstanden tussen plekken waar mensen wonen, werken, recreëren, winkelen en van (zorg)voorzieningen gebruik maken steeds groter en de verplaatsingspatronen steeds complexer.

Mobiliteit gemotoriseerd verkeer op de provinciale wegen in Noord-Holland in indexcijfers 1970 = 100



Wens tot mobiliteit schept bereikbaarheidsvraagstukken

In combinatie met de toenemende onevenwichtigheid in de woon-werk balans en de achterstanden in investeringen in de uitbreiding van het infrastructuur-netwerk zijn de gevolgen van de mobiliteitsontwikkeling in de provincie Noord-Holland reeds decennia merkbaar, vooral in het zuidelijk deel van Noord-Holland. Sterk verstedelijkte gebieden kennen een hoge mate van fileproblematiek en ontoereikende capaciteit in het openbaar vervoer (met name trein) rond/in de spits.

Vanuit economisch perspectief is dit een probleem. In landelijke gebieden ontbreekt maatwerk. Er is weinig keus tussen de verschillende vervoerssystemen en de systemen sluiten niet overal goed op elkaar aan.

Ook problemen van leefbaarheid en veiligheid

Verkeer en vervoer zelf, maar ook de daaraan verbonden noodzakelijke infrastructuur geven problemen op het gebied van leefbaarheid en veiligheid:

- *Geluid en lichthinder*: verkeer is een van de belangrijkste bronnen van geluidhinder; wegverlichting legt een druk op natuur en landschap;
- *Uitstoot schadelijke stoffen*: zij zorgen voor het broeikas-effect, gezondheidsproblemen (smog, ozon, benzeen, fijn stof) en verzuring;
- *Ruimtebeslag, versnippering en barrièrewerking*: infrastructuur en uitbreiding daarvan leggen beslag op groene ruimte, doorsnijden het landschap en vormen, zo niet onneembare, dan toch zeker gevaarlijke en hinderlijke barrières.

- *Doden en ongelukken in het verkeer*: in Noord-Holland vinden ieder jaar bijna 140 mensen de dood in het verkeer en raken bijna 1.600 mensen zodanig gewond dat ze in het ziekenhuis opgenomen moeten worden.

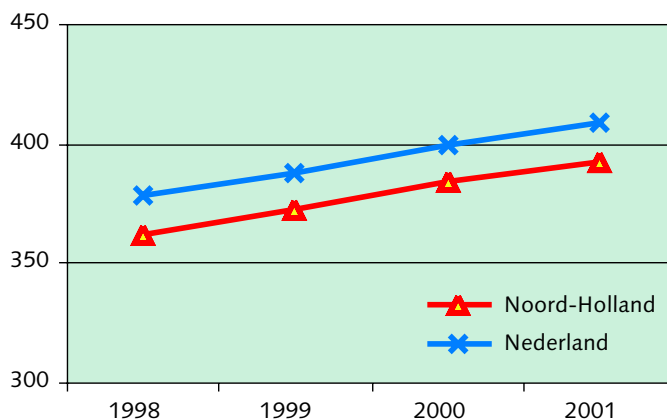
De uitdaging is een balans te vinden tussen de individuele drive tot mobiliteit en het collectieve belang van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid.

1.2 Uitgangspunten ruimte voor mobiliteit

Vrije keuze in mobiliteit

Mobiliteit is een onmisbare factor in het dagelijks leven van mensen. Wie niet mobiel is of weinig keuze heeft in zijn mobiliteit bevindt zich in het nadeel. Mobiliteit maakt het mede mogelijk dat we kunnen kiezen tussen banen, winkels, scholen en voorzieningen en stelt ons dus in staat tot sociale,

Aantal personenauto's per 1.000 inwoners



culturele en economische ontplooiing. Bovendien is mobiliteit voor het bedrijfsleven een bestaanswaarde. Die keuzevrijheid in mobiel zijn is voor iedereen belangrijk en wordt maatschappelijk en politiek hoog gewaardeerd. Daarover is geen discussie. Wel over de manier waarop aan die mobiliteit invulling wordt gegeven.

Mobiliteitsgroei accommoderen

Het overheidsbeleid in de afgelopen jaren heeft zich vooral gericht op beperking van groei van de automobiliteit. Het is gebleken dat de doelstellingen van dit beleid niet worden gehaald. Bovendien is het maatschappelijk draagvlak voor een stringent auto-gebruik-beperkend beleid niet groot. Ook niet geheel onlogisch, want problemen van congestie en leefbaarheid betreffen niet de mobiliteit in zijn algemeenheid, maar de mobiliteit op specifieke plaatsen en tijdstippen. De auto heeft, ondanks de nadelen, onmiskenbare voordelen als vervoermiddel. De provincie meent dat de belangrijke plaats van de auto in ons vervoerssysteem moet worden erkend en dat het auto-verkeer dus ook zoveel als verantwoord en mogelijk is moet worden gefaciliteerd. Het beleid om automobiliteit te ontmoedigen maakt daarom plaats voor een beleid om mobiliteit in zijn algemeenheid te accommoderen. Alternatieven leveren een bijdrage aan het verminderen van de bereikbaarheidsproblemen maar zijn op zichzelf onvoldoende om tot volledige oplossing te komen. Niet reguleren van het auto-gebruik betekent ook het niet-beïnvloeden van de groei daarvan. Daarmee wordt het risico gelopen dat de grenzen van wat infrastructuur en omgeving aan kunnen, eerder worden bereikt. Dat betekent ook dat de overheid andere

vormen van vervoer aantrekkelijker moet maken, ketenverplaatsingen moet stimuleren, nieuwe systemen van weggebruik introduceren (bijvoorbeeld parallelsystemen) en in de ruimtelijke ordening infrastructuur meer sturend laat zijn. Daarmee kan de keuzevrijheid van de mobilist toenemen.

Wel oog voor omgeving

De individuele keuze voor mobiliteit moet wel in goede verhouding staan tot de kwaliteit voor de samenleving als geheel. Er zijn collectieve belangen zoals het belang van een goede bereikbaarheid van bestaande en toekomstige woon- en werkgebieden. Maar ook veiligheid, kwaliteit van het milieu en van de leefomgeving en sociale rechtvaardigheid (basis mobiliteit moet gegarandeerd zijn en toegankelijkheid van vervoerwijzen verbeterd worden) vormen collectieve belangen waar de provincie aan hecht. Dat vraagt aandacht voor maatregelen om de negatieve effecten van de mobiliteit te voorkomen of deze binnen kwaliteitsgrenzen te houden. Dat betekent dat de provincie doelstellingen en maatregelen ten aanzien van veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid formuleert.

Beleid gericht op het faciliteren van de vervoersbehoefte

Bij het faciliteren van de vervoersbehoefte van de Noord-Hollandse inwoners en bedrijven – in al hun verscheidenheid en met hun uiteenlopende verplaatsingswensen – treedt de overheid niet bevoogdend op, maar zij heeft vertrouwen in het zelfsturend vermogen van de samenleving dat zich bewust is van de gevolgen van de eigen keuzen. De overheid treedt dus faciliterend op en schept de juiste condi-

ties op basis waarvan de individuele gebruiker een goede afweging kan maken bij de keuze voor een bepaalde vorm van mobiliteit. Dat betekent wel dat die keuzes moeten worden aangeboden en dat de reiziger, verlader en vervoerder daarover worden geïnformeerd.

Keuzes worden mogelijk door het aanbieden van een totaal systeem van vervoersknopen en infrastructuur-netwerken, terwijl met een juiste organisatie en informatie daaruit het meest optimale kan worden gehaald.

Beginnen bij de basis: Infrastructuur leidend voor ruimtelijke ordening

Een belangrijk deel van de groei van mobiliteit kan worden opgevangen door betere afstemming tussen ruimtelijke ontwikkeling en verkeer en vervoer.

Het uitgangspunt is dat de infrastructuur primair sturend is bij het zoeken naar nieuwe locaties voor wonen en werken. Doelen die de provincie daarmee wil bereiken zijn: het beperken van de verkeerscongestie door een evenwichtiger woon-werk balans, beter ruimte gebruik en betere benutting van de infrastructuur, tegengaan van versnippering, en milieuwinst door beperking van reisafstanden en gebruik van vervoerswijzen die weinig milieu-belasting opleveren (fiets, ov). Vanuit het verkeers- en vervoersbeleid leidt dit tot een aantal richtinggevendende uitspraken voor de verstedelijking:

- Werkgelegenheidsontwikkelingen stimuleren in tegenspitsrichting.
- Verdichting (en functiemenging) in bestaande bebouwde gebieden.
- Verstedelijking bij stations van zware rail, en halteplaatsen van hoogwaardig busvervoer en lightrail.

- Ontwikkeling van knooppunten: plekken waar vervoernetwerken verknopen voorzien van een intensief ruimtelijk programma van wonen en werken.
- Ruimtereservering voor multimodale bedrijventerreinen langs water en aan spoor.

Een dergelijk verstedelijkingsbeleid biedt weer perspectief voor het verkeers- en vervoersbeleid. Hiermee wordt de ontwikkeling en de promotie van fiets- en openbaar vervoergebruik en goederenvervoer over water en spoor gestimuleerd. Dit komt ten goede aan het streven van de provincie om de keuzemogelijkheden in mobiliteit te verbeteren.

In gevallen dat nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur nodig is wil de provincie voorkomen dat de planvorming en uitvoering daarvan achter lopen op de bouw van nieuwe bedrijventerreinen, woningen en voorzieningen. De bereikbaarheid op zowel landelijke als regionale schaal stellen wij daarom voorwaardelijk voor de ontwikkeling van locaties. Bij de start van de bouw van ontwikkelingslocaties dient de planologische en financiële realisatie van infrastructuur verzekerd te zijn. Bij openbaar vervoerinfrastructuur geldt daarbij dat voldoende bediening daarvan per direct door openbaar vervoerbedrijven, contractueel geregeld moet zijn. De provincie hecht hier zoveel waarde aan dat zij bereid is voor een per project nader te bepalen overgangperiode de aanloopverliezen in de exploitatie van het openbaar vervoer te betalen.

De provincie spreekt zich in dit verkeers- en vervoersplan niet uit over prioriteiten ten aanzien van de

realisering van de grootschalige infrastructuur binnen de provincie en dan vooral binnen de Noordvleugel. De provincie is van mening dat dat moet gebeuren samen met de regionale partners en met als afwegingskader de nauwe relaties tussen de ruimtelijke keuzes op het gebied van wonen en werken en de beschikbaarheid van infrastructuur, het tempo van ontwikkelen en de fasering daarvan op het gebied van wonen en werken en de beschikbare middelen voor infrastructuur. In Noordvleugelverband moet(en) de Noordvleugelconferentie(s) daar meer duidelijkheid over verschaffen.

Capaciteitsuitbreiding notoire knelpunten op netwerkniveau

Bouwen is belangrijk: er is qua bereikbaarheid sprake van grote achterstanden op het gebied van kwaliteit en capaciteit van het infrastructuurnetwerk vooral in Noord-Holland Zuid. Het gaat dan eerst om een inhaalslag, nog niet eens om het samen opgaan met nieuwe opgave van verstedelijking. Gezien de lange voorbereidingstijd van infrastructurale maatregelen is het niet verantwoord voorbereidingen daarover uit te stellen totdat is gebleken dat maatregelen in de sfeer van beïnvloeding en benutting onvoldoende effect hebben.

Infrastructuur, als resultante van de vervoersbehoefte, is namelijk essentieel voor de bereikbaarheid van steden, economische kerngebieden, voorzieningen, recreatieterreinen en natuurgebieden. Infrastructuur is ook de fysieke lijn waarlangs de diverse sociaal-maatschappelijke behoeftes vertaald worden naar de mobiliteit. Op haar beurt lokt infrastructuur ook ruimtelijke ontwikkelingen uit.

Zo betekent een goede bereikbaarheid of de verbetering daarvan een forse impuls voor de regionaal-economische concurrentiepositie. Een gevolg van economische groei is echter weer groei van de mobiliteit en de veelal daarmee gepaard gaande noodzaak van capaciteitsuitbreiding. Daarbij staat de inpassing van infrastructuur weer op gespannen voet met dezelfde omgeving vanwege negatieve effecten als geluid, doorsnijding, veiligheid. Kortom, een integrale afweging van belangen en effecten is aan de orde bij keuzes op het grensvlak van ordening der dingen, de daaruit voortvloeiende mobiliteitsbehoefte en de infrastructurale consequenties daarvan.

Het bouwen van nieuwe weginfrastructuur kan daarom niet het enige antwoord zijn op de groeiende mobiliteit en daarmee gepaard gaande bereikbaarheidsproblemen.

Meer asfalt legt een groot beslag op het landschap en dus worden er eisen gesteld aan nieuwe infrastructuur. Om open ruimte zoveel mogelijk te ontzien worden in de toekomst ondergrondse verbindingen en vormen van dubbelgrondgebruik serieus overwogen. Dit soort oplossingen drijven de prijs van investeringen weliswaar hoog op maar in combinatie met dubbelgrondgebruik is er soms wel een wenkend perspectief. Ook kan aanleggen van infrastructuur de mobiliteitsgroei nog verder aanjagen en is dan niet duurzaam efficiënt.

Bovendien is het absorptievermogen van de stedelijke gebieden en intensieve werkgebieden niet onbeperkt: al het verkeer moet ook ergens op bestemming of herkomst een plek krijgen.

Het voorgaande, gevoegd bij de wetenschap dat er een absoluut plafond zit aan de investeringen van met name de rijksoverheid, leidt voor de provincie tot de conclusie dat alle files in de spitsperiodes niet zullen worden opgelost. De provincie kiest daarom voor de aanpak van notoire knelpunten op netwerk-niveau om het autonetwerk op voldoende kwaliteit te brengen. En verder gaan wij voor de brede aanpak. De keuze is aan de mobilist.

Brede aanpak

De provincie zet in op het verbeteren van de kwaliteit van alle netwerken (wegen, openbaar vervoer, fiets, vaarwegen) en de verknoping daartussen. Bovendien moet door efficiënt gebruik van de bestaande infrastructuur door een goede organisatie, goede voorzieningen en informatie de ruimte die in een dergelijk netwerk zit optimaal worden benut. Verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement spelen daarbij een belangrijke rol. Maar ook door bijvoorbeeld goederenvervoer meer van de waterinfrastructuur gebruik te laten maken. Of door goede parkeervoorzieningen voor de fiets bij openbaar vervoerhaltes te realiseren waardoor ook de keuzemogelijkheid fiets-ov naast de auto voor de middel-lange afstand een aantrekkelijk alternatief wordt. Netwerken onderling beconcurreren elkaar dan niet, maar zijn aanvullend. Op deze wijze kan ook het meest optimaal aan de vraag worden voldaan (er ontstaan mogelijkheden om te kiezen).

Rekeninghoudend met het collectief belang van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid moet het totale verkeers- en vervoerssysteem efficiënt, veilig en duurzaam functioneren. Vanuit die doelstellingen

werkt de provincie aan de kwaliteit van netwerken en knooppunten. Dat betekent ook dat de provincie negatieve gevolgen voor veiligheid en leefbaarheid zoveel mogelijk voorkomt, en dat, voorzover binnen de provinciale mogelijkheden, de verantwoordelijkheid wordt genomen voor het oplossen van bestaande knelpunten.

1.3 Werkwijze

Meer vraaggericht beleid

De erkenning dat burgers en bedrijven de vrijheid hebben om tussen vervoerswijzen te kiezen, betekent dat de provincie zich richt op het verkrijgen van inzicht in de vraag naar mobiliteit en de beweegredenen daarachter. De provincie zoekt bij de uitvoering van haar beleid de eindgebruikers op en laat hun ervaringen meewegen. Op basis daarvan wordt meer vraaggericht beleid geformuleerd. Dit is vooral van belang in het openbaar vervoer, waar de kunst van het verleiden nog verder moet worden ontwikkeld. Door interactieve planvorming gaat de provincie het zoeken naar nieuwe concepten voortzetten en experimenten gezamenlijk met anderen oppakken.

Samenhang met andere beleidsvelden zoeken

Mobiliteit is meestal geen doel op zichzelf maar een afgeleide van andere activiteiten. Interactie met andere beleidsvelden ligt dan ook voor de hand. Negatieve milieu- en leefbaarheidseffecten moeten zoveel mogelijk worden voorkomen door integrale ontwerpogave van infrastructuur, terwijl anderzijds in andere beleidsvelden meer oog moet komen voor de mobiliteitseffecten van de daar te nemen beslis-

singen. Zo is in het streekplan Noord-Holland Zuid de situering van nieuwe woon- en werkgebieden afgestemd op de (potentiële) beschikbaarheid van infrastructuur. Eenzelfde lijn zal worden gevolgd in de Ontwikkelingsvisie voor Noord-Holland Noord. Voor de provincie is overigens niet het Verkeers- en Vervoersplan maar het streekplan de planvorm waar de afstemming plaatsvindt tussen de ruimtelijke ontwikkelingen en de benodigde infrastructuur. Daar worden de oorzakelijke verbanden gelegd, worden de wensen op infrastructureel gebied kenbaar gemaakt en wordt de vervoersvraag vanuit het bestaande en de nieuwe ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken en voorzieningen getoetst aan de beschikbare vervoerscapaciteit op de diverse schaalniveaus en omgekeerd. In die planvorm geeft de provincie dan ook aan welke infrastructurele wijzigingen zij voor de toekomst noodzakelijk acht. Ook hebben beleidsvelden elkaar nodig om doelen te bereiken. Het beleid rond cultuur, welzijn, zorg en emancipatie waarbij de provincie de zelfredzaamheid van de samenleving wil bevorderen vraagt om basisgarantie van mobiliteit. Bij herstructurering van bedrijventerreinen en het streven naar duurzame inrichting daarvan speelt mobiliteitsmanagement een belangrijke rol.

Doel is 'vraag en aanbod' vanuit ieder beleidsveld te inventariseren om zo op zoek te gaan naar gezamenlijke uitvoeringsprojecten.

Samenwerking

Alleen al vanwege het schaalniveau van problemen en oplossingen is het voor een overheid, dus ook voor de provincie niet mogelijk om alleen te opereren. In de feitelijke situatie zijn echter de bevoegdheden

en verantwoordelijkheden versnipperd. Zo is het beheer van het wegennet over vier verschillende overheden verdeeld, terwijl de functie van het net, namelijk afwikkeling van regionaal verkeer, vaak gelijk is. Ook in het openbaar vervoer komen dergelijke situaties voor terwijl er de wens is samengang in het systeem te creëren om beter aan de vraag te kunnen voldoen. Dit vergt de bereidheid tussen overheden om hun bevoegdheden in te zetten ten behoeve van een gezamenlijk doel. Bij het maken van afspraken en de controle op de uitvoering ervan zullen de betreffende besturen hun eigen verantwoordelijkheid moeten nemen.

In de Noordelijke Randstad wordt met het oog op die beoogde samenwerking een Platform Bereikbaarheid opgericht, waarin op de schaal van de noordelijke randstad wordt samengewerkt met de betrokken partijen Amsterdam, Almere, ROA en Flevoland. Onder dit platform zullen de gezamenlijk uit te voeren programma's worden bewaakt door een programmabureau. Tevens dienen een aantal uitvoeringsorganisaties zorg te dragen voor uitvoering van projecten, exploitatie en beheer.

Resultaatgerichte acties

Bovengenoemde werkwijzen, waarin bundelen van kennis centraal staat, moet wat de provincie betreft wel leiden tot concrete resultaat gerichte acties. Het is niet alleen meedenken, maar ook meedoen. Gezamenlijke uitvoering ook in financiële zin is nodig om het verkeers- en vervoersbeleid op straat zichtbaar te maken.

Karakter van het plan

Geredeneerd vanuit bovengenoemde werkwijze is het voorliggende plan een open naar buiten gericht document. Het geeft de provinciale ambities weer en de provinciale visie op de uitvoeringsstrategie, vertaald naar acties voor een agenda. Het is daarmee richtinggevend en kaderstellend, en niet bedoeld als dichtgetimmerd plan, maar als uitnodiging tot samenwerking. Binnen die samenwerking wil de provincie uiteindelijk tot besluiten komen.

De agenda is flexibel. Gelet op de dynamiek in onze samenleving moet het mogelijk zijn op trends en ontwikkelingen (o.a. technologische) in te spelen.

2

Bereikbaarheid

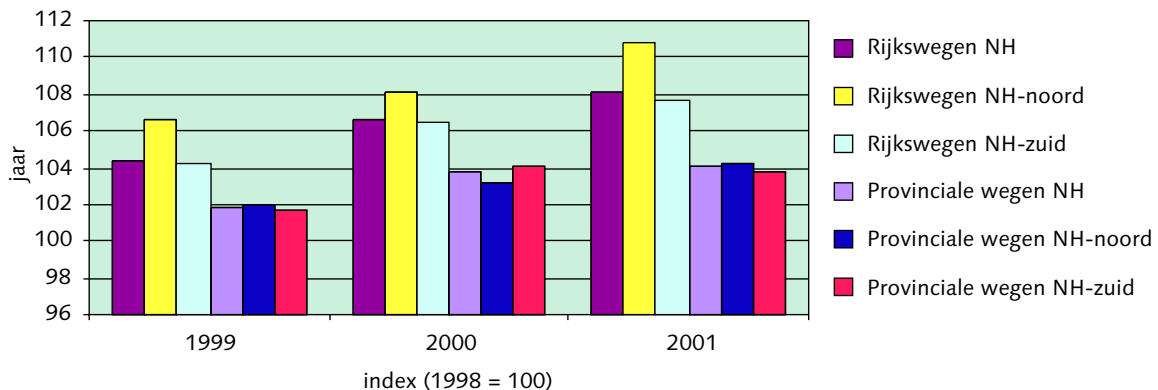
2.1 Bereikbaarheid Noord-Holland

Bereikbaarheidsprofiel Noord-Holland Noord

Het openbaar vervoer is door de structuur van het gebied en de geringe bevolkingsdichtheid buiten de grote kernen vanuit een verantwoord omgaan met gemeenschapsmiddelen moeilijk te voorzien van een dicht en hoog frequent lijnennet. Om de basisbereikbaarheid te garanderen wordt voor Noord-Holland Noord een samenhangend pakket van buslijnen in combinatie met de Openbaar Vervoer-taxi Noord-Holland gerealiseerd. Het spoorwegennet ontsluit de grote kernen maar blijft een beperkte bijdrage leveren aan de ov-bereikbaarheid van het landelijk gebied. Wel is het spoorvervoer van groot belang voor de reizigers tussen Noord-Holland Noord en Noord-Holland Zuid. Nu al vervullen de stations op dit spoornet een belangrijke rol in de ketenverplaatsingen. Door de toevoeging van de Hemboog ontstaat de mogelijkheid van rechtstreekse treinverbindingen naar Schiphol.

De maaswijdte van het wegennet is in Noord-Holland Noord van dien aard dat de behoefte aan nieuwe regionale infrastructuur op grond hiervan niet aan de orde is. Per auto zijn de economische en toeristische centra over het algemeen goed bereikbaar en dat geldt ook voor de agrarische bedrijvencentra. Er doen zich slechts op een beperkt aantal plaatsen problemen voor in de vorm van echte capaciteitstekorten. Structureel is dat op de ring rond Alkmaar en in de omgeving van Hoorn (A7/N302). Verder is er sprake van een te laag kwaliteitsniveau in termen van doorstroming op de N9 en de N99. Datzelfde geldt voor de N302 tussen de veiling en Enkhuizen en de verbinding tussen Hoorn en Heerhugowaard/Alkmaar. Op enkele verbindingen komen incidentele of seizoensgebonden problemen voor. Dat betreft dan vooral het recreatieverkeer naar de Noordzeekust. De verkeersproblematiek van verkeer naar Texel d00r Den Helder is meer structureel van aard en verdient aandacht van provincie en gemeenten.

Ontwikkeling voertuigkilometers



Noord-Holland Noord heeft slechts de beschikking over een beperkt aantal verbindingen met het zuiden van de provincie en overig Nederland. Bovendien zijn die verbindingen, met name over de weg, over het algemeen nogal kwetsbaar. De automobilisten naar en van Noord-Holland Zuid zijn aangewezen op vier tunnels. Aan de westflank vormen die geen probleem maar daar zit het knelpunt direct achter de tunnel waar de zware verkeersstromen vastlopen op de A9. Aan de oostflank verdeelt het verkeer zich, afhankelijk van de bestemming over de Coen- en de Zeeburgertunnel. De Coentunnel met aansluitende wegverbindingen (A8/A7) heeft te weinig capaciteit en de Zeeburgertunnel is voor veel van het verkeer uit Noord-Holland Noord geen alternatief. De railverbindingen die het Noordzeekanaal passeren staan ook onder druk vooral in termen van capaciteit. Via de afsluitdijk is een goede, storingsvrije verkeersafwikkeling beschikbaar. Dat geldt ook voor de relaties met Flevoland en verder via de dijk Enkhuizen-Lelystad hoewel de groei van het wonen en werken in de toekomst zowel in Noord-Holland Noord als in Flevoland bedoelde verbinding onder druk zetten. Zeker in de zomermaanden kan dit binnen afzienbare termijn leiden tot problemen.

Bereikbaarheid Noord-Holland Zuid

De economische ontwikkeling van Noord-Holland Zuid als onderdeel van de Deltametropool en de Noordelijke Randstad wordt belemmerd, of beter nog bedreigd, door de steeds problematischer wordende interne en externe bereikbaarheid. Grote economische clusters als Schiphol, Amsterdam, de bloemenvelding Aalsmeer en de Noordzeekanaalhavens worden ontsloten en met de omliggende



woongebieden en de rest van Nederland verbonden door ernstig in capaciteit tekortschietende infrastructuur. Hoewel de interne bereikbaarheid het grootste knelpunt is wordt ook de externe bereikbaarheid een steeds groter probleem. Ondanks deze problemen op het gebied van bereikbaarheid blijft de Randstad nog steeds een erg gewilde vestigingsplaats voor internationale en nationale bedrijven. Om de Deltametropool niet aan zijn eigen succes ten onder te laten gaan is een verbetering van de externe en interne bereikbaarheid absoluut noodzakelijk. Het spoorweginet kampt met een structureel capaciteit te kort in de spits en is zo zwaar belast dat de betrouwbaarheid van het systeem ernstig tekort schiet. Daarnaast is het stadsgewestelijk openbaar vervoer in de Noordvleugel kwalitatief niet op het niveau dat noodzakelijk is om de gewenste bijdrage te leveren aan een structurele verbetering van de interne bereikbaarheid van de Noordvleugel. Systemen als de Zuidtangente, de metro van Amsterdam en het zware spoor op dat schaalniveau moeten worden uitgebreid dan wel beter benut. De files op de A9 en de ring Amsterdam en de aan-

sluitende rijkswegen A1, A2 en A4 worden in de filemeldingen al bijna niet meer afzonderlijk genoemd en vallen inmiddels onder de categorie 'de normale dagelijkse files'. Als gevolg van de capaciteits-tekorten op het hoofdwegenet zoekt de automobilist via het onderliggende net zijn bestemming en begint als het ware bij de voordeur al 'te sluipen'. Een toenemende, soms onacceptabele druk op het onderliggende net, zowel regionaal als lokaal, is hiervan het gevolg. De A1 door het Gooi is daar een voorbeeld van. Door de hele Gooi en Vechtstreek 'sluip't het verkeer in de spits zich een weg naar zijn bestemming omdat de A1, als verbinding tussen belangrijke centra als Amersfoort, Almere en Amsterdam overvol zit.

De kust

Noord-Holland heeft twee kusten: de Noordzeekust en de IJsselmeerkust. Het belang van deze kustgebieden in sociaal-cultureel en/of (daarmee) recreatief opzicht is evident. Het economisch functioneren van deze gebieden hangt daar nauw mee samen. Alleen al om die redenen is een goede bereikbaarheid belangrijk.

De bereikbaarheid van de IJsselmeerkust is over het algemeen niet problematisch. De attractiviteit van deze kustlijn is van een andere orde dan die van de Noordzeekust en resulteert in minder piekverkeer, een grotere spreiding over de dag, de week en het jaar. De problemen zijn meer van lokale aard. En daar waar wel sprake is van aan- en afvoerproblemen heeft dat meer te maken met de reeds bestaande problemen vanwege het overige verkeer op de regionale infrastructuur dan dat het veroorzaakt zou worden door het recreatieve verkeer zelf.

Bij de bereikbaarheid van de Noordzeekust gaat het om grote pieken in het aanbod en om zeer specifieke gebieden (Bergen, Egmond, Zandvoort). Het is wel merkbaar dat aantal en frequentie van de problematische periodes toenemen. Ook hier is de kust vanuit recreatief en (daarmee) economisch perspectief van groot belang. Een goede bereikbaarheid is daarbij een belangrijke randvoorwaarde maar die is in de weekenden en op zomerse dagen echter veelal een probleem. Zeker als in dat kustgebied ook nog eens evenementen worden georganiseerd of er andere zware recreatieve functies zijn gehuisvest.

Het toevoegen van autoverbindingen naar de kust is voor de provincie echter niet aan de orde, omdat dat leidt tot aantasting van juist de kernkwaliteiten van het kustgebied: rust, ruimte, op de meeste plaatsen stilte, geen versnippering. Wel dient de kwaliteit van de bestaande wegverbindingen met de kust te worden verbeterd (veiligheid, doorstroming) evenals de doorstroming van het openbaar vervoer. Ook het inzetten op nieuwe vormen van op de kust gericht openbaar vervoer; het samen met de publieke en private partners ontwikkelen van recreatief vervoermanagement verdient aandacht. Daarbij wordt gedacht aan het bevorderen van ketenverplaatsingen door het creëren van overstapplaatsen (auto-ov, fiets-ov, auto-fiets) recreatief vervoermanagement, etc, het verbeteren van de ontsluiting van de kust voor de fiets (vooral de verbinding met het achterland) en experimenten. Vooral voor het zuidelijk deel van de provincie liggen er kansen op dat terrein.

2.2 Het wegennetwerk

Structuurbeeld

In het Noord-Hollandse wegennet wordt onderscheid gemaakt tussen het hoofdwegennet (HWN) en het onderliggend wegennet (OWN). Dit onderscheid gaat uit van een historisch gegroeide beheersstructuur: het hoofdwegennet wordt beheerd door de rijksoverheid en het onderliggende net door provincies, gemeenten en waterschappen. Vanuit de weggebruiker gezien is dat onderscheid binnen het OWN vaag: er is een veelheid van soorten wegen waaruit de automobilist kan kiezen en gemak, snelheid en gewoonte bepalen de route. Vanuit belangen als verkeersveiligheid, doorstroming, bereikbaarheid is het van belang een duidelijker functionele hiërarchie aan te brengen in het wegennet en de (organisatie van) het beheer daarop aan te passen.

Doorstroomroutes en achterlandverbindingen

Vooraf vanuit het belang van de (inter)nationale bereikbaarheid van de belangrijkste economische centra ziet de provincie doorstroomroutes op het hoofdwegennet, zoals de A4/A9/A6 en A10/A5/A4 als optie voor de lange termijn.

Top 5 drukste provinciale weggedeelten in 2001

	Wegnr.	Weggedeelte
1	N201	Tussen van Heuven Goedhartlaan oz en Fokkerweg
2	N242	Tussen Kooimeerplein en Nollenweg
3	N245	Tussen Nollenweg en Nauertogt
4	N246	Tussen RW 8 en Provinciale weg N203
5	N208	Tussen RW 22 en Jan Gijzenkade

Als groeimodel naar doorstroomroutes is voor de provincie het opheffen van aansluitingen op het hoofdwegennet en het verplaatsen daarvan naar een fysiek aan het hoofdwegennet gekoppelde (dat wil zeggen tegen de autosnelweg aanliggende) parallelstructuur bespreekbaar. Het is voor een goede werking van het verkeersnetwerk noodzakelijk dat deze parallelstructuur de kwaliteit van een stroomweg behoudt (minimaal 100 km/u, ongelijkvloers, zuinig met aansluitingen). Eén van de locaties waar zo'n parallelstructuur prioriteit verdient is de A4 in Haarlemmermeer.

Regionale verkeersnetwerk Noord-Holland

Afwikkeling van regionale autoverkeer in Noord-Holland vindt plaats op zowel het 'hoofdwegennet' in beheer van het Rijk, als op het 'onderliggende wegennet', met name provinciale wegen en enkele gemeentelijke wegen. Deze wegen vormen tezamen het regionaal verkeersnetwerk (zie kaart 1). De kwaliteit van dit regionale netwerk vraagt op een aantal aspecten om verbeteringen. Verder is het van belang de samenhang binnen het netwerk te bewaken en het verkeer zodanig te informeren of zelfs te sturen dat het netwerk zo optimaal mogelijk wordt benut en adequaat gebruikt. Daarom zal de provincie samen met andere wegbeheerders en het ROA een netwerkvisie opstellen teneinde op basis daarvan te komen tot afspraken over beheer en over verkeersmanagement en mogelijk als hulpmiddel om notoire knelpunten aan te pakken.

Geen normen voor doorstroomsnelheid

De provincie formuleert geen snelheidsnorm voor het regionale wegennet. De verschillen binnen en

Kaart 1. Regionaal Verkeersnetwerk 2010





tussen de verschillende regio's zijn voor een dergelijke algemene ambitie te groot. Bovendien ontstaat er een onoverbrugbare kloof tussen die ambitie en de financiële consequenties, zeker gelet op de bij de provincie en via de decentralisatie in de toekomst beschikbare middelen. Daarnaast zijn er door de aanwezigheid van verkeerslichten en de vele gelijkvloerse aansluitingen te veel conflicterende belangen (ontsluitend versus doorstromend). Het zou neerkomen op 'meer beloven dan waar kunnen maken'. De provincie dringt bij het Rijk aan de capaciteit van het hoofdwegenet op te rekken en pakt zelf de notoire knelpunten aan met daarbij aandacht voor de consequenties en het functioneren van het totale netwerk. Voor zover tot de provinciale competentie behorend worden prioriteiten gesteld.

Aanpak notoire knelpunten in het netwerk

Aanleg nieuwe schakels in netwerkstructuur

De maaswijdte van het hoofdwegenet is in de oost-west relaties zowel in het noorden als in het zuiden van de provincie te groot. In het noordelijk deel van

Noord-Holland nemen vanwege die grote maaswijdte in de oost-west richting een aantal provinciale wegen de functie van het hoofdwegenet over: de N507/N302 en de N242. In het zuiden is de afstand tussen de A9 en de A12 zo groot dat hier de N201 en in toenemende mate ook de N207 die functie overnemen. De provincie verwacht van het Rijk dat zij er financieel aan bijdraagt dat de kwaliteit van genoemde verbindingen op peil gehouden kan worden. Ontbrekende schakels oost-west zijn de A6-A9 en A8-A9. Voor de A8-A9 neemt de provincie, conform 'de Uitweg' (A6-A9), het initiatief om via voorverkenningen de 'weg' te bereiden voor het vlot doorlopen van de noodzakelijke procedures.

Ombouw tot stroomwegen

De autowegen N9 en de N99 hebben onvoldoende kwaliteit als het gaat om veiligheid en doorstroming. Ombouw tot autosnelwegen is voor de provincie niet noodzakelijk. Opwaardering van die wegen tot volwaardige stroomwegen, met op korte termijn voor het deel ten noorden van De Stolpen een 100 km/uur regime, blijft echter gewenst.

Vanwege die gewenste opwaardering is voor de N9 de provincie bijgesprongen. Verdere ombouw tot volwaardige autoweg blijft gewenst. De N99 blijft, vanwege de onveiligheid, hoog op de provinciale agenda. De provincie verwacht van het Rijk dat zij haar verantwoordelijkheid rond Duurzaam Veilig ook voor de eigen wegen gaat waarmaken.

Verbreiding

Het economisch en sociaal/recreatief functioneren van de diverse regio's staat vanwege capaciteitstekorten op het hoofdwegennet onder druk. De bereikbaarheid van Schiphol wordt een steeds groter probleem (A4 en A9), bewoners van het sterk uitdijende Almere kunnen in de steeds drukker wordende spitsperiodes hun bestemmingen via de weg nauwelijks meer bereiken (A1, A6 en A27).

Ook Alkmaar en Hoorn kampen steeds meer met dat probleem (A9, A7 en A8/Coentunnel). Bovendien leiden die capaciteitstekorten tot een onaanvaardbare druk op het onderliggende net.

Zoals in de inleiding al gesteld blijft capaciteitsuitbreiding van het snelwegennet noodzakelijk en is een forse rijksinvestering in de Noord-Hollandse infrastructuur binnen afzienbare termijn absoluut noodzakelijk. De benuttingsmaatregelen uit het BONRoute moeten snel worden uitgevoerd. Bedacht moet echter worden dat daarmee de restcapaciteit van het systeem nu wordt opgebruikt en dat de capaciteitswinst die daarmee wordt geboekt naar verwachting binnen 5 à 10 jaar is opgebruikt.

De provincie wil snelle besluitvorming en realisatie van de capaciteitsuitbreiding van de Coentunnel in combinatie met aanleg van de Westrandweg (A5), met name vanwege het belang voor de regio's ten

noorden van het Noordzeekanaal. De gewenste verbreding van de A7 in Wijde Wormer en de gewenste aanleg van de A8-A9 houden hiermee direct verband. Capaciteituitbreiding van de weginfrastructuur tussen Schiphol – Amsterdam – Almere heeft een hoge prioriteit (A9/A1/A6). Voor de A4 richting Den Haag is in relatie tot de ontwikkelingen rond Schiphol en Amsterdam, mogelijk als onderdeel van een doorstroomroute, verbreding en/of de introductie van -parallelsystemen noodzakelijk. De groei van Almere en Amersfoort brengt een verbreding van de A27 in beeld en vraagt om maatregelen aan de A1 in 't Gooi. Verbreding van de A9 ten zuiden van Alkmaar en van de A7 ter hoogte van Hoorn zijn noodzakelijk voor het noordelijk deel van de provincie.

Verbetering kwaliteit leefomgeving

Er zijn diverse autosnelwegen die door gebruik, plaats en vormgeving een barrière vormen binnen stedelijk en landelijk gebied en bovendien door het intensieve gebruik de leefomgeving aantasten. Vooral de A9 door Badhoevedorp, de A1 door Gooi en Vechtstreek, de N200 door Halfweg en de A10-west moeten in dit verband worden genoemd. Voor N200 wordt een oplossing verwacht in samenhang met de aanleg van de Westrandweg. Voor de omleiding van de A9 om Badhoevedorp bestaan concrete en reële plannen. De provincie werkt daar aan mee. Voor de A1 verwacht de provincie dat in een snel door het Rijk te starten Trajectstudie ook voor de A1 duurzame oplossingen worden onderzocht.

Verbeteringen in de provinciale infrastructuur

Noord-Holland Noord

De bestaande structuur, behoudens twee mogelijke nieuwe onderdelen van de Westfrisiaweg, is voor de provincie uitgangspunt. Ingrepen blijven bij reconstructies, zoals de verbreding van de N302 ten oosten van Hoorn, beperkt tot de directe omgeving van de betreffende weg. Slechts op een beperkt aantal plaatsen is sprake van nieuwe tracé's. Dat betreft de kortsluiting tussen de N507 en de N242, als onderdeel van Westfrisiaweg-west en wellicht een zuidelijke verlegging van de N302 ten oosten van de N240 als onderdeel van de Westfrisiaweg-oost. Hier willen wij vanuit een integrale ontwerpbenadering aan werken. Overigens zal in het laatstgenoemde geval aan de verlegde N302 de stroomwegfunctie worden toegekend.

Het belangrijkste project op korte termijn is de reconstructie van de N242 tussen de A9 en de N508. Op langere termijn komt de eerder genoemde Westfrisiaweg aan de orde. De overige, meer kleinschalige projecten zijn opgenomen in het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) dat voortschrijdend inzicht geeft in de provinciale infrastructuurprojecten en investeringen op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.

Noord-Holland Zuid

Ook hier is de bestaande infrastructuur uitgangspunt en blijven ingrepen bij reconstructies beperkt tot de directe omgeving van de betreffende weg. Uitzonderingen hierop vormen een aantal projecten

die onderdeel vormen van het Masterplan N201. De provincie legt in het zuiden prioriteit bij de verbetering van bereikbaarheid en leefbaarheid in de Schiphol-regio en Amstelland. Binnen de planperiode zal de eerste fase van het project worden afgerond en zal er ook in financiële zin duidelijkheid moeten komen over de tweede fase. Binnen het Masterplan wordt gestart met een eerste fase: de omleidingen Aalsmeer en Uithoorn en aanpak van de aansluiting van de N201 op de A4 (noordelijke link).

Andere grote projecten die in het PMI zijn opgenomen zijn de verbreding van de N244 (in BONRoute-verband, gekoppeld aan Coentunnel), verbreding van de N207, aanleg van de weg bezuiden Bennebroek en aanpak van de Westelijke Randweg Haarlem uit oogpunt van verkeersveiligheid.

Voor de overige projecten wordt verwezen naar het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) dat voortschrijdend inzicht geeft in de provinciale infrastructuurprojecten en investeringen op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.

Visie op beheer regionale netwerk

Gezamenlijk netwerkbeheer

De provincie wil in overleg met het Rijk initiatieven ontwikkelen om een taakorganisatie op te zetten waarbij de huidige wegbeheerders op regionaal niveau, naast Rijk en provincie, wellicht ook een aantal gemeenten, gezamenlijk het netwerkbeheer voor hun rekening kunnen nemen.

Op termijn wil de provincie het netwerkbeheer

krijgen van alle regionale wegen in Noord-Holland zodat deze beheerstaak in één hand wordt gelegd. Het Rijk beheert in die situatie uitsluitend de doorstroomroutes, te beschouwen als het Intercity-net voor de auto. Dat betekent ook dat de provincie open staat voor overleg met gemeenten over overname van gemeentelijke wegen die een functie in het regionale netwerk hebben. Daar staat tegenover dat de provincie verwacht dat met gemeenten te praten valt over het beheer van wegen naar gemeenten die géén belangrijke verkeersfunctie hebben op regionaal niveau. Criteria op grond waarvan een weg als regionaal bestempeld zou moeten worden hebben vooral te maken met de plaats in het netwerk, de afwezigheid van directe fysieke paralleliteit en de functie binnen het regionale net. Mede in relatie tot het Masterplan N201 en de aanleg van de N205 doen zich onder meer in Amstel- en Meerlanden dergelijke situaties voor.

Verkeersbeheersing

Verkeersbeheersing stelt de wegbeheerder in staat het verkeer zodanig over het netwerk te geleiden dat er sprake is van minder oponthoud, betere benutting en de mogelijkheid adequaat ingrijpen bij calamiteiten. Verkeersbeheersing omvat een breed pakket aan maatregelen.

Een van die maatregelen is het Dynamische Verkeersmanagement (DVM). De huidige stand van de techniek verschaft ons de mogelijkheid informatie te verzamelen over de situatie op het wegennet en dat direct aan de gebruiker (auto en openbaar vervoer) ter beschikking te stellen. De meeste rijkswegen kennen al een dergelijk systeem. Onlangs is eenzelfde systeem in werking gesteld op een netwerk van rijks,

provinciale en gemeentelijke wegen in de regio rond en ten zuiden van Alkmaar als resultaat van een samenwerking tussen Rijk, provincie en gemeente Alkmaar. Bij dit systeem wordt de informatie aan de gebruiker doorgegeven via panelen langs of boven de weg zelf.

De informatie en communicatietechnologie (ICT) verschaft echter ook de mogelijkheid de informatie direct door te geven aan de gebruiker in zijn voertuig (in-car) of naar mobiele telefoons. De provincie verwacht veel van deze initiatieven en werkt graag mee aan een door de markt op te zetten proef op dit gebied. Bij verkeersbeheersing moet ook worden gedacht aan de organisatie van ongevalmanagement (organiseren sleepers, ambulances e.d.) en bijvoorbeeld het afstemmen op de doorstroming van het tijdstip en wijze van onderhoud plegen.

Belangrijke eerste stap is wel dat het monitoren van de wegen in de regionale verkeersnetwerken begint bij potentiële knelpunten. Dit vergt de nodige investeringen, die pas op lange termijn rendement opleveren. De provincie zoekt naar dekking van de kosten van deze investering voor de toekomst.

Conflicterende modaliteiten

Het aantal conflicten in termen van ernstig oponthoud op plaatsen waar weg, spoor en vaarweg elkaar kruisen neemt hand over hand toe. Op dergelijke locaties hebben alle verkeerssoorten last van elkaar. Over het algemeen is in het regionale net slechts op een enkele plaats nog sprake van gelijkvloerse kruisingen van weg en spoorweg. Op lokaal niveau komt dat vaker voor. Het Gooi kent daarvan een aantal markante voorbeelden. Maar ook voor het spoorvervoer zijn de gelijkvloerse kruisingen een last



omdat ze veelal direct de capaciteit van de baanvakken beïnvloeden. Voorbeelden daarvan zijn de Zaanlijn en de spoorlijn Amsterdam-Hilversum. In de plannen voor hoogwaardig openbaar vervoer in de noordelijke Randstad, zowel in Regionet Korte Termijn als Lange termijn (zie 2.3), wordt op deze problematiek ingegaan.

Een mogelijk nog groter probleem vormen de kruisingen van vaarwegen met spoor en weg. De capaciteit van het spoorwegnet wordt er negatief door beïnvloed, het wegverkeer ondervindt daarvan in toenemende mate ernstige hinder en voor de beroepsvaart betekent het een beperking in gegarandeerde doorvaart. Op het gebied van spoor en water zijn voorbeelden daarvan de brug over de Vecht en de Zaanbrug in de lijn Zaandam-Hoorn.

(Infra)structurele oplossingen kosten veel geld. Als het om keuzes gaat van investeren in spoorinfrastructuur op nationale schaal geeft de provincie hier een hoge prioriteit aan.

De meeste (maatschappelijke) aandacht gaat echter uit naar de kruisingen van wegen en vaarwegen. Vooral door de hoge intensiteiten van het wegverkeer op doorgaande routes resulteert menige brugopening in een file waarbij de irritaties bij de weggebruiker soms hoog oplopen. Het overall aanleggen van aquaducten zou een oplossing zijn

maar de kosten daarvan zijn extreem hoog. De provincie erkent echter haar verantwoordelijkheid in deze en werkt aan het opstellen van een afwegingskader waarmee de belangen van de

verschillende modaliteiten kunnen worden geprioriteerd. Dat afwegingskader dient dan als uitgangspunt bij het, samen met de andere wegbeheerders, vastleggen van het openingsregime van bruggen rekeninghoudend met de belangen van land- en watergebonden verkeer.

2.3 Openbaar vervoer netwerk

Structuurbeeld

De provincie heeft vooral een rol in de vormgeving van het regionale en lokale openbaar vervoer. Zij is sinds 1998 opdrachtgever over stad- en streekvervoer in Noord-Holland Noord, Haarlem/IJmond en Gooi en Vechtstreek. De provincie heeft eveneens de mogelijkheid om collectief vraag afhankelijk vervoer in deze gebieden te introduceren. De provincie heeft geen zeggenschap over het spoorvervoer.

Aansturing van het treinvervoer op internationaal, nationaal en regionaal niveau ligt bij de rijksoverheid. Met de Nota Derde eeuw Spoor, bevestigd in de brief Herbezinning Spoor, de Spoorwegwet en de Concessiewet, is de opening geboden regionale overheden meer invloed te laten uitoefenen op de regionale markt van het treinvervoer. Dit is ook bij contract geregeld tussen rijk en NS. De provincie acht dit van

wezenlijk belang voor de ontwikkeling van het RegioNet in de Noordvleugel van de Randstad.

In dat licht worden de ontwikkelingen in het project Benutten & Bouwen gevolgd. Het zou consequent zijn als daarin regionale concepten zoals RegioNet (in relatie tot Noord-Holland Noord) en onze ambities in Randstedelijk verband (hoogwaardig openbaar vervoer tussen de vier grote steden, Schiphol en Almere) bespreekbaar zijn. De provincie bepleit dan ook betrokkenheid van de regio bij de verdere uitwerking van Benutten & Bouwen. Het rijk is voornemens op basis van de lijn die in Benutten & Bouwen wordt voorgestaan haar infrastructuurbeleid voor de middellange ten aanzien van het spoor te ontwikkelen. Standpunten omtrent keuzes en prioriteitsstelling ten aanzien van deze infrastructuurprojecten zullen wij in Noordvleugelverband en BCR verband innemen.

In Noord-Holland Noord vormen de trein en het basisnet voor de bus de ruggengraat van het openbaar vervoerstelsel. Dit wordt aangevuld met collectief vraagafhankelijk vervoer (CVV).

Maatwerk

Het openbaar vervoerbeleid van de provincie richt zich op het leveren van maatwerk afgestemd op de vervoervraag en het gebied. Daar waar sprake is van zware vervoersstromen van, naar en tussen de economische en voorzieningencentra, kiest de provincie ervoor om (hoogwaardig) openbaar vervoer in te zetten: snelle, frequente en comfortabele treinen, bussen, metro's en trams. Hieraan worden verschil-



lende vormen van vervoer voor het voor- en natransport gekoppeld. Waar de vervoersstromen (te) dun zijn in de landelijke gebieden, is collectief vraagafhankelijk vervoer beter op zijn plaats. De auto blijft daar het aangewezen vervoermiddel voor de meeste burgers. Dit principe wordt voor de verschillende gebieden in de provincie uitgewerkt.

Basisgarantie voor mobiliteit

Met de introductie van het collectief vraagafhankelijk vervoer wil de provincie vanuit het principe de zelfredzaamheid van haar inwoners te bevorderen, voor iedereen een vervoermogelijkheid bieden van deur tot deur tegen een redelijk tarief. Gegeven de wettelijke mogelijkheden geldt dit voor de gebieden Noord-Holland Noord, Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek. Binnen de regio Amsterdam is het dagelijks bestuur van het Regionaal Orgaan Amsterdam bevoegd gezag voor dergelijke systemen.

Besloten (bedrijfs-)vervoer

Bedrijfsvervoer is een bijzondere vorm van collectief, op de vraag toegespitst, vervoer. De provincie is voornemens de subsidiering van bedrijfsvervoer om te vormen tot een stimuleringsregeling. Dat heeft als consequentie dat de bestaande subsidierelatie met

twee bedrijven in Noord-Holland wordt afgebouwd. Daar staat tegenover dat de provincie toekomstige aanvragen voor bedrijfsvervoer kan honoreren. Het gaat om een financiële bijdrage voor enkele jaren. Lang genoeg om werknemers de gelegenheid te bieden om te wennen aan collectief bedrijfsvervoer en de voorziening de kans te geven zich te bewijzen. Hierdoor is er de kans dat het bedrijfsvervoer duurzaam wordt ingezet. De stimuleringsregeling is aflopend vanuit de gedachte dat een bedrijf op langere termijn zichzelf moet bedruipen en geen overheidssteun daarbij mag verwachten. De regeling heeft een ingebouwde prikkel bij toename van het gebruik van bedrijfsvervoer.

Randvoorwaarden

De mogelijkheden die de provincie als opdrachtgever heeft ten aanzien van de ontwikkeling stads- en streekvervoer, de introductie van CVV en het financieel bijdragen aan besloten bedrijfsvervoer worden voor een belangrijk deel bepaald door hoogte van de subsidie die het Rijk aan de provincie ter beschikking stelt voor de exploitatie van het openbaar vervoer. De vooruitzichten zijn niet gunstig. De provincie moet constateren dat het Rijk sinds de decentralisatie van de bevoegdheden constant aan het bezuinigen is op de subsidie voor decentrale overheden. Dat noopt tot keuzes die voor de komende aanbestedingsprocedures moeten worden gemaakt.

Marktwerking

Met de Wet personenvervoer 2000 zijn overheden verplicht om concessie voor het openbaar vervoer per bus Europees aan te besteden met het doel marktwerking in het openbaar vervoer te bewerk-

stelligen. De provincie is een voorstander van marktwerking en heeft de aanbestedingsplicht ter hand genomen. In Noord-Holland Noord rijdt per 15 december 2002 aanbesteed openbaar vervoer. Hiermee komt de provincie aan de afspraak tegemoet om per 1 januari 2003 35% van haar openbaar vervoer aanbesteed te hebben. De provincie heeft in Noord-Holland Noord de concessie voor het lijngebonden openbaar vervoer en het contract voor de Openbaar Vervoer Taxi gelijktijdig aanbesteed, zodat concessies zijn afgestemd. De concessies voor de twee andere concessiegebieden Haarlem/IJmond en Gooi en Vechtstreek worden vòòr 1 januari 2006 aanbesteed. In de visievorming voor deze aanbestedingen zal onder andere antwoord gegeven worden op de vraag of deze aanbestedingen zullen plaatsvinden in combinatie met de Openbaar Vervoer Taxi en Regio-Netlijnen.

Professionalisering van het opdrachtgeverschap

De Wet personenvervoer 2000 heeft de provincie instrumenten in handen gegeven om haar opdrachtgeverschap te professionaliseren. De concessiesystematiek dwingt de provincie in een sturende, initiatiefnemende rol in plaats van een beoordelende rol. De provincie wil daar als volgt mee om gaan. Door middel van een programma van eisen wordt bestuurlijk vastgesteld welke eisen en wensen men heeft ten aanzien van het voorzieningenniveau, de subsidieverlening, de informatieverstrekking door de vervoerder en de manier waarop de vervoerder met reizigers en consumentenorganisaties omgaat. In dit programma van eisen wordt ook vastgelegd op basis van welke selectie- en gunningscriteria een vervoerder gekozen wordt. Met de vervoerder die de

concessie gegund krijgt, worden afspraken gemaakt over de wederzijdse samenwerking. Tijdens de duur van een concessie bewaakt de provincie met behulp van een monitoringssysteem de uitvoering van de kwaliteit. Daarbij wordt niet alleen nagegaan of de vervoerder de concessie correct uitvoert, maar wordt ook in samenspraak met alle belanghebbenden in de gaten gehouden of door een wijziging in de vraag naar openbaar vervoer aanpassingen in het voorzieningsniveau noodzakelijk zijn. Daarnaast moet de provincie natuurlijk ook de met de vervoerder gemaakte afspraken van haar kant nakomen. Een van de wettelijke instrumenten die de provincie in staat stelt een sturende en initiërende rol te nemen, is tariefvrijheid. De provincie is bevoegd kaartsoorten en tarieven vast te stellen, naast de landelijk geldige vervoerbewijzen (strippenkaart en abonnementen). De provincie zal in dit kader onder meer met de NS in overleg treden over de mogelijkheid te komen tot één tariefstelsel voor bus en trein. De provincie zal ervaringen ten aanzien van het opdrachtgeverschap inbrengen bij de voorgenomen evaluatie van de Wet Personenvervoer.

Samenwerking

De provincie zoekt de samenwerking met andere overheden. In die gebieden waar zij daadwerkelijk de bevoegdheid heeft voor het openbaar vervoer, is de inzet van de provincie het opdrachtgeverschap gezamenlijk met de inliggende VOC-gemeenten (Vervoersautoriteit Openbaar vervoer Centrumgemeente) Alkmaar, Haarlem en Hilversum uit te voeren. Met Alkmaar heeft deze samenwerking al geleid tot een gezamenlijke aanbesteding van de concessie Noord-Holland Noord voor het lijn-

gebonden vervoer en van de OV-Taxi. Daarnaast zal een gezamenlijk projectbureau in het leven worden geroepen dat als loket gaat dienen voor alle zaken die het openbaar vervoer betreffen. Verder wil de provincie nauw samenwerken met de betreffende gemeenten in het concessiegebied, om het openbaar vervoer gestalte te geven. Dit vanuit het wederzijdse belang dat gemeenten en provincie hebben. Gemeenten hebben belang bij een goede afstemming over het openbaar vervoer om hun lokale beleidsdoelstellingen te realiseren. De provincie heeft de gemeenten nodig bij de invulling van haar opdrachtgeverschap. Gemeenten kunnen met hun bevoegdheden op het gebied van wegbeheer, duurzaam veilig, ruimtelijke ordening en parkeren het openbaar vervoerbeleid ondersteunen. Ook wil de provincie nauwere banden aanknopen met 'naburige' overheden vanuit de overtuiging dat een werkelijk gezamenlijk optreden leidt tot een beter openbaar vervoerproduct. Met name in het zuiden van de provincie zijn de gezamenlijke ambities groot, maar leidt de huidige versnippering tot een onvoldoende voortvarende aanpak van het openbaar vervoer. De komende jaren zal de meerwaarde van de samenwerking tussen de overheden nog sterker moeten blijken dan thans het geval is. Met name voor de ontwikkeling van het RegioNet is het van groot belang de komende jaren een stevige vooruitgang te boeken. In dat proces zal de meerwaarde van de samenwerking tussen de overheden voor de reiziger overtuigender moeten blijken dan thans het geval is.

Betrokkenheid reizigers

De provincie streeft naar een collectief vervoer waar

mensen in Noord-Holland graag gebruik van maken. Om die reden hecht de provincie grote waarde aan een goede relatie met de reizigers. Zij heeft regelmatig overleg met de reizigersorganisaties die per concessie zijn verenigd in een commissie consumentenorganisaties. Naast de door de Wet personenvervoer opgelegde verplichting om deze organisaties te raadplegen bij concessieverlening en aanbesteding, worden deze organisaties regelmatig uitgenodigd om beleidsvoornemens te toetsen, wensen en problemen te inventariseren, meningen uit te wisselen en begrip te kweken voor elkaars standpunt.

Toegankelijkheid

Toegankelijkheid in het openbaar vervoer houdt in dat mensen, zonder hulp van anderen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Het gaat hier niet alleen om de voertuigen en infrastructuur (halten, perrons) maar ook om informatievoorziening en beschikbaarheid van verkooppunten. De Tweede Kamer heeft bepaald dat al het busmaterieel in 2010 toegankelijk is. Er is (nog) geen wettelijke verplichting hiertoe en ook zijn hiervoor nog geen extra financiële middelen ter beschikking gesteld. Wel krijgt de provincie reeds een geoormerkt budget voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer per jaar en per concessiegebied. Dat wordt ingezet conform de onder '*sociale veiligheid*' beschreven werkwijze. De provincie streeft naar zo toegankelijk mogelijk busmaterieel voor alle reizigers van het openbaar vervoer. Zij wil dit stapsgewijs invoeren. In de komende aanbestedingen in Haarlem/IJmond en Gooi en Vechtsteek is dit zeker een aandachtspunt. Hierbij maakt de provincie echter wel een afweging

tussen voor- en nadelen van de verschillende soorten toegankelijk materieel wat betreft capaciteit en snelheid en kosten. Daar waar toegankelijk busmaterieel niet haalbaar is, wordt door de inzet van collectief vraagafhankelijk vervoer, toegankelijk openbaar vervoer gewaarborgd.

De noodzaak van toegankelijke infrastructuur brengt de provincie in in haar overleg met de wegbeheerders en het subsidiebeleid in deze. Adequate informatievoorziening en voldoende beschikbaarheid van verkooppunten kunnen daar ook aan bod komen.

Sociale veiligheid

Onveiligheid en het gevoel van onveiligheid van de burger in Nederland in het algemeen, en specifiek in het openbaar vervoer, staan hoog op de politieke agenda. In antwoord op een motie van de Tweede Kamer, heeft de rijksoverheid het Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer gelanceerd. Het Aanvalsplan heeft thans de status van een consultatiedocument. Reacties van verschillende instanties en organisaties worden verwerkt alvorens deze naar de Tweede Kamer wordt gestuurd en tot uitvoering zal worden overgegaan. De centrale beleidsdoelstelling is het bereiken van optimale veiligheid van reizigers en personeel. De specifieke doelstelling is het terugdringen van feitelijke incidenten en het gevoel van onveiligheid. Deze doelstellingen worden nagestreefd middels een uitgebreid pakket van maatregelen en acties op operationeel, tactisch en strategisch niveau. De OV-bedrijven en hun opdrachtgevers, waaronder de provincie Noord-Holland, worden meer dan ooit aangesproken op hun verantwoordelijkheid voor wat betreft het nemen van maatregelen ten behoeve

van de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Hiertoe zijn door het Rijk middelen beschikbaar gesteld. De provincie Noord-Holland levert de komende jaren een serieuze inspanning op het gebied van de bevordering van sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Voor een doeltreffende en efficiënte uitvoering van beleid is intensieve samenwerking met vervoerbedrijven, aangrenzende OV-autoriteiten en het Rijk noodzakelijk. De werkwijze is dat de vervoerder in de betreffende concessie ieder jaar een evaluatie van het afgelopen jaar en een plan van aanpak voor het komende jaar aan ons voorlegt. Wij toetsen deze plannen aan de rijksregeling Rijksbijdragen Openbaar Vervoer. Overigens zijn de richtlijnen vanuit het Rijk nog in ontwikkeling op basis van het Aanvalsplan Sociale Veiligheid Openbaar Vervoer. Wij zijn in afwachting van de verdere precisering.

Wij gaan ervan uit dat de vervoerder de feitelijke situatie ten aanzien van sociale veiligheid het beste kent, maar wij consulteren ook per concessiegebied de Commissie Consumentenorganisaties van de desbetreffende concessie en vragen om advies over het plan van aanpak. Uiteindelijk dienen wij over de (voorgenomen) besteding van de gelden verantwoording af te leggen bij het Rijk. Wat betreft de plannen kan het gaan om sociale veiligheid in en om het openbaar vervoer. Vaak gaan maatregelen ook samen in één project. Dat betekent dat wij als opdrachtgever ook aan de slag moeten met bijvoorbeeld politie, gemeenten, horecaondernemingen en andere organisaties. Een deel van het geoordeelde geld kan daar naar toe gaan. In het convenant dat wij met gemeenten af willen sluiten willen wij ook aandacht besteden aan het aspect sociale veiligheid (evenals

aan toegankelijkheid). Veiliger openbaar vervoer is aantrekkelijker openbaar vervoer.

Visie openbaar vervoer Noord-Holland Noord

Met de nota Toekomstvast Openbaar Vervoer is in Noord-Holland Noord een beleid ingezet om een halt toe te roepen aan de gestage afbrokkeling van het openbaar vervoer in Noord-Holland Noord. Een samenhangend pakket van bus in combinatie met collectief vraag afhankelijk vervoer staat er garant voor dat de burgers in Noord-Holland Noord zich kunnen blijven verplaatsen met het openbaar vervoer. Ook zijn voorwaarden gecreëerd om de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer te verhogen. Het openbaar vervoer voor Noord-Holland Noord ligt met de gunning van de concessie per 15 december 2002 voor de komende zes jaar – tot en met 2008 – voor het grootste gedeelte vast. De aanbesteding en de gunning zowel voor het stad- en streekvervoer als het collectief vraagafhankelijke vervoer is samen met VOC Alkmaar en in samenspraak met gemeenten gedaan. Inspanningen van de provincie zijn de komende periode met name gericht op het beheer van de concessie en het ondersteunen daarvan door middel van flankerend beleid. Ook dit is een gezamenlijke activiteit. Verder wil de provincie in samenspraak met de regio experimenteren met nieuwe vervoerconcepten. Ervaringen met deze experimenten, en uit het concessiebeheer, zullen uiteindelijk input leveren voor de bestuurlijke discussie over het programma van eisen ter voorbereiding op een nieuwe aanbesteding. Afhankelijk van de besluitvorming in het kader van de pilot decentralisatie spoor (zie onder visie openbaar vervoer Noord-Holland Zuid), zal de mogelijkheid

Kaart 2. Basislijnen Noord-Holland-Noord

- concessiegrens
- basislijnen
(lineibus, streeklijnen en stedslijnen)





van een integrale aanbesteding, d.w.z. inclusief spoorvervoer, worden gezien. Ook de ervaringen met de lightrailproef Haarlem-Zandvoort kunnen onderwerp zijn van een nieuw programma van eisen voor collectief vervoer in Noord-Holland Noord. Op het programma van eisen kunnen gebruikers inspreken. Ook de ervaringen met de lightrail proef Haarlem-Zandvoort kunnen, 'mits regelgeving van het rijk dat toelaat', onderwerp van discussie zijn van een nieuw programma van eisen voor collectief vervoer in Noord-Holland Noord.

Basisnet en aanvullend net op maat

Met de uitwerking van de nota Toekomstvast Openbaar Vervoer in Noord-Holland Noord is het lijnennet geherstructureerd. Een basisnet van verbindende, snelle lijnen bedient grote kernen (zie kaart 2). Deze lijnen worden aangevuld met ontsluitende lijnen, spitslijnen en scholierenlijnen die rijden op tijden dat er vraag is naar openbaar vervoer. Op die plaatsen waar de vraag te laag is voor openbaarvervoer met een vaste dienstregeling rijden de OV taxi en de buurtbus.

Openbaar Vervoer Taxi

De Openbaar Vervoer Taxi Noord-Holland staat er garant voor dat iedere burger in Noord-Holland Noord openbaar vervoer tot zijn of haar beschikking heeft. In dit OV taxi systeem is het vervoer voor gehandicapten geïntegreerd. Met deze taxi kan van deur tot deur worden gereisd. Deze taxi heeft ook een functie in de ketenmobiliteit omdat ze het voor- en natransport verzorgt naar bus en trein. Vanuit ieder adres in Noord-Holland Noord kan binnen twee zones een halte van het reguliere openbaar vervoer worden bereikt. De prijs van de eerste twee zones is hierop aangepast en er wordt een aansluitgarantie gegeven voor de overstap van bus/trein op taxi en vice versa.

Buurtbus

De provincie subsidieert buurtbussen in die gemeenten waar men in staat is om voldoende vrijwilligers te organiseren om als chauffeur te fungeren. Bij het al dan niet toekennen van de subsidie zal mogelijke paralleliteit met het reguliere openbaar vervoer een belangrijk criterium zijn.

Experimenten OV

Vraaggestuurd OV

In West-Friesland wordt een experiment uitgewerkt dat in de concessieperiode per 15 december 2002 gaat rijden. Dit experiment is gericht op plattelandskernen waar de vraag naar openbaar vervoer te klein is om de inzet van de reguliere bus te rechtvaardigen. In samenspraak met gemeenten en bewoners wordt een vorm van openbaar vervoer opgezet dat met klein materieel gaat rijden. De route, haltering en dienstregeling gaan uit van de behoeften van de gebruikers. Onderzocht wordt of het mogelijk is de gebruikers door middel van een abonnement aan het systeem te binden. Tevens zal gekeken worden of combinatie met specifieke doelgroepenvervoer (leerlingenvervoer) mogelijk is.

In Hoorn zal een jaar lang een experiment met een citybus worden gehouden. Deze bus is erop gericht om reizigers per auto vanaf de parkeerterreinen aan de rand van de stad snel te brengen naar het stadscentrum.

Experimenten Busbanen

Busbanen zijn bedoeld om tot een betere exploitatie van het openbaar vervoer te komen. Door toelating van andere vormen ontstaan risico's (m.n. opstoppingen) die dit voordeel teniet kunnen doen. Ook spelen aspecten als veiligheid en handhaving een rol. Wij zijn echter bereid om onderzoek te doen naar het op experimentele basis openstellen van busbanen voor medegebruik van geselecteerde vormen van vervoer zoals bijvoorbeeld besloten bedrijfsvervoer in het kader van vervoersmanagement.

Flankerend beleid

Samen met (mede)concessieverleners en andere wegbeheerders – het Rijk, gemeenten en hoogheemraadschappen – streeft de provincie een hoge operationele kwaliteit van het stad-streekvervoer na. Daarvoor moeten de condities worden geschapen om optimaal te kunnen functioneren. Het stad-streekvervoer moet niet alleen comfortabel zijn, maar zal ook moeten voldoen aan een aantal standaard kwaliteitskenmerken op het gebied van doorstroming, regelmaat, informatie en stiptheid. Om dat te kunnen bereiken dienen de onderstaande flankerende maatregelen te worden gerealiseerd:

- ***Baan op maat:*** De provincie wil bindende afspraken maken met alle wegbeheerders om busroutes in te richten die 'openbaar vriendelijk' zijn. Op deze routes moet de snelheid en het comfort voor de openbaar vervoerreiziger worden gewaarborgd. Voor een vlotte reistijd van de reiziger is op busroutes in principe een snelheidsregime van 50 kilometer per uur binnen en 80 kilometer per uur buiten de bebouwde kom benodigd. Voor het comfort van de reiziger is een vlakke baan zonder snelheidsremmers op het horizontale en het verticale vlak vereist.
- ***Halte op maat:*** Het plaatsen van meer abri's en aanvullende bushaltevoorzieningen zoals fietsenrekken langs de streekvervoerlijnen. Sterhalten zullen op de drukke bus- en OV taxi-knooppunten worden geplaatst.
- ***Beheer en onderhoud op maat:*** De infrastructuur voor het openbaar vervoer is bij verschillende wegbeheerders in eigendom, beheer en onderhoud. Het gewenste kwaliteitsniveau van de onderscheiden objecten en het onderhoud van

bestaande en nog te realiseren objecten zal worden benoemd, geformuleerd en vastgelegd. Afspraken in het kader van beheer en onderhoud zullen met de wegbeheerders worden gemaakt en vastgelegd.

- **Doorstromingsmaatregelen en informatievoorziening op maat:** De komende jaren zal nieuwe elektronica worden geïnstalleerd om optimale doorstroming voor het openbaar vervoer te bevorderen. Naast een functie voor openbaar-vervoervriendelijke verkeersafwikkeling biedt deze elektronica tevens de mogelijkheid om de reiziger te voorzien van up-to-date reisinformatie en biedt zij monitoring- en managementinformatie ten behoeve van de opdrachtgever en opdrachtnemer van het openbaar vervoer.

Convenant met gemeenten

Met de wegbeheerders is overleg gaande om te komen tot een convenant om de kwaliteit van het openbaar vervoer te handhaven en te verbeteren. Hierin worden afspraken gemaakt over de weginfrastructuur. Wegbeheerders verplichten zich om de doorstroming van het openbaar vervoer als uitgangspunt te nemen bij aanpassingen en aanleg van weginfrastructuur. Daarnaast zullen wegbeheerders zich inspannen om bij tijdelijke wegomleidingen en -opbrekingen de gevolgen voor het openbaar vervoer zo klein mogelijk te laten zijn. Indien dit niet mogelijk is, zijn wegbeheerders financieel aansprakelijk voor de extra kosten die dit voor het openbaar vervoer met zich meebrengt. Verder wordt in het convenant de ambitie vastgelegd om in de komende jaren de aanvullende voorzieningen voor het openbaar vervoer zoals haltes, overstapfaciliteiten

en promotie gezamenlijk ter hand te nemen (zoals uiteengezet in het programma flankerend beleid).

Concessiebeheer door het Projectbureau Openbaar vervoer Noord-Holland-Noord

De provincie wil samen met de gemeente Alkmaar een projectbureau openbaar vervoer Noord-Holland Noord opzetten. Dit projectbureau functioneert als het loket voor alle zaken die betrekking hebben op het openbaar vervoer. Het bewaakt de kwaliteit van de uitvoering (middels een monitoringsysteem), coördineert de communicatie over het openbaar vervoer, is aanspreekpunt voor gemeenten en reizigers en heeft een signaalfunctie ten aanzien van de weginfrastructuur. Het is de bedoeling het projectbureau in het concessiegebied te vestigen.

Visie openbaar vervoer Noord-Holland Zuid

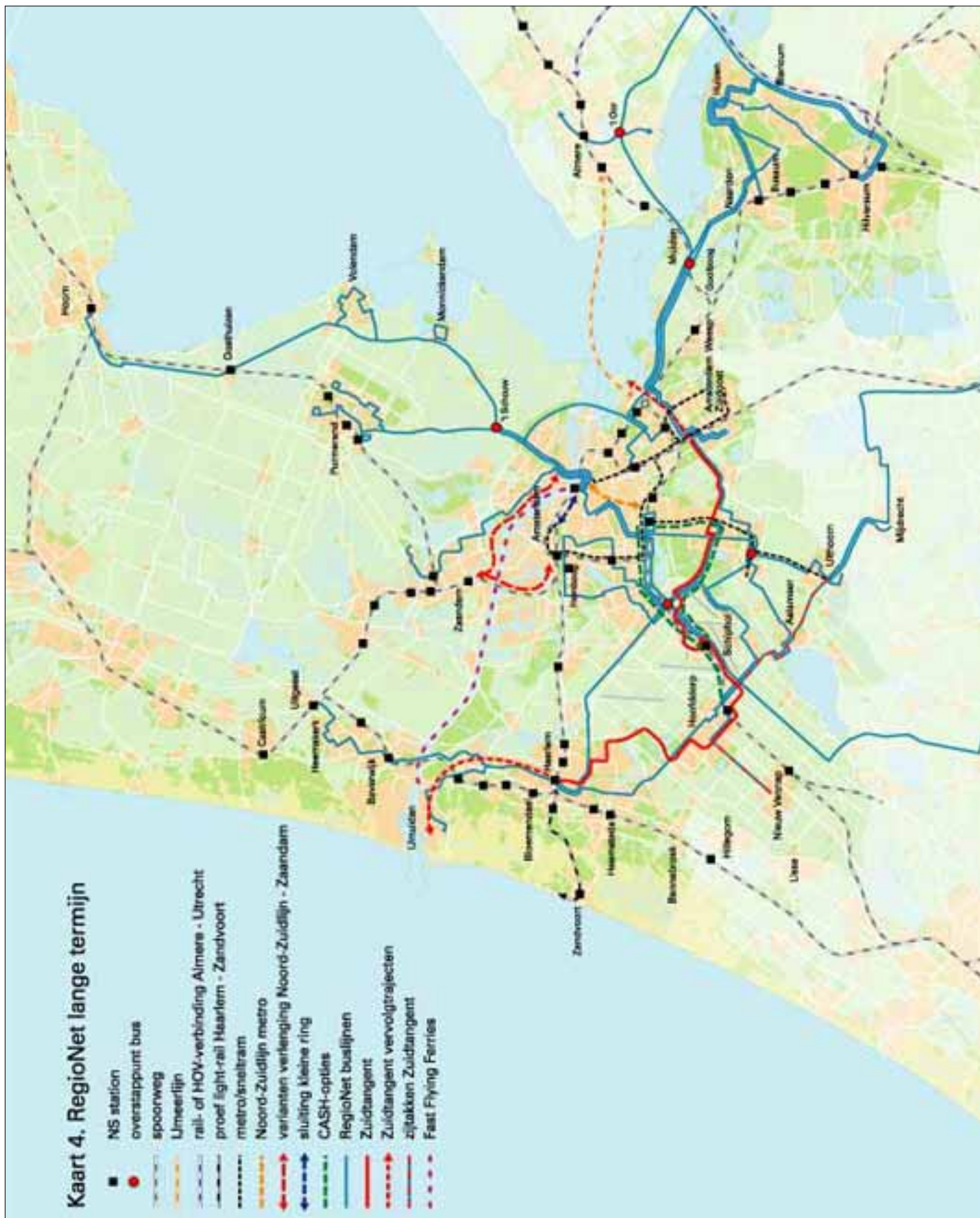
In het zuiden van de provincie is een ontwikkeling tot netwerkstad gaande op de schaal van de noordelijke Randstad. Vooral op afstanden van 5-40 km





Kaart 4. RegioNet lange termijn

- NS station
- overstappunt bus
- spoorweg
- Limeslijn
- rail- of HOV-verbinding Almere - Utrecht
- proef light-rail Haarlem - Zandvoort
- metro/sneltram
- Noord-Zuidlijn metro
- varianten verlenging Noord-Zuidlijn - Zaandam
- sluiting kleine ring
- CASH-opties
- RegioNet buslijnen
- Zuidtangent
- Zuidtangente vervolgtrajecten
- zijtakken Zuidtangente
- Fast Flying Ferries



laat de kwaliteit van het openbaar vervoer te wensen over. Dit gebied kent veel congestie. Vooral bij verplaatsingen tussen en binnen stedelijke netwerken liggen veel kansen voor het openbaar vervoer, gelet op de verwachte groei van het aantal verplaatsingen en de toenemende files. De uitdaging is dit openbaar vervoer een zodanige kwaliteit te geven dat het de automobilist verleidt dit alternatief te kiezen.

Voor de ontwikkeling van dit hoogwaardige netwerk voor de Noordvleugel spelen trein, bus en metro een belangrijk rol. Het gaat er om deze mix van modaliteiten in te zetten, afhankelijk van de vervoervraag, de infrastructuur, en de kenmerken van de modaliteit zelf. Het streven is te komen tot een soepele manier van reizen met maximaal één overstap, via knooppunten waar ook aansluitingen zijn met het landelijke intercity-net, het onderliggend net of eigen vervoer. Door het bundelen van vervoerstromen, wordt duurzaam met ruimte omgegaan, wat ten goede komt aan de leefbaarheid en bereikbaarheid van het gebied. Er wordt gewerkt aan dit hoogwaardig netwerk onder de naam RegioNet.

RegioNet korte en lange termijn

In het kader van RegioNet is een korte en lange termijnplan ontwikkeld (zie kaarten 3 en 4). Het korte termijnplan is na een uitvoerige studie met betrokken overheden én de vervoerders tot stand gebracht. Essentie van het plan is de focus op de vervoervraag. Er zijn voorstellen gedaan voor het treinvervoer, waarvan NS de financiële haalbaarheid heeft aangegeven en waarvoor Railned de technische haalbaarheid heeft aangetoond. Voor benodigde infrastructuurle maatregelen zijn met het Rijk financiële

afspraken gemaakt in het kader van het BONRoute. Het wachten is nu op concrete vertaling naar dienstregeling door de NS. Gelet op de huidige malaise bij het bedrijf constateert de provincie met zorg dat NS niet de prioriteit legt bij RegioNet. Dat leidt tot uitstel van RegioNet korte termijn.

Voor het busvervoer binnen RegioNet zijn concrete plannen ontwikkeld. De betrokken overheden gaan de uitvoering hiervan ter hand nemen. De provincie zal bij de begroting van 2003 bezien of het mogelijk is extra middelen in te zetten. Voorwaarde voor deze inzet van eigen middelen is wel dat in opdracht van het platform bereikbaarheid de regie ter hand wordt genomen en er een steviger projectorganisatie komt rond het RegioNet.

RegioNet lange termijn streeft naar een integratie van planning en bouw van infrastructuur voor openbaar vervoer en de ruimtelijke ontwikkeling van de Noordvleugel in de Randstad. Er wordt een nauwe relatie gelegd met het streekplan Noord-Holland Zuid. In de lange termijn visie wordt aangegeven waar de verbeteringen in het openbaar vervoer nodig en mogelijk zijn. De (exacte) wijze waarop dit vorm zal krijgen is nog niet aan te geven. Daarover wil de provincie samen met de andere overheden op Noordvleugelniveau beslissen.

Om een vernieuwing als lightrail op bestaand spoor te beproeven investeert de provincie samen met het Rijk, de NS en het GVB Amsterdam in de light-railproef Haarlem-Zandvoort. Ervaringen kunnen worden ingezet op baanvakken elders binnen Noordvleugel, maar ook bijvoorbeeld in Noord-Holland Noord.

Introductie OV-taxi

Ook in de regio's Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek streeft de provincie naar invoering van de OV-taxi. Ervaringen ten aanzien van de OV-taxi Noord-Holland Noord worden daarbij meegenomen.

Verwacht wordt een start in de regio Haarlem eind 2003/begin 2004. De op te stellen beleidsvisie Gooi en Vechtstreek zal onderbouwing moeten geven voor introductie van de OV-taxi in deze regio.

Aanbesteding regio's

De aanbesteding van het openbaar vervoer in Gooi en Vechtstreek en Haarlem/IJmond zal in verschillende fasen verlopen. De eerste fase is het ontwikkelen van een beleidsvisie openbaar vervoer. Bij deze visievorming zullen zoveel mogelijk actoren worden betrokken: gemeenten, consumentenorganisaties, andere openbaar vervoerautoriteiten en deskundigen. Wensen en mogelijkheden zullen tegen elkaar worden afgewogen. Het resultaat zal een door GS goedgekeurde beleidsvisie zijn die een breed draagvlak heeft in het desbetreffende concessiegebied. Op basis van deze beleidsvisie zal een programma van eisen worden opgesteld. De provincie zal de concessies Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek samen met de centrumgemeenten openbaar aanbesteden. Per 15 december 2005 zal in Gooi en Vechtstreek openbaar aanbesteed vervoer gaan rijden. Naar verwachting vanaf 15 december 2005 ook in Haarlem-IJmond.

Bij het programma van eisen zal voor de zware lijnen worden bekeken of ontwikkeling naar lightrail aan de orde kan zijn (onder andere Huizen-Hilversum, Haarlem-Zandvoort, Zuidtangent). Er zal een afstemming moeten zijn tussen het onderliggend net

en het RegioNet. De in te richten projectorganisaties in de regio's Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek zijn daarvoor verantwoordelijk.

De provincie heeft een intentieverklaring met de gemeente Haarlem om te gaan samenwerken. Met Hilversum wordt dit ook nagestreefd. Op termijn kunnen deze projectbureaus opgaan in de RegioNet-organisatie, waarin de bevoegde overheden met de grote gemeenten samenwerken in de uitvoering van het opdrachtgeverschap voor het openbaar vervoer.

Infrastructuur voorzieningen (de BoerII)

De provincie beziet of het mogelijk is extra middelen ter beschikking te krijgen voor de aanpak van de infrastructuur voor het busvervoer in het RegioNet korte termijnplan. Een dergelijk impuls zal dan worden toegevoegd aan de GDU. Bekeken moet worden of een hoog subsidiepercentage (95%) de uitvoering van die maatregelen kan versnellen.

Samenwerking RegioNet, gemeenten

De provincie is groot voorstander van een uitvoeringsorganisatie RegioNet die werkt in opdracht van het in hoofdstuk 1.3 genoemde Platform Bereikbaarheid. De projectbureau's met de VOC-gemeenten kunnen hier in opgaan. Deze uitvoeringsorganisatie moet de samenwerking tussen de bevoegde overheden versterken en het RegioNet 'op straat' zetten. Het wordt tijd dat RegioNet voor de bevolking in het zuiden van de provincie werkelijkheid gaat worden en wordt (h)erkend als hét regionaal vervoer in de Noordelijke Randstad. Het tempo van ontwikkeling is volgens de provincie op dit moment te laag.

Visie openbaar vervoer per spoor

Decentralisatie

Het stadsgewestelijk spoorvervoer in de Noordelijke Randstad maakt een belangrijk deel uit van het RegioNet. Decentralisatie van de zeggenschap over dit spoorvervoer biedt de mogelijkheid voor een integrale aansturing van RegioNet en verdient dan ook een krachtig regionaal opdrachtgeverschap via de RegioNet-organisatie. De provincie is bereid in samenwerking met Amsterdam en het ROA decentralisatie op zich te nemen, onder voorwaarde dat ook de overige delen van het RegioNet onderdeel gaan uitmaken van het samenwerkingsverband dat het opdrachtgeverschap gaat uitvoeren.

Ter voorbereiding op de decentralisatie werkt de provincie vanuit de RegioNetorganisatie samen met het Rijk en NS aan de 'casus decentralisatie spoor'. Eind 2004 zal middels de casus duidelijkheid ontstaan of decentralisatie spoor vervoer voor alle partijen (regio, maar ook NS en Rijk) verantwoord mogelijk is. Tijdens de casus zal de provincie het belang in brengen van de benodigde verbeteringen van het spoorvervoer voor Noord-Holland Noord in relatie met het zuidelijke deel van de provincie en verder. Voorwaarde voor decentralisatie vanuit deze zorg is, dat dit niet leidt tot vanuit de vervoervraag ongewenste knippen in het netwerk.

Stadsgewestelijk primair

Voor de provincie staat de uiteindelijke decentralisatie van stop- en sneltreinen in de Noordelijke Randstad voorop, waardoor een krachtig opdrachtgeverschap kan worden ontwikkeld. De huidige invulling door het Rijk is te afstandelijk en prikkelt

NS onvoldoende tot het leveren van prestaties, juist op het schaalniveau waar de problemen het grootst zijn.

Uitlopers regionaal net onderdeel stadsgewestelijk net

De zogenaamde contractlijnen in Noord-Holland Noord kunnen wellicht nu al overgedragen worden aan de provincie. De provincie geeft er de voorkeur aan eerst de casus decentralisatie te ontwikkelen en vervolgens het opdrachtgeverschap voor het gehele spoorvervoer (stop- en sneltreinen) op zich te nemen, indien kan worden voldaan aan te stellen voorwaarden. Dit geeft geen problemen met 'knippen' van lijnen, en zal uiteindelijk meer mogelijkheden bieden voor de totstandkoming van een integraal en samenhangend netwerk voor het openbaar vervoer.

Regionale invloed in Benutten en Bouwen

Gelet op de afspraken die rijk met NS heeft gemaakt over regionale invloed, alsmede de casus spoor, verwachten wij dat wij c.q. de regio nauw betrokken worden bij de verdere uitwerking van Benutten & Bouwen, een project waarin lijnvoeringen voor de middellange termijn worden ontwikkeld door rijk, NS en taakorganisaties als Rained en RIB met het doel het spoorproduct te verbeteren om vervoersgroei te accommoderen.

Wij zullen daarbij onze visie op de regionale/stadsgewestelijke markt inbrengen, in samenhang met het belang van de verbindingen tussen Noord-Holland Noord en het zuiden van de provincie en verder.

2.4 Fietsnetwerk

Van fietspadenplan naar fietsvoorzieningen-beleid

Om de keuze van de burger voor verplaatsingen per fiets aantrekkelijker te maken en tevens de fiets een belangrijke plaats te geven in de ketenverplaatsingen zijn goede fietsvoorzieningen een basisvoorwaarde. Van alle verplaatsingen is 70% korter dan 7,5 km. Van alle autoritten is de helft korter dan een afstand van 7,5 kilometer. Een afstand die in principe goed te overbruggen is met de fiets. Hoewel de burger de vervoerwijze moet kiezen die hij zelf het meest wenselijk vindt zijn de voordelen voor zowel de maatschappij als de gebruiker evident. Fietsen vervuult niet, vraagt weinig ruimte, is zeer kosteneffectief, is veilig voor andere weggebruikers en fietsen is gezond.

Naast het gebruik van de fiets voor de hele rit, speelt de fiets een rol in de ketenverplaatsing op de middel-

lange afstand, als voor- en natransport van het openbaar vervoer en soms ook in voor- en natransport van de auto (carpoolplaatsen). Verder wordt de fiets gebruikt als vervoerwijze in het recreatieve verkeer. In de provincie Noord-Holland staat de fietser een uitgebreid fietspadennetwerk ter beschikking, zowel utilitair als recreatief. Verschillende wegbeheerders zijn verantwoordelijk voor dit fietsnetwerk: provincie, hoogheemraadschappen en gemeenten. Dat netwerk is nog niet compleet en kan kwalitatief beter waardoor fietsen nog aantrekkelijker wordt. Daarom moeten ontbrekende schakels worden aangelegd en directe routes gecreëerd, kruisingen veiliger worden en waar nodig de fietspaden verlicht, een eenduidige bewegwijzering worden aangebracht en fietsparkeerplaatsen bij haltes van openbaar vervoer en (recreatieve) voorzieningen worden gerealiseerd. Bovendien besteedt de provincie via het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid aandacht aan verkeerseducatie aan leerlingen van het primair en voortgezet onderwijs en andere specifieke doelgroepen.

Verbeteren kwaliteit regionaal fietsnetwerk

Het regionale fietsnetwerk

De provincie draagt samen met de andere wegbeheerders zorg voor het regionale fietsnetwerk. Het regionale fietsnetwerk is een gesloten netwerk en bestaat in ieder geval uit de meest directe fietsverbindingen tussen woonkernen onderling en de hoofdroutes binnen de woonkernen. Delen van het lokale netwerk maken hier dus onderdeel van uit. Het regionale fietsnetwerk geeft aansluiting op het netwerk van de omliggende provincies en het ROA

Kilometrage, aantal fietsers en indices

Fietskilometrage (x mld km)	1998	1999	2000	2001
NL	13,00	13,10	13,10	13,10
Noord-Holland	2,00	2,10	2,10	2,10
NH-noord	0,61	0,66	0,68	0,68
NH-zuid	1,39	1,44	1,42	1,42
Aantal fietsers per jaar (x milj.)	1998	1999	2000	2001
Nederland	4.514	4.660	4.632	4.610
Noord-Holland	699	722	708	740
NH-noord	223	240	242	249
NH-zuid	476	481	466	491



(zoals opgenomen in het 'actieplan fiets') en op de verdelende fietsroutes. Verdelende fietsroutes hebben een lokale functie en fungeren als voedingsbron voor de doorgaande regionale fietsroutes. Op kaart 5a en b is het regionale fietsnetwerk weergegeven.

Specifieke bestemmingen die door het netwerk met elkaar verbonden worden zijn woon- en werkgebieden, schoolcomplexen, intensieve recreatiegebieden/voorzieningen (ook strand), winkel- en voorzieningencentra, knooppunten van openbaar vervoer en carpoolplaatsen. In het regionale fietsnet gaat het om bestemmingen met een bovenlokaal karakter. De zwaarte van de relatie (hoeveel mensen gaan van A naar B) is een belangrijk criterium om een verbinding op te nemen in het regionale fietsnet. Knelpunten en ontbrekende schakels worden in overleg met gemeenten en waterschappen, opgenomen in een investeringsprogramma en de komende jaren aangepakt.

De kwaliteit van het regionale fietsnetwerk

De provincie hecht belang aan samenhang, directheid, (verkeers)veiligheid, aantrekkelijkheid en

comfort van de verbindingen binnen het fietsnetwerk. Aan de verbindingen zelf stelt de provincie kwaliteitseisen conform de richtlijnen van CROW (landelijke Commissie Richtlijnen Ontwerp Wegen). Deze minimum (en maximum) eisen zijn bepalend voor de investeringen van de provincie als wegbeheerder in de fietsinfrastructuur en vormen toetsingscriteria bij de beoordeling van de subsidieaanvragen van andere wegbeheerders.

Daarnaast heeft de provincie een aantal dringende wensen voor wat betreft de verbetering van de kwaliteit van het fietsnetwerk.

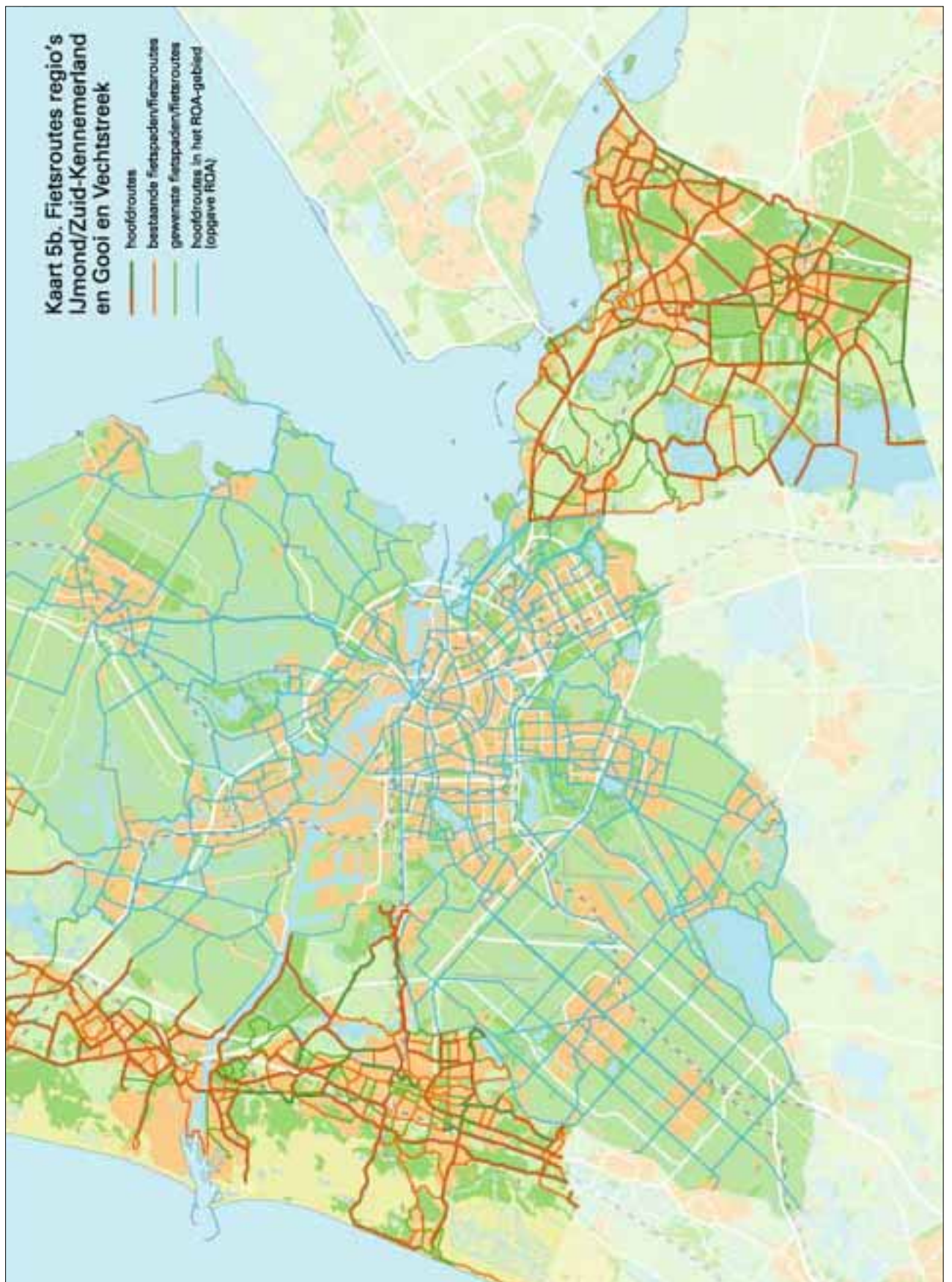
- ***Samenhang van het netwerk inzichtelijk maken door bewegwijzering***

De wegbeheerders gezamenlijk zorgen voor een consistente fietsbewegwijzering die uitgaat van de meest directe fietsroutes naar minimaal alle kernen en belangrijke bestemmingen zoals recreatiegebieden, centrumgebieden en knooppunten van openbaar vervoer. De provincie neemt hiertoe het initiatief.

- ***Onderzoek starten naar 'versnelling' op regionale fietsroutes***

Om de aantrekkelijkheid van het fietsen te







vergroten en de fiets in een goede concurrentiepositie te brengen ten opzichte van andere vervoermiddelen neemt de provincie het initiatief te onderzoeken of en hoe de doorstroming op de hoofdroutes kan worden verbeterd. Gedacht wordt aan voorrangverlenende maatregelen dan wel wegnemen van vertragende omstandigheden.

- *Verminderen van verkeersonveilige situaties voor fietsers*

Omdat fietsers een erg kwetsbare groep verkeersdeelnemers zijn, staat bij de kwaliteitsverbetering van het fietsnetwerk veiligheid bovenaan. Fietsers hebben om die reden in principe een eigen, veilige plek hebben binnen het dwarsprofiel van de weg. In de meeste gevallen is dat een vrijliggend fietspad. Bij wegen waar de maximumsnelheid voor het autoverkeer 60 km/uur is kan, indien fysiek een scheiding van fiets en auto niet tot de mogelijkheden behoort, via suggestiestroken een zeker mate van veiligheid worden geboden. Knelpunten blijven veelal de kruisingen. De provincie geeft dan ook prioriteit aan de aanpak van onveilige kruisingen voor langzaam verkeer (dus ook solitaire fietsoversteekplaatsen) en dan in het bijzonder in de schoolroutes.

- *Verbeteren van aantrekkelijkheid en comfort*

Nieuwe fietsinfrastructuur wordt aantrekkelijk vormgegeven en landschappelijk zorgvuldig ingepast. Daarmee wordt het fietsen aantrekkelijker. Bij het ontwerp van nieuwe verbindingen of verbetering van bestaande zal tevens rekening worden gehouden met sociale veiligheid. Verlichting, plaats en omvang van groenvoorzieningen, aanwezigheid van kunstwerken spelen daarbij een rol. Ook aan comfort worden minimum eisen gesteld: tenzij aangetoond dat er geen andere keuze is wordt de verharding uitgevoerd in asfalt.

- *Experimenten bevordering fietsgebruik*

Het streven is de fiets in een goede concurrentiepositie te brengen t.o.v. andere vervoermiddelen: fietsen moet meer vanzelfsprekend worden. Overheden richten zich vooral op het verbeteren van het fietsnetwerk, het bieden van faciliteiten zoals stallingvoorzieningen e.d. Maar wellicht dat er nieuwe, onconventionele, originele ideeën leven bij burgers en organisaties die kansrijk én effectief zijn. Een interessant idee over een fietssnelweg kan daar onderdeel van uitmaken. De provincie gaat hiernaar op zoek door het uitschrijven van een prijsvraag.

Bevorderen van ketenmobiliteit door fietsparkeervoorzieningen

Ketenmobiliteit is het zich verplaatsen van deur tot deur waarbij afzonderlijke vervoerwijzen binnen één reis worden gecombineerd. Om de fiets een grotere rol te laten spelen in die ketenverplaatsing investeert de provincie in fietsparkeervoorzieningen. Het CROW heeft een 'beleidswijzer' voor het parkeren van de fiets opgesteld. Deze beleidswijzer en de bestaande keurmerken op dit gebied (FietsParKeur) hanteert de provincie als leidraad voor een bijdrage aan stallingvoorzieningen.

Gelet op het bewezen belang van de fiets in het voor- en natransport bij het reizen per openbaar vervoer wordt prioriteit gegeven aan parkeervoorzieningen bij busstations en haltes voor lightrail (zie ook onder 2.6 Verknoping netwerken).

Naast het financieren van fietsparkeervoorzieningen draagt de provincie ook bij aan (experimentele) projecten die de rol van de fiets binnen de vervoerketen vergroten.

Prioritering

De realisering van het fietsnetwerk en de fietsvoorzieningen is primair een taak van de wegbeheerders (provincie, gemeente, hoogheemraadschap). Zij zijn verantwoordelijk voor de ontwikkeling en uitvoering van de projecten, ook in financiële zin. De provincie legt bij de eigen investeringen en bij de subsidieverlening aan anderen een eerste prioriteit en in deze volgorde bij:

- veiligheid;
- hoofdfietsroutes en doorstroming;
- toeleidende routes naar openbaar vervoer;
- fietsvoorzieningen bij bestemmingen.

Overige in kaart gebrachte niet-hoofdfietsroutes hebben een tweede prioriteit.

Bij de prioritering gaan fietsparkeervoorzieningen bij haltes en stations van het verbindende openbaar vervoer van bus en lightrail vóór op voorzieningen op intensieve bestemmingen en transferpunten/ carpoolplaatsen.

Als aanvulling op deze criteria hanteert de provincie het principe dat 'nieuw' vóór gaat op 'bestaand'. Dus de aanleg van ontbrekende schakels gaat vóór verbetering van bestaande verbindingen, nieuwe stallingvoorzieningen gaan vóór verbetering van bestaande stallingvoorzieningen.

In de op te stellen subsidieverordening wordt aangegeven op welke wijze projecten in aanmerking komen voor een subsidie. Prioritering van projecten vindt plaats aan de hand van de in de subsidieverordening op te nemen criteria.

Zorg voor recreatieve fietsvoorzieningen/-routes

De zorg van de provincie Noord-Holland voor recreatieve fietsvoorzieningen maakt deel uit van het openluchtrecreatiebeleid. Het centrale uitgangspunt van dat beleid luidt: "Het landschap dient als drager van recreatiefuncties" (Beleidsnotitie Openluchtrecreatie, 1995). Qua schaalniveau richt dat beleid zich op het landelijk gebied in het algemeen en de gebieden binnen de (rand)stedelijke invloedssfeer in het bijzonder. De provincie wil een structuur tot stand brengen die de basis vormt van een 'beleefbaar vrijetijdslandschap' van de provincie Noord-Holland. Die structuur maakt dat de inwoners en toeristen overal in de provincie een aantrekkelijke recreatieomgeving kunnen aantreffen die minimaal goed befietsbaar is.

Primaire aandachtsgebieden in die structuur zijn:

- de bestaande recreatiegebieden waarin de provincie participeert;
- de nieuw aan te leggen groengebieden binnen de stedelijke invloedssfeer (de zgn. groenontwikkelingsplannen);
- de gebieden van de 'strategieprojecten' (uitwerking van de Rijksnota Structuurschema Groene Ruimte; bijvoorbeeld het Strategisch Groenproject Haarlemm er Groen).

Voor deze gebieden worden integrale gebiedsgerichte plannen ontwikkeld waarvan fietsinfrastructuur en fietsvoorzieningen onderdeel uitmaken.

Ontbrekende schakels dan wel verbeteringen komen in aanmerking voor financiering uit het Openluchtrecreatiefonds op basis van goedgekeurde gebiedsgerichte plannen. De ingediende claims op basis van de gebiedsgerichte plannen overschrijden nu echter het budget. Hiervoor is een extra claim in voorbereiding.

De mogelijkheden voor openluchtrecreatie in het overige landelijk gebied (buiten bovengenoemde gebieden) kunnen optimaal benut worden door goede ontsluiting over land en water. Hiertoe worden onder meer in samenspraak met Stichting Landelijk Fietsplatform recreatieroutes voor beleefbare landschappen ontwikkeld. Bij recreatieroutes gaat het altijd om een rondrit, waarbij de meest aantrekkelijke en niet de meest directe route wordt voorgesteld. Overlap met het regionale fietsroutenetwerk is mogelijk, maar niet een uitgangspunt. Bewegwijzering bij de recreatieve routes is een aandachtspunt.

Informatie en promotie

Fietsers kunnen zich informeren over fietsroutes door middel van kaarten, brochures, folders en internet. De provincie inventariseert welke informatie beschikbaar is voor de fietser en in welke mate deze informatie voldoet en actueel is. Afhankelijk van de uitkomst wordt een actieplan voor verbetering opgesteld. Hierbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan een actuele netwerkkaart waarin tevens fietsvoorzieningen zijn aangegeven, een fietsrouteplanner voor Noord-Holland en input voor een fietsrouteplanner voor een groter gebied. De provincie stimuleert promotieactiviteiten voor de fiets en kan hierin een financiële bijdrage verstrekken.

Naast de rol als wegbeheerder en subsidieverstrekker stimuleert de provincie ook via vervoermanagement gemeenten en bedrijven om het gebruik van de fiets te promoten (zie par. 2.7 Vervoermanagement).

2.5 Vaarwegennet

Structuurbeeld

De provincie Noord-Holland beschikt over een uitgebreid netwerk van vaarwegen. Deze vaarwegen worden voor verschillende doeleinden gebruikt, zoals voor beroepsvaart en recreatievaart. De vaarwegen met deze dubbelfunctie zijn in beheer bij het Rijk of de provincie. Een aantal van deze vaarwegen zijn ook belangrijk voor natuur en milieu. Ook spelen in toenemende mate waterwegen een rol bij het toekomstig waterbeheer(waterbuffers). Al deze vormen van huidig en toekomstig gebruik stellen eisen aan de kwaliteit van de vaarwegen.

In het vaarwegennetwerk neemt het Noordzeekanaal een bijzonder plaats in. Het vormt de verbinding tussen het IJsselmeer en de Noordzee en tussen de verschillende belangrijke vaarroutes onderling. Het is de slagader voor het Westelijk Havengebied Amsterdam; een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor watergebonden bedrijvigheid; en het toe- en afvoerkanaal voor de grote recreatievaart. Voor de provincie is het van belang de kwaliteit van de verschillende vaarwegen te verbeteren en daarmee vooral de economische potenties van het vaarwegennetwerk verder te benutten.



Integraal vaarwegbeheer

Om de afstemming tussen de verschillende functies van vaarwegen beter te regelen, gaat de provincie die vaarwegen in Noord-Holland waar zij verantwoordelijk voor is, zodanig beheren dat een balans wordt gevonden tussen de vele claims die op het vaarwegennetwerk worden gelegd: integraal vaarwegbeheer. Het project Integraal Vaarwegbeheer mondt uit in integrale beheersplannen voor iedere vaarweg afzonderlijk. Binnen het project wordt aandacht besteed aan alle functies die vaarwegen hebben of in de toekomst zullen krijgen: beroepsvaart, recreatievaart, natuur, milieu en waterberging. Het project levert tevens input voor het baggerplan van Noord-Holland.

Relatie vaarwegbeheer met ruimtelijke ordening

De relatie tussen vaarwegbeheer en de ruimtelijke ordening is belangrijk omdat langs de oevers van

vaarwegen voorzieningen kunnen worden getroffen die in het verlengde liggen van de beleidsdoelen die de provincie realiseert op de waterwegen zelf. Voorbeeld is het realiseren van laad- en losvoorzieningen langs de wateren waar de nadruk ligt op het stimuleren van de beroepsvaart. Een ander voorbeeld is het bouwen van aanlegsteigers en 'water'woningen waar de nadruk ligt op het combineren van een aantrekkelijk leefmilieu langs het water met kwalitatief hoogwaardige recreatie. Het combineren van deze doelstellingen vereist een resultaatgerichte dialoog tussen de provincie, aansluitende gemeenten, waterschappen en overige clusters van belanghebbenden in de publieke dan wel private sector en vereist een aanzienlijke organisatorische en financiële inspanning.

Beter benutten

De Provincie Noord-Holland stelt zich tot doel haar waternetwerk optimaal te benutten door de goederenvervoersector te stimuleren de nog onbenutte capaciteit van het water meer te gaan gebruiken. Het is een doelstelling met een dubbel rendement: de economische potentie van het water beter aanspreken en de druk op de wegen door het vrachtverkeer verminderen. De Provincie Noord-Holland pakt dit op een aantal manieren aan. Enerzijds in Randstad-verband via de projectorganisatie

Kaart 6. Toervaartnet

- landelijk Toervaartnet
- provinciaal Toervaartnet
- ➔ toegangspoorten Noord-Holland
- belangrijke verbindingsvaarwegen Noord-Zuid



GOVERA (zie hoofdstuk 2.8 Goederenvervoer), anderzijds op regionaal niveau via het Masterplan Noordzeekanaalgebied, via het stimuleringsprogramma Noord-Holland Maritiem en de actieplannen Binnenvaart en Vaart in de Zaan. Ook via de recreatieplannen (oeverrecreatie en toervaart) kan tot een betere benutting van de vaarwegen worden gekomen hetgeen belangrijk is vanwege de economische spin-off (zie kaart 6). Verder benutting van vaarwegen wordt ook gezocht in het gebruik door het openbaar vervoer. Vanwege aanwezige sluizen en bruggen is dat niet overal mogelijk of succesvol maar daar waar het kan steunt de provincie dergelijke projecten. Het gebruik van het Noordzeekanaal door een bootverbinding Velsen-Amsterdam cs is een succesvol voorbeeld.

De actieplannen Binnenvaart en Vaart in de Zaan zijn concrete op uitvoering gerichte plannen met als doel de binnenwateren in het algemeen en de Zaan in het bijzonder geschikt te maken en te houden voor (grote) binnenvaart met het oog op de economische ontwikkeling van de oevers en het directe achterland van de vaarwegen. Daarmee wordt tevens aan het goederenvervoer een alternatief geboden voor het transport over de weg (zie kaart 7). Voorwaarde voor een betere benutting van vaarwegen is wel dat er geïnvesteerd wordt in de vaarwegen. De noodzakelijke investeringen betreffen vooral het uitvoeren van achterstallig baggerwerk. Maar ook het realiseren van nieuwe verbindingen van groot naar klein vaarwater en het aanpassen van kunstwerken zoals het beweegbaar maken van bruggen en het vergroten van sluizen vergen een aanzienlijk investering.

Masterplan Noordzeekanaalgebied

Het Masterplan Noordzeekanaalgebied is een integraal plan gericht op consolidatie van de belangrijke positie van het gebied voor havenactiviteiten en daarmee samenhangend het zoeken naar extra ruimte voor droge en natte zeehaventerreinen. Voorwaarde is dat de bereikbaarheid van die terreinen, ook via het water, is gegarandeerd op een minimaal kwaliteitsniveau. Dat heeft consequenties voor het beheer van het Noordzeekanaal in termen van onderhoud oevers, kades en vaargeulen en in termen van bereikbaarheid. Vanwege dit laatste is de provincie van mening dat een 2^e Zeesluis bij IJmuiden noodzakelijk is. Overigens is het Noordzeekanaal een rijksvaarweg.

Stimuleren van watergebonden bedrijvigheid Noord-Holland Maritiem

Via het stimuleringsprogramma Noord-Holland Maritiem/Water als Economische Drager stimuleert de provincie de regionale economie langs en nabij de Noord-Hollandse vaarwegen. Dat wil zeggen: de provincie schept voorwaarden voor het upgraden van waterwegen en dan vooral van de doorgaande routes, werkt mee aan het realiseren van oevervoorzieningen voor beroeps- en recreatievaart en brengt ontbrekende schakels in kaart. Noord-Holland Maritiem/Water als Economische Drager gaat uit van een realisatietermijn van tien à twintig jaar. Verspreid over die periode wordt vorm gegeven aan de upgradering van het waternetwerk en de aangrenzende voorzieningen op de oevers. Binnen die periode koppelt de provincie concrete, haalbare doelen aan een bepaalde termijn. In de eerste fase, 2003-2006, is er met het oog op de

**Kaart 7. Basisnet vaarwegen
goederenvervoer**



Kaart 8. Noord-Holland Maritiem
Economisch belangrijke
vaarroutes



beroeps- en recreatievaart veel aandacht voor het vergroten van de gebruiksmogelijkheden van een aantal kanalen door ze beter bevaarbaar te maken. In de meeste gevallen vereist dit aanpassen van kunstwerken, zoals het beweegbaar maken van bruggen. Maar de grootste opgave is het uitbaggeren van de vaarwegen omdat in de huidige situatie de ondiepte veelal de grote bottleneck is voor de beroepsvaart. Daarbij wordt concreet aan de volgende waterwegen (zie kaart 8) gedacht:

- Het Noord-Hollands kanaal tussen Den Helder en Zaandam inclusief het Balgzandkanaal.
- De verbetering van het kanaal Stolpen-Kolhorn. De kwalitatieve opwaardering van deze vaarroute vereist een aanpassing van diverse houten bruggen en van de spoorbrug in de lijn Schagen-Den Helder.
- De route Kolhorn-Amstelmeer in combinatie met de eerdergenoemde routes: voor de recreatievaart ontstaat op deze manier de mogelijkheid om het 'rondje Kop van Noord-Holland' te varen wat een belangrijke impuls zou zijn voor de economische ontwikkeling van de lokale bedrijvigheid (toeristische trekpleisters als de oude haven van Schagen en Kolhorn).
- De ontwikkeling van het Wieringerrandmeer als belangrijke schakel tussen de vaarroutes in Noord-Holland als directe verbinding tussen het Amstelmeer en het IJsselmeer, zowel voor de recreatievaart als voor de beroepsvaart.
- Het verhogen van de aantrekkelijkheid van de vaarroute Kolhorn-Alkmaar voor de grotere motorjachten.
- De vaarroutes Amstelmeer/IJsselmeer richting Medemblik, en Alkmaardermeer/Monnickendam.

Recreatie

Noord-Holland is een van de meest belangrijke watersportgebieden van Nederland en dankt hieraan een belangrijk deel van haar recreatieve aantrekkingskracht. Noord-Holland heeft 244 jachthavens met bijna 28.000 ligplaatsen. Het meest actuele beeld van het basistourvaartnet in Noord-Holland is opgenomen in een nationaal plan: de Beleidsvisie Recreatie Toervaart Nederland (BRTN 2000), een product van de Stichting Recreatietoervaart Nederland¹⁾. Het uit deze Beleidsvisie voortvloeiende uitvoeringsprogramma (MUP-BRTN 2002-2006) bevat een aantal specifiek Noord-Hollandse projecten. De Provincie Noord-Holland heeft zich bestuurlijk verbonden aan dit landelijke uitvoeringsprogramma. De afstemming over de Noord-Hollandse projecten verloopt via het Provinciaal Toervaart-overleg Noord-Holland.

De provincie geeft op korte termijn een specifieke, Noord-Hollandse en fijnmazige invulling aan het genoemde nationale plan. Het doel is met deze waterrecreatievisie en de uitvoering van het programma zicht te geven op de wijze waarop de provincie het recreatieve product Noord-Holland zal versterken. Een gedeeltelijke aanzet hiertoe is al te vinden in Noord-Holland Maritiem/Water als Economische Drager, maar dit plan houdt het Noordzeekanaalgebied aan als meest zuidelijke begrenzing en heeft vooral een economische invalshoek. Inhoudelijk vallen daar niet onder de kleinschalige, op de directe leefomgeving gerichte

¹⁾ De Stichting Recreatietoervaart Nederland is een samenwerkingsverband tussen ANWB, KNWV, HISWA, VNG, Unie van Waterschappen, Provincies en de ministeries van LNV, EZ, V&W en Vrom.

voorzieningen met een grote belevings-, maar met een niet zo grote economische waarde. Een Noord-Hollandse visie op de recreatieve waterwegen heeft een meerwaarde door het koppelen en waar nodig versterken van bestaande, versnipperde initiatieven van de verschillende belanghebbenden. Tevens kan de provincie met een dergelijke visie een verband leggen tussen het (kleinschalige) Noord-Hollandse waterrecreatiebeleid en dat van de omliggende provincies daar waar de waternetwerken de provinciegrenzen overschrijden. Aan deze provinciale visie zal ook een uitvoeringsprogramma worden gekoppeld met als belangrijkste component een baggerprogramma.

Baggerproblematiek

Zoals gesteld is het bevaarbaar houden van de vaarwegen van bovenmatig economisch belang. Daarom dienen de vaargeulen op diepte en op breedte te worden gehouden. Daarnaast is het verwijderen van bagger een activiteit in de zin van milieu-zorg op die plaatsen waar sprake is van verontreinigde bagger. Maar ook kan baggeren noodzakelijk zijn als er sprake is van vaarwegen of plassen met een functie voor waterberging in welke vorm dan ook, kwalitatief of kwantitatief.

Noord-Holland kent erg veel vaarwegen en dus erg veel bagger. Het baggeren op zichzelf kost geld, het opslaan van de bagger nog meer. De provincie stelt op korte termijn een baggerprogramma op voor Noord-Holland en zal daarbij aangeven hoe, met het oog op de kosten, maatschappelijk verantwoord tot een gefaseerde uitvoering van dat programma kan worden gekomen.

Veiligheid en barrières

Algemeen geldt voor het gehele natte netwerk dat er hinder wordt ondervonden van niet op elkaar afgestemde brug- en sluisbedieningen, waardoor lange wachttijden voor de beroeps- en recreatievaart ontstaan. Naarmate het drukker wordt op de vaarwegen, en die trend is duidelijk waarneembaar, doet zich hiermee in wezen ook een veiligheidsprobleem voor, omdat er een tekort is aan 'parkeerplaatsen' op het water voor de wachtende schepen. Dit veiligheidsprobleem neemt toe naarmate de (professionele) binnenvaart en recreatieve vaarweggebruikers de schaarse ruimte op de opstelplaatsen moeten delen met de incidentele, niet-professionele recreanten op het water.

De provincie ontwikkelt beleidsvoorstellen om dit probleem beheersbaar te maken. Gedacht wordt aan het opstellen van een 'spoorboekje' voor brugbedieningen en aan het introduceren van konvoivaart voor het goederenvervoer op het water.

Een punt van zorg is ook dat steeds meer recreanten het Noordzeekanaal beleven als een barrière die men in noord-zuid richting soms zelfs niet over durft te steken. Daarnaast groeit ook het gevaar dat door ondeskundigheid en onervarenheid bij het kruisen van de intensieve beroepsvaart het aantal ongelukken op het Noordzeekanaal toeneemt. De provincie zal in overleg treden met belanghebbenden om te onderzoeken of hier zinvolle maatregelen te treffen zijn. Een bijzonder aspect is verder de handhaving van het gedrag van gebruikers van het water. Vooral snelheidshandhaving van de recreatievaart is een punt van zorg. Niet alleen met het oog op de veiligheid maar ook met het oog op onderhoud van de oevers. De provincie heeft voor haar vaarwegen op

dit moment een aantal bestuurlijke opsporings-ambtenaren (BOA's) in dienst en beraadt zich of uitbreiding of meer samenwerking tot een betere handhaving kan leiden.

Natuur en milieu

In die delen van de vaarweginfrastructuur die kruisen met de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur is de natuurfunctie van het water en de oevers belangrijk. Met inachtneming van de prioriteit die kan liggen bij waterkwantiteit (doorvoer van water) en beroepsvaart, dienen inrichting en beheer daarop te worden afgestemd. In wateren waar de professionele vaarfunctie verdwijnt ontstaat ruimte om het water 'in de oevers' te verbreden en natuurlijker te maken.

Voorkomen van waterverontreiniging door gebruik door beroeps- en recreatievaart is voor de provincie een speerpunt. Het gaat dan om smeermiddelen voor bruggen, afvoer van afval en olieresten etc.

In het Provinciaal Waterhuishoudingsplan zal hier extra aandacht worden besteed.

2.6 Verknoping netwerken personen

Verbeteren verknoping van de netwerken

Verbetering van de verknoping van netwerken vergroot de keuzemogelijkheid van de reiziger en schept daarmee meer ruimte voor mobiliteit. Het verbeteren van de vervoerkundige verknoping van de netwerken krijgt meer kans als dat samengaat met intensivering van het grondgebruik rond de knopen. De provincie is op meerdere wijzen bij knooppunten betrokken.

Overstap openbaar vervoer-openbaar vervoer

Knooppunten in de verschillende vervoerssystemen en verknoping van de systemen onderling zijn nodig omdat niet alle herkomsten en bestemmingen altijd rechtstreeks met elkaar kunnen worden verbonden. Dit geldt met name voor het openbaar vervoerssysteem waar alleen op de zwaarste lijnen rechtstreekse verbindingen mogelijk zijn. Openbaar vervoer reizigers stappen echter liefst zo min mogelijk over. Bij meer dan twee overstappen kiezen de keuzereizigers al snel voor de auto. Die overstap(pen), moet(en) dan niet lastig, tijdrovend, onveilig, onduidelijk of onbetrouwbaar zijn. Anders wordt de reiziger geen reële keuze geboden en bovendien zou dit in zijn algemeenheid afbreuk doen aan de kwaliteit van het openbaar vervoer. Daarom wil de provincie de overstap van bus op trein en omgekeerd en ook van bussen onderling zo goed mogelijk accommoderen door:

- korte looproutes voor de overstappers;
- goede afstemming van de dienstregelingen waardoor de wachttijden minimaal zijn;
- goede, overzichtelijke informatie bij de bus over de trein en bij de trein over de bus;
- sociaal veilige en aantrekkelijke wachtgelegenheden.

De overstap trein-trein is (vooralsnog) geen aan gelegenheid waar de provincie zeggenschap over heeft. Wel dringt de provincie bij zware stromen aan op zoveel mogelijk cross-platform situaties en, vanwege die overstap, vooral op een hoge mate van betrouwbaarheid van de dienstregeling. In het zuiden van de provincie zijn vooral de knooppunten in het Regionet plekken waar de overstap een hoog kwaliteitsniveau moet hebben. Dat zijn in veel gevallen

Kaart 9. Openbaar vervoerknoppen

Stedelijke knooppunten streekplan Noord-Holland Zuid

1. Amsterdam CS
2. Amsterdam Zuid / WTC
3. Schiphol Plaza
4. Amsterdam Bijmer
5. Beverwijk NS
6. Haarlem NS
7. Zaandam NS
8. Amsterdam Sloterdijk
9. Amsterdam Lelylaan
10. Amsterdam Amstel
11. Duivendrecht NS
12. Amstelveen busstation
13. Hoofddorp NS
14. Hilversum NS

Overstap bus-trein

1. Den Helder NS
2. Den Helder Zuid NS
3. Schagen NS
4. Hoerhugowaard NS
5. Alkmaar Noord NS
6. Alkmaar NS
7. Hoom NS
8. Castricum NS
9. Uitgeest NS
10. Heemstede-Aerdenhout NS
11. Nieuw-Vennep NS
12. Weesp NS
13. Naarden Bussum NS
14. Hilversum Sportpark NS

Overstap bus-bus

1. Den Oever snelbusstation
2. Noordbeemster
3. Edam busstation
4. Pummerend trampolin busstation
5. Heemskerk Ruysdaelstraat
6. Wilsen Zuid pontplein (ferry)
7. Urmuiden Plein 1945
8. Haarlem Delftplein
9. Haarlem Houtplein / Tempeliersstraat
10. Haarlem winkelcentrum Schalkwijk
11. Hoofddorp Spaarneziekenhuis
12. Zaandam Peperstraat busstation
13. Bushalte Et Schouw
14. Amsterdam Bulskotemeerplein
15. Schiphol Elzenhof
16. Amstelveen Oranjebaan sneltram
17. Aalsmeer busstation
18. Uithoorn busstation
19. Muiden P+R-terrein
20. Hulzen busstation
21. Blaricum ziekenhuis Gool Noord
22. Blaricum carpoolplaats





ook stedelijke knooppunten (zie Ruimtelijke ontwikkelingen). Een provinciale rol in die knooppunten wordt nagestreefd via het streekplan en via de weg van samenwerking in het kader van Regionet. Daar waar de provincie als opdrachtgever voor het streekvervoer de bevoegdheden heeft zorgt zij, samen met de gemeenten, voor goede aansluitingen van bus op trein en omgekeerd en van bussen onderling. Dat is dus in ieder geval aan de orde in Noord-Holland Noord, Haarlem/IJmond en Gooi en Vechtstreek. Met name in het noorden van Noord-Holland wil de provincie zorgen voor een aansluitgarantie daar waar treinen en bussen minder frequent rijden. De provincie onderzoekt of technische middelen daarbij behulpzaam kunnen zijn. Op kaart 9 is aangegeven om welke vervoerknooppunten het in Noord-Holland gaat. Het zijn de knooppunten waar meerdere (reguliere) bus- en/of treinverbindingen samenkomen. De provincie wil, binnen haar mogelijkheden, hier prioriteit geven aan goede aansluiting tussen bus en trein. Naast de zorg voor de aansluitingen ontwikkelt de provincie in het kader van flankerende maatregelen

openbaar vervoer zogenaamde sterhaltes. Dit zijn kwalitatief hoogwaardige wachtvoorzieningen ten behoeve van reizigers in het openbaar vervoer. Ze zijn gelegen in de dorpskom of langs doorgaande wegen. Bij de sterhalte kan men overstappen van bus op bus of op ov-taxi. In Noord-Holland Noord zijn mogelijke locaties voor sterhaltes geïnventariseerd. Zij worden in twee tranches gerealiseerd. Ook in de regio's Haarlem/IJmond en Gooi en Vechtstreek komen mogelijk sterhaltes.

Overstap auto-openbaar vervoer, en fiets-openbaar vervoer

Aan de overstap van auto en fiets op het openbaar vervoer worden andere eisen gesteld dan aan de overstappen binnen het openbaar vervoer systeem zelf. Voor auto en fiets moeten er directe toeleidende routes zijn naar de halteplaatsen of stations en goede, veilige en voldoende parkeervoorzieningen op korte afstand. Daarnaast is informatie essentieel zowel qua bewegwijzering als over het openbaar vervoer zelf. De wachtgelegenheden bij deze overstappunten dienen sociaal veilig en aantrekkelijk te zijn. In para-

graaf 2.4 is al aangegeven dat de provincie bij de financiering van fietsinfrastructuur prioriteit geeft aan fietsroutes naar en fietsvoorzieningen op busstations en lightrailhaltes. Als opdrachtgever van het streekvervoer zal de provincie eisen stellen aan de wachtgelegenheden en voorzieningen bij deze overstapplaatsen.

Bij de aansluiting van auto op openbaar vervoer legt de provincie in het kader van het BONRoute, prioriteit bij herkomsttransferpunten in de corridors rond Amsterdam. Er loopt onderzoek naar mogelijke locaties voor deze transferpunten.

Onder transferpunten verstaat de provincie alle overstappunten auto-openbaar vervoer van enige omvang. Dit kunnen parkeerterreinen en P+R-terreinen bij stations zijn of parkeerterreinen en transferia bij of in de buurt van de snelweg met aansluitend hoogwaardig openbaar vervoer. Voor het deel van Noord-Holland dat buiten de onderzoekssfeer van BONRoute ligt, zal de provincie zich beraden over de eventuele noodzaak van transferia.

Stedelijke knooppunten

In het streekplan Noord-Holland Zuid heeft de provincie stedelijke knooppunten benoemd, waar zij intensief grondgebruik en een mix van functies nastreeft. Dit zijn:

- *Internationaal:* Amsterdam CS, Schiphol en Amsterdam Zuid/WTC.
- *Nationaal:* Amsterdam-Bijlmer.
- *Regionaal:* Hoofddorp, Haarlem, Beverwijk, Zaandam, Amsterdam-Sloterdijk, Amsterdam-Lelylaan, Amsterdam-Amstel, Duivendrecht en Hilversum.

Deze stedelijke knooppunten zijn allemaal trein-

stations met een bedieningsniveau van minimaal de sneltrein. Deze knooppunten kennen intensieve verstedelijking direct rond het station. Intensivering is mogelijk of er is voldoende perspectief om rond het station tot intensieve ontwikkeling over te gaan. Naast de ruimtelijke voordelen biedt dat ook perspectief voor het verkeers- en vervoerssysteem: door een mix van intensief wonen, werken en voorzieningen ontstaat een gunstiger spits/dal verhouding in het openbaar vervoer gebruik, ontstaat een gunstiger exploitatie voor het openbaar vervoer hetgeen weer gunstig kan werken op de frequenties en er ontstaat een sociaal veiliger en aantrekkelijker verblijfs- en wachtgebied voor de reiziger. Ook is daar de mogelijkheid om de overstap fiets-ov en bus-trein goed te regelen. Om de knooppuntontwikkeling te ondersteunen en de keuzemogelijkheden van reizigers te vergroten wil de provincie een goede overstap, goede en veilige toeleidende fietsroutes en parkeervoorzieningen bij deze knooppunten stimuleren, bijvoorbeeld via subsidiering. De provincie ziet er op toe dat aan genoemde voorzieningen ook bij intensivering van het grondgebruik geen afbreuk wordt gedaan.

De ontwikkeling van knooppunten past bij de vernieuwing van het locatiebeleid en de weg van ontwikkelingsplanologie die de provincie inslaat. Stimuleren, regisseren en zelf mede-ontwikkelen worden belangrijker. Meer terughoudendheid in toetsing gaat gepaard aan een actievere uitvoeringsrol.

Locatiebeleid

In het nieuwe provinciale locatiebeleid zal niet het weren van automobilititeit centraal staan maar het zo

goed mogelijk stroomlijnen en geleiden van mobiliteit (naast andere doeleinden) door middel van een goede afstemming tussen de keuze van vestigingsplaats voor economische functies en de verkeers- en vervoersinfrastructuur. Op basis van een typologie van vestigingsmilieus en de mobiliteitsprofielen van economische functies worden criteria en voorwaarden geformuleerd die leidend zijn bij vestigingsplaatskeuze. Dat is de basis voor een nieuw toetsingskader voor gemeentelijke plannen dat meer ruimte zal laten voor lokale keuzen. Door een actieve rol bij de ontwikkeling van knopen wil de provincie zelf bijdragen aan het tot stand brengen van goed bereikbare vestigingsmilieus voor stedelijke activiteiten.

2.7 Mobiliteitsmanagement

Visie

Mobiliteitsmanagement richt zich op het effectief en efficiënt organiseren van verkeer en vervoer. Doel van mobiliteitsmanagement is de reiziger te verleiden zijn vervoerwijze af te stemmen op de beschikbare ruimte in het vervoersnetwerk en te kiezen voor die vervoerwijze die het minst belastend is voor het woon- en leefmilieu. Daartoe moeten de vraag naar mobiliteit en het aanbod van vervoerwijzen op elkaar worden afgestemd, beter georganiseerd, en producten worden gebruikt die hierop inspelen. Inmiddels hebben overheden en marktpartijen diverse instrumenten en producten ontwikkeld die kunnen worden ingezet bij mobiliteitsmanagement. Het Rijk vraagt de regionale overheden, waaronder de provincie, deze mogelijkheden toe te passen en succesvolle projecten uit pilots op grotere schaal in te zetten.

De provincie zet mobiliteitsmanagement met name in die gebieden in waar de verplaatsing per auto veel nadelen heeft voor de bereikbaarheid en/of voor het milieu, maar ook voor de reiziger zelf. Het doel is reële alternatieven aan te bieden zodat de reiziger verleid wordt (en niet gedwongen) zijn reis niet met (alleen) de auto te maken. Kernwoorden zijn kwaliteit, vraaggericht, communicatie, pakketten, maatwerk en netwerken.

Kwaliteit

Slechts een beperkt aantal reizigers kiest uit idealistische overwegingen voor een verplaatsingswijze met minder maatschappelijke nadelen. Een deel van de reizigers heeft geen keuze en reist met de auto. Een groot deel van de reizigers kiest echter op grond van een aantal, sterk op het eigen individuele voordeel gerichte motieven voor de auto. Om deze keuzereiziger te verleiden tot ander mobiliteitsgedrag moet het alternatief voor de reis met de auto op meerdere van de volgende criteria goed scoren:

- tijd;
- betrouwbaarheid;
- kosten;
- informatie;
- comfort;
- (sociale) veiligheid.

Vraaggericht

Bovengenoemde criteria geven al aan, dat de vragen en wensen van de reiziger en de bedrijven aangrijpingspunten zijn voor mobiliteitsmanagement. Pas als er een product is, dat werkelijk aan de vraag maar vooral de wens van de uiteindelijke gebruiker tegemoet komt, kan er winst geboekt worden.

Instrumenten hierbij zijn velerlei. Een greep hieruit:

Beleidsinstrumenten	Voorzieningen	'Software'
■ Vervoersmanagement	■ Transferpunten	■ Goede aansluitingen vervoersdiensten
■ Parkeerbeleid	■ Carpoolpleinen	■ Gemakkelijk te boeken
■ Locatiebeleid	■ Fietsenstallingen	reis, inclusief voor- en
■ Vergunningenbeleid	■ Overstapvoorzieningen	natransport per open-
■ Concessieverlening	■ Nieuwe vervoersdiensten	baar vervoer, taxi of
■ RO-beleid	■ OV	(huur-)fiets.
	■ Doelgroepstroken	■ On-line reisinformatie
	■ Autodelen	■ Invoering keten-reis-chipkaart
		■ Informatie over parkeerplekken

Communicatie

Bij mobiliteitsmanagement hoort een verandering van de wijze waarop reizigers hun regelmatige reispatroon invullen. Om dat te bereiken is het nodig dat over de instrumenten die beschikbaar komen binnen mobiliteitsmanagement, goed wordt gecommuniceerd. Een uitgekende marketingstrategie is hiervoor van belang, waarbij alle voor- en nadelen van de alternatieven worden belicht. Hier wordt extra aandacht aan besteed en komt extra geld voor beschikbaar. Veel kansen blijven namelijk onbenut omdat bijvoorbeeld te weinig mensen op de hoogte zijn van de mogelijkheden of omdat een project een verkeerd imago heeft of krijgt.

Pakketten, maatwerk en netwerken

Er bestaat niet één middel om de verkeers- en vervoersvraagstukken in de congestiegevoelige gebieden op

te lossen. Het gaat vrijwel altijd om het inzetten van een pakket aan instrumenten. Als bouwen niet aan de orde is of slechts een onderdeel van de oplossing is moet er meer gebeuren. Een pakket aan samenhangende maatregelen wordt daar dan aan toegevoegd met als achtergrond het managen van de mobiliteit. Er komen wellicht transferpunten waarbij het voor- en natransport per fiets misschien aantrekkelijker wordt gemaakt. Stallingvoorzieningen worden dan gerealiseerd en de overstap op openbaar vervoer wordt aantrekkelijk gemaakt. De reizigers krijgen up-to-date informatie, hebben soms de keuze

tussen comfortniveaus en de sociale veiligheid krijgt meer aandacht. En reizigers kunnen de gehele verplaatsing, eenvoudig en in één keer regelen. Wil mobiliteitsmanagement in de behoefte van een grote stroom reizigers voorzien dan moet uiteindelijk in de dichtbevolkte en -bereide woon- en werkgebieden een netwerk ontstaan van vervoerssystemen, vervoersdiensten, additionele voorzieningen en software.

Samenwerking

Omdat mobiliteit en bereikbaarheid niet ophouden bij een geografische of bestuurlijke grens is er samenwerking nodig tussen de verschillende betrokkenen. Zo heeft in het kader van vervoermanagement de Provincie Noord-Holland samen met het ROA en de Kamer van Koophandel Amsterdam de Stichting Vervoermanagement Noord-Holland opgericht. Onder de naam 'Verkeer Advies' zorgt deze

organisatie voor het informeren en adviseren op het gebied van vervoermanagement. Via deze Stichting garanderen de samenwerkende partners continuïteit op het gebied van vervoermanagement.

Ook de samenwerking in BONRoute kenmerkt zich door een brede inzet van mobiliteitsmanagement dat alleen via bestuurlijke en financiële samenwerking tot stand kan komen.

Uitvoeringsstrategie

De visie, neergezet in de vorige paragraaf, heeft al aangegeven, dat de provincie kiest voor ketens en netwerken, voor kwaliteit en voor vraaggerichte acties.

De uitvoeringsstrategie berust op vier pijlers:

- 1 Kansen benutten.
- 2 Mobiliteitsmanagement voor grote doelgroepen.
- 3 Verleiden.
- 4 Mobiliteitsmanagement en infrastructuur gaan gelijk op.

Kansen benutten

Er zijn diverse maatregelen waar een geringe inspanning veel effect kan hebben. De provincie Noord-Holland vindt dat in die gevallen de oplossing van het probleem voorop moet staan. Wanneer starre regelgeving of een starre houding van partijen een oplossing in de weg staat, gebruikt de provincie bevoegdheden (en middelen) om die hindernissen weg te nemen. Zo kan de aansluiting de bus op de trein en omgekeerd vaak beter. De provincie Noord-Holland, als opdrachtgever van het streekvervoer, gebruikt haar bevoegdheid om een maximale afstemming van dienstregelingen in een vroegtijdig stadium te laten plaatsvinden. Bij de concessie-

verlening voor het streekvervoer in Noord-Holland Noord is dat al gebeurd. Eenzelfde strategie zal worden gevolgd bij de toekomstige aanbestedingen in Gooi en Vechtstreek en Haarlem/IJmond.

Ook ondervinden projecten die moeten leiden tot een betere en meer toegankelijke informatie over vertrekkende en aankomende bussen op busstations, soms veel problemen in de publiek- en de privaatrechtelijke sfeer. De provincie neemt initiatieven om die blokkades op te heffen. Datzelfde geldt voor Vanpool-projecten die stranden op regelgeving.

Verder moet een aantal alternatieven voor auto-gebruik beter worden georganiseerd. Zo is de fiets het snelste vervoermiddel in de stad en daarmee bij uitstek geschikt als natransport in een ketenreis. De provincie Noord-Holland is van mening dat alle fietsverhuurders bij (bus)stations en P+R-plaatsen deel moeten nemen aan het door het Rijk geïnitieerde project 'OV-fiets', waardoor simpelweg tegen inlevering van een pasje een fiets kan worden gehuurd. Bij parkmanagement voor bedrijventerreinen hoort mobiliteitsmanagement een voorwaardelijk onderdeel te vormen van het afspraken pakket, waardoor schaalvoordelen van alternatieve vervoerswijzen automatisch worden meegenomen. Bij de gemeenten zal dit element onder de aandacht worden gebracht.

Mobiliteitsmanagement voor grote doelgroepen

Mobiliteitsmanagement heeft het meeste effect als het instrument kan worden ingezet op grote geconcentreerde reizigersstromen. Dat is vooral het geval in de stedelijke gebieden. Bovendien scoort in die gebieden het transport per auto op de aspecten



snelheid en betrouwbaarheid slecht. Alternatieven voor de auto zijn juist dan aansprekend als ze goed scoren op andere genoemde aspecten en er kansen liggen vanwege de massaliteit. Vandaar dat de provincie zich vooral richt op de zware geconcentreerde reizigersstromen en daarbij vooral op de frequente, regelmatige, werkgerelateerde verplaatsingen naar grootschalige bedrijvengebieden en concentraties van een mix van werkers en bezoekers zoals ziekenhuizen en universiteiten.

Bezoekersgerelateerde verplaatsingen naar bijvoorbeeld het strand, theaters, recreatieparken, de Beverwijkse Bazaar en grote evenementen vergen een aparte aanpak waarbij de overheid bij de vergunningverlening harde afspraken moet maken met de privaat verantwoordelijken. Overigens geldt het algemene principe dat dergelijke voorzieningen en activiteiten, ook uit sociaal oogpunt in de nabijheid van stations moeten worden gesitueerd of georganiseerd.

Bij de werkgerelateerde verplaatsingen dient mobiliteitsmanagement breed te worden ingezet. Het toepassen van bijvoorbeeld alleen vervoers-

management is niet voldoende. Vaak dienen ook extra voorzieningen zoals transferpunten en nieuwe vervoersdiensten te worden gerealiseerd en moet aan de software meer aandacht worden besteed. Wel moet vervoersmanagement een continu aandachtspunt zijn vanuit de overheid. Dat geldt dus ook voor de provincie. Daar is in de toekomst wel extra geld voor nodig dat via een verhoging van de Gebundelde Doeluitkering (GDU+) beschikbaar moet komen.

Verleiden

De provincie kiest er niet voor om het toepassen van onderdelen van mobiliteitsmanagement, zoals vervoermanagement, af te dwingen, maar streeft betrokkenheid en acceptatie door de doelgroep na, aangezien deze belangrijke succesfactoren zijn. De provincie kiest voor het pad van verleiden, waarbij de combinatie van gemak en gewin bedrijven, personeel en andere reizigers over de streep moet trekken om een alternatief te kiezen voor solistisch autogebruik. Een belangrijk argument om bedrijven 'mee te krijgen' is de bedrijfseconomische factor: een betere bereikbaarheid van het bedrijf voor personeel, zakenrelaties en goederen. Tevens speelt dan een rol dat daarmee bespaard kan worden op bijvoorbeeld de kosten van parkeerplaatsen en lease-auto's. Verleiden kost tijd en dus moet succes niet te snel worden verwacht. Bovendien kan het verleiden zelfs doorwerken in de arbeidsvoorwaarden.

Bij parkmanagement worden voor bedrijven op een bedrijvenpark gezamenlijke voorzieningen geregeld, zoals bijvoorbeeld afvalverwerking, onderhoud en leveranties. Mobiliteitsmanagement moet voortaan een vast onderdeel vormen van het afsprakenpakket in het kader van parkmanagement. De provincie zal

daar een belangrijk punt van maken bij het uitvoeren van haar wettelijke taken in het kader van de ruimtelijke ordening en vergunningverlening. In dat verband toetst de provincie overigens bestemmingsplannen aan het locatiebeleid (zie Verknoping netwerken).

Mobiliteitsmanagement en infrastructuur gaan gelijk op

Om te voorkomen dat bij toekomstige capaciteitsuitbreiding van weginfrastructuur (benutting, verbreding of nieuwbouw) de gerealiseerde capaciteitsruimte snel volloopt door ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken en voorzieningen is het nodig dat met de realisering van de capaciteitsuitbreiding van wegen (bestaand of nieuw) mobiliteitsmanagement wordt ingezet om de effectiviteit van de investeringen in de weginfrastructuur in Noord-Holland beter en langer te laten renderen. Bovendien wordt in de verkeersmodellen die de toekomstige vervoersbehoefte ramen met een reductie van de benodigde wegcapaciteit gerekend, vanwege de effecten van onder andere mobiliteitsmanagement. Dat is echter een vorm van 'rijk rekenen', indien niet ook daadwerkelijk aan bedoelde maatregelen invulling wordt gegeven om die reductie te realiseren. Als dit niet gebeurt, dan wordt al vanaf de planning van de weg een deel van de capaciteit 'weggegeven' en is de kans op filevorming in een eerder stadium groter. De provincie stelt daarom 2% van de provinciale bijdrage aan capaciteitsuitbreiding van weginfrastructuur (bestaand of nieuw) ter beschikking voor mobiliteitsmanagement om ervoor te zorgen, dat de automobiliteitsreductie waar meegerekend is ook wordt gerealiseerd. De

provincie zal medefinanciers van infrastructurele projecten uitnodigen een gelijk percentage van hun bijdrage voor dat doel ter beschikking te stellen.

Beleidsagenda mobiliteitsmanagement

Stichting Vervoermanagement Noord-Holland

**Pilots mobiliteitsmanagement bedrijven-
terreinen**

**Mobiliteitsmanagement in het kader van het
Regionale Economische Stimulerings-
programma Gooi en Vechtstreek**

Campagne Ruimte voor mobiliteit

2.8 Goederenvervoer

Goederenvervoer: ambitie en bedreigingen

Het transport van goederen is belangrijk voor het economisch functioneren van de maatschappij. Randvoorwaarde voor transport is de beschikbaarheid van voldoende adequate infrastructuur. En juist daar is, vooral in de Noordvleugel van de Randstad, gedurende belangrijke delen van de dag sprake van een ernstig probleem. Dat is een risico voor de economie in het algemeen en voor de sector in het bijzonder. Schiphol, de veilingen, het Amsterdam Noordzeekanaalgebied, de hele agrarische sector,

bouwbedrijven, de handel, de middenstand, ze zijn allemaal van belang voor de Noord Hollandse economie en allemaal afhankelijk van een goede bereikbaarheid. En de ambitie is groot. De gezamenlijke Randstadprovincies hebben de ambitie bij de economische Top-5 van West-Europese regio's te horen. Een goede bereikbaarheid van bedrijven en stedelijke centra is hiervoor een essentiële voorwaarde. Met name het investeringsniveau van de rijksoverheid zou dan fors omhoog moeten om dat bereikbaarheidsprobleem te tackelen. Het investeringsniveau van de lagere overheden, dus ook van de provincie, is te gering om daar een substantiële bijdrage aan te kunnen leveren. Bovendien zit het probleem vooral op het hoofdwegennet. Maar erkent wordt dat het meer is dan alleen een kwestie van geld. En juist daar kunnen de regionale en lokale overheden een bijdrage leveren. Net als in het personenvervoer neemt het aantal verplaatsingen toe en wordt het patroon van verplaatsingen binnen het goederenvervoer steeds complexer. De internationalisering van het bedrijfsleven en het opsplitsen van productieketens, op dit moment vooral richting Oost-Europa, werken dit in de hand. Daarnaast genereert de opkomst van de interneteconomie met haar fijne netwerk van aan huis bezorging een diffuus patroon aan vervoersbewegingen waardoor de druk van vrachtverkeer door woonwijken zal toenemen. Ook leidt het relatief lage aandeel van transportkosten in de totale productiekosten van veel producten tot in zekere zin onnodige transporten en inefficiëntie.

Doelmatiger goederenvervoer

Het bereikbaarheidsprobleem op de weg oplossen

via forse extra investeringen is voorlopig niet aan de orde. Andere wegen dienen te worden bewandeld om het transport van goederen niet te laten stagneren. Daarom stelt de provincie zich tot doel het goederenvervoer, gehinderd door de verminderde bereikbaarheid over de weg, via een scala aan maatregelen op verschillende beleidsterreinen en het bieden van alternatieven, zodanig te faciliteren dat Noord-Holland aantrekkelijk blijft als vestigingsplaats voor (bestaande) bedrijven.

De problematiek rond de bereikbaarheid leidt tot de noodzaak de aanwezige transportcapaciteit (weg, water, spoor) optimaal te benutten en efficiënter transport te bevorderen. Om tot een doelmatiger opzet van het goederenvervoer te komen volgt de provincie twee verschillende pijlers: de landsdelige aanpak en de aanpak van structuurveranderingen in de sector. De twee pijlers zijn nauw met elkaar verweven. Integraal worden daar in meegenomen de thema's veiligheid en leefbaarheid.

Landsdelige aanpak

Omdat een groot deel van de vervoersbewegingen van goederen op het schaalniveau van de Randstad plaatsvindt, een ruimer schaalniveau in een aantal gevallen leidt tot meer efficiëntie en de Randstad door het bedrijfsleven als één vestigingsplaats wordt beschouwd kiest de provincie voor een landsdelige aanpak. Een aanpak die samen met de andere Randstad-overheden vorm heeft gekregen in het zogenoemde GOVERA-programma (GOederen VERvoer RAndstad). Binnen GOVERA vindt de aansturing, de beleidsvorming en de beleidsafstemming voor goederenvervoer door de deelnemende partijen plaats.

Deelnemers zijn de provincies Noord- en Zuid-Holland, Flevoland en Utrecht, de Rijkswaterstaatdirecties in die provincies en het samenwerkingsverband van de 4 grote steden (G4). GOVERA werkt nauw samen met branche-organisaties als Transport en Logistiek Nederland (TLN), Eigen Vervoerders Organisatie (EVO) en Bureau Voorlichting Binnenvaart.

GOVERA heeft een netwerkvisie ontwikkeld waarin voor de verschillende goederenstromen passende netwerken zijn gedefinieerd:

- *Bulknet*: voor het transport van hoge volumes, vaak laagwaardige goederen die niet tijdkritisch zijn (bijvoorbeeld zand, afval, landbouwproducten kolen).
- *Unitnet*: voor het transport van containers en pallets, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen maritieme containerstromen (die via de mainports Rotterdam en Amsterdam het land binnenkomen) en continentale containerstromen die op het vasteland blijven.
- *Flownet*: voor de distributie van hoogwaardige, tijdkritische (deel-)ladingen op pallets en in rolcontainers.
- *Homenet*: voor de distributie van kleine, individuele goederen, onder andere samenhangend met de toegenomen e-business.

GOVERA heeft binnen die netwerkindeling een aantal projecten lopen in de Randstad in verschillende stadia van uitwerking. De projecten zijn gericht op transportpreventie, transport- en verkeers-efficiëntie en modal shift (goederentransport niet meer over de weg maar via rail en water). In het Programmadeel is een overzicht gegeven van de verschillende projecten.

Structuurveranderingen in de sector

De verwachte verdubbeling van het goederenvolume in tien jaar, de verwachte toename van de druk op het wegennet en de beperkte financiële middelen om de capaciteit van het wegennet te vergroten vragen om een alternatief instrumentarium dat leidt tot een doelmatiger vervoer van goederen. De provincie wil daarom, binnen de mogelijkheden die zij heeft en zo veel mogelijk in samenwerking met de partners via GOVERA, voorwaarden scheppen die leiden tot structuurveranderingen in de sector. Daarmee wil de provincie bereiken dat Noord-Holland aantrekkelijk blijft als vestigingsplaats voor bedrijven, dat de bijdrage van het vrachtverkeer aan de congestie op de weg vermindert en dat de bijdrage van het goederenvervoer aan milieuoverlast en veiligheid zo minimaal mogelijk is. De beoogde structuurwijzigingen zijn gebaseerd op een drietal elementen.

- Vanuit de vraag naar goederen (goederenmarkt) dienen allereerst de transporten en transportafstanden zoveel mogelijk te worden beperkt (transportpreventie).
- De transporten die overblijven (vervoersmarkt) dienen zo efficiënt mogelijk in het netwerk, maximaal gebundeld en met zoveel mogelijk gebruik van alternatieven voor de weg te worden vervoerd (vervoersefficiëntie).
- De auto's, schepen en treinen die deze goederen vervoeren (verkeersmarkt) worden zo efficiënt mogelijk over de beschikbare infrastructuur geleid (verkeersefficiëntie).

Rol van de provincie

Naast of binnen GOVERA staan de provincie de volgende instrumenten ter beschikking.

- *Ruimte voor multimodale overslagterreinen.*

Via het ruimtelijke ordenings-instrument zorgt de provincie ervoor dat gemeenten voldoende ruimte reserveren rond infrastructurele knopen van weg, spoor en water. Dat zijn de plekken waar in potentie multimodale, logistieke bedrijventerreinen kunnen worden gerealiseerd met ruimte voor terminals en loswallen.

Is op specifieke plekken de combinatie weg-spoor van belang (omgeving Schiphol/Aalsmeer) meer algemeen is de combinatie water-weg kansrijk. Belangrijk is daarbij dat de oevers daadwerkelijk gebruikt kunnen worden om containers, pallets en bulk op het water te zetten. Daarvoor is de realisatie van nieuwe terminals nodig maar ook dat kleinschaliger ontwikkelingen een kans krijgen. Daarom wil de provincie Noord-Holland (in GOVERA-verband) gaan experimenteren met zelfladende en -lossende schepen voor containers en pallets. Er zijn namelijk in Noord-Holland een aantal goederenstromen (bijvoorbeeld afval, agrologistiek, bouwmaterialen) waar onvoldoende 'dikke' stromen zijn om op één plek een dure terminal neer te zetten, maar waar via de combinatie van ladingen op een aantal opstappunten (loswallen) wel voldoende lading valt te creëren.

- *Realiseren doorstroomroutes*

Indien doorstroomroutes beschikbaar zijn wordt het goederenvervoer een aantrekkelijk systeem geboden voor transport over de grotere afstanden. Hoewel besluitvorming en aanleg geen provin-

ciale verantwoordelijkheid is, is ondersteuning door de provincie van een dergelijk streefbeeld belangrijk omdat zij daarmee aangeeft open te staan voor samenwerking. Per slot van rekening heeft een dergelijk streefbeeld consequenties voor de regionale infrastructuur (zie ook hoofdstuk 2.2). In GOVERA verband wordt een kwaliteitsnet goederenvervoer ontwikkeld. Hierbij wordt ingezet op doorstroomroutes voor goederenvervoer over de weg, water en spoor.

- *Verbeteren alternatieve vervoersmogelijkheden*

Het vrachtvervoer per spoor is een aantrekkelijk alternatief voor het vervoer per auto. De capaciteit van het spoorwegnet is op dit moment echter volstrekt onvoldoende om beduidend meer goederentreinen toe te laten op het spoor. Vooral de snelheidsverschillen in combinatie met de veiligheidseisen/systemen zijn daar debet aan. Los van de actuele problemen met het vervoer van gevaarlijke stoffen is de provincie onder de huidige omstandigheden dan ook geen voorstander van een vervoerwijze-verschuiving voor goederen van de weg naar het spoor. De provincie sluit zich weliswaar aan bij het voorstellen van de rijksoverheid om in de periode tot 2020 te komen tot een groei van de spoorcapaciteit voor vracht van 50% ten opzichte van 1995 maar dan wel onder de voorwaarde dat kan worden voldaan aan de eis dat een dergelijke modal shift de vervoersgroei in de personenmarkt niet belemmerd.

Overigens liggen er wel kansen voor de hoogwaardige tijdkritische goederen. Snelle internationale treinen die de grote centra aan doen kunnen geschikt worden gemaakt om dat deel



van de goederenmarkt te bedienen. Gezien het geringe draagvlak bij het Rijk en bij marktpartijen voor dit initiatief achten wij hier op dit moment de tijd er nog niet rijp voor.

Een kansrijk alternatief voor goederenvervoer over de weg is vervoer over water. Op de vaarwegen in Noord-Holland is nog voldoende onbenutte capaciteit voor goederentransport. In paragraaf 2.5 is op dit onderwerp reeds uitgebreid ingegaan. De provincie richt zich in haar aanpak om te komen tot meer vervoer over water op haar eigen vaarwegen én op vaarwegen in beheer en eigendom bij anderen. Een en ander is vastgelegd in het Actieplan Binnenvaart waar het project 'Vaart in de Zaan' onderdeel van is. Bij voorrang wordt gewerkt aan de verbetering van vaarwegen die onderdeel uitmaken van het basisnet voor de beroepsvaart. In 1996 is dit basisnet van vaarwegen voor de beroepsvaart in Noord-Holland vastgelegd. Op basis van het toenmalig gebruik kwamen hiervoor in aanmerking vaarwegen met een vervoervolume van één miljoen ton. Op kaart 7 zijn deze vaarwegen aangegeven.

Via het stimuleringsprogramma Noord-Holland Maritiem/Water als Economische Drager stimuleert de provincie de regionale economie langs en nabij de Noord-Hollandse vaarwegen. Dat wil zeggen: de provincie schept voorwaarden voor het upgraden van waterwegen en dan vooral van de doorgaande routes, werkt mee aan het realiseren van oevervoorzieningen voor beroeps- en recreatievaart en brengt ontbrekende schakels in kaart (zie paragraaf 2.5)

Mainport Schiphol en het Masterplan Noordzeekanaalgebied

Het Amsterdam Noordzeekanaalgebied en Schiphol zijn op nationaal niveau en daarmee uiteraard ook op provinciale schaal belangrijke logistieke knopen die speciale aandacht verdienen.

De aandacht van de provincie voor het Noordzeekanaalgebied is vertaald in het Masterplan Noordzeekanaalgebied. Een integraal plan gericht op consolidatie van de belangrijke positie van het gebied voor havenactiviteiten en daarmee samenhangend het zoeken naar extra ruimte voor droge en natte zeehaventerreinen. Bereikbaarheid is een voorwaarde en daaruit vloeit voort de noodzaak van een Tweede

Zeesluis (zie ook paragraaf 2.5 vaarwegen). Ten behoeve van een betere bereikbaarheid stimuleert de provincie intermodaal goederenvervoer tussen de havens en binnenland met de nadruk op de binnenvaart en voor zover mogelijk op het spoor.

De provincie ondersteunt het streven van het Rijk naar een kwaliteitsslag bij de verbinding van de zeehavens, in dit geval dus het Amsterdam Noordzeekanaalgebied, met het achterland. Van belang zijnde hoofdvaarwegen zullen vóór 2020 geschikt zijn gemaakt voor klasse VIb schepen en vierlaagscontainervaart, en de doorgaande nationale hoofdvaarwegen voor klasse V schepen en drielaagscontainervaart.

Schiphol is een logistieke knoop van internationaal belang met een zeer belangrijke aanjaagfunctie op dat gebied voor de regio. De bereikbaarheid van het achterland over de weg is echter ook hier een probleem dat qua effecten uitstijgt boven de regio. In samenwerking met onder andere Schiphol onderzoekt de provincie alternatieven voor de verdere afhandeling van de luchtvracht. Te denken valt aan directe overslag op het spoor en aan de aanleg van ondergrondse logistieke systemen (OLS).

Vervoer gevaarlijke stoffen

Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen gaat het om de interne en de externe veiligheid. De interne veiligheid is de veiligheid op de weg zelf als gevolg van het transport, de externe veiligheid zijn de gevaren die mensen in de directe omgeving lopen als er iets mis gaat met het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals chloor, ammoniak en LPG is de 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' (1996) de basis voor het

externe veiligheidsbeleid. De normen spelen een rol bij de beoordeling van nieuwe infrastructuur en bij belangrijke veranderingen in de transportstromen van gevaarlijke stoffen. Als over een nieuw aan te leggen provinciale weg gevaarlijke stoffen getransporteerd zullen worden, dan moet de provincie hier bij de tracékeuze en bij verdere maatregelen ter vermindering van het risico rekening mee houden. Wanneer routes van gevaarlijke stoffen wijzigen, moeten gepaste maatregelen worden genomen. In GOVERA-verband loopt onderzoek naar de mogelijkheden om gevaarlijke stoffen over andere routes te vervoeren of de vervoerwijze te wijzigen. De provincie gaat de gegevens over risico's en mogelijke effecten van risicovolle activiteiten, waaronder het vervoer van gevaarlijke stoffen over provinciale wegen en vaarwegen, vastleggen in een informatiesysteem. Dit is de eerste stap naar een toetsingskader voor vervoersontwikkeling, met als doel nieuwe knelpuntsituaties op gebied van externe veiligheid te voorkomen.

Stimulering middels bijdrageregeling

Veel kansrijke initiatieven op het gebied van multimodaal transport, transportefficiëntie en transportpreventie kennen een geringe rentabiliteit in de aanloopfase. Wij onderzoeken de mogelijkheden om een stimuleringsregeling Optimaal Transport te creëren, mogelijk in samenwerking met onze GOVERA-partners. Afstemming met Europese regelgeving is noodzakelijk.

Communicatie en voorlichting

Bij veel bedrijven is er nog veel onbekendheid over de mogelijkheden en financiële voordelen van multi-

modaal vervoer en efficiënter transport. Dit komt mede omdat met name voor kleinere en middelgrote verladers transport geen kernactiviteit is.

Om aan transportalternatieven, transportefficiëntie en -preventie meer bekendheid te geven, partijen bij elkaar te brengen en een forum te creëren waar overheid en bedrijven op de hoogte kunnen geraken van elkaars wensen gaat in 2002 het MCA-Randstad van start (MCA staat voor Multimodaal Coördinatie- en Adviescentrum). De provincie Noord-Holland is één van de initiatiefnemers.

3 Veiligheid en leefbaarheid

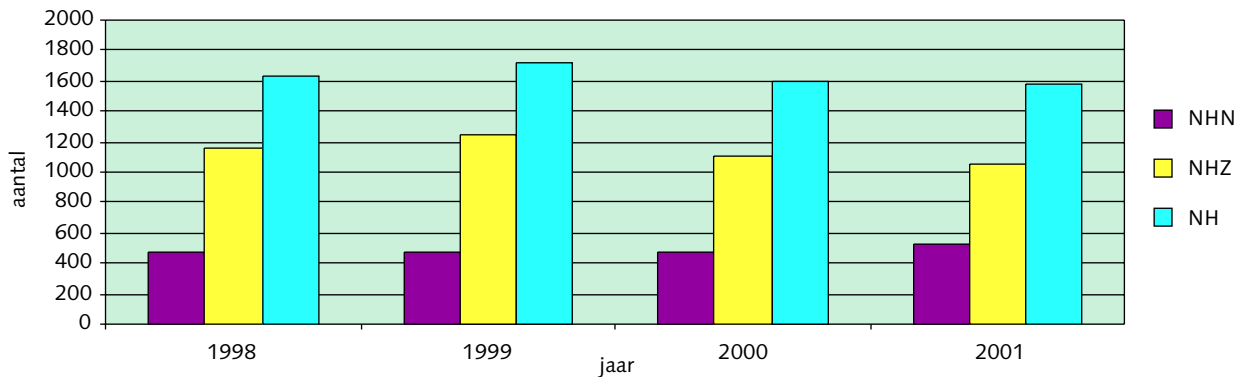
3.1 Veiligheid

Duurzaam veilig

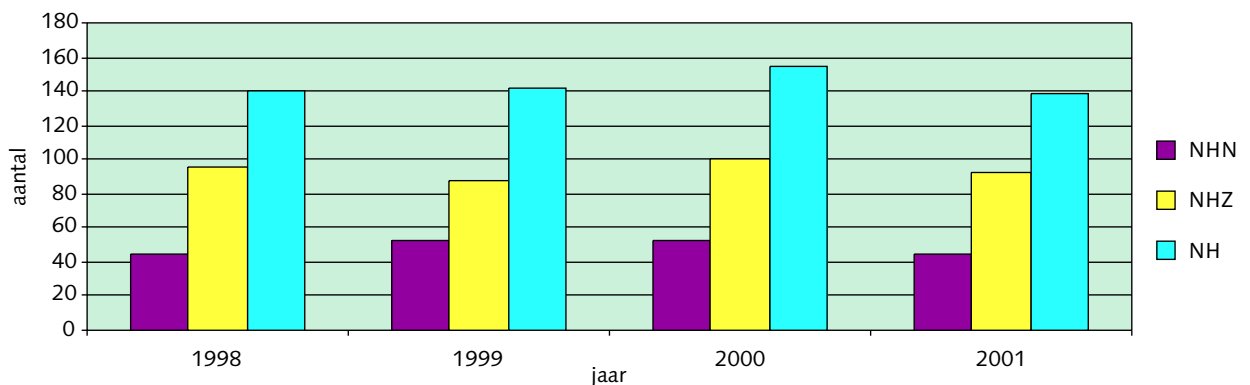
De provincie vindt het onaanvaardbaar dat ieder jaar in Noord-Holland ca. 140 mensen de dood vinden in het verkeer en 1.600 mensen zodanig gewond raken dat ziekenhuisopname noodzakelijk is (getallen 2001). Het terugdringen van de verkeersonveiligheid is daarom een speerpunt binnen het verkeers- en vervoersbeleid. Bij de prioritering van uit te voeren

projecten wordt voorrang gegeven aan die projecten die het meest bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Dat geldt voor projecten die betrekking hebben op provinciale infrastructuur maar ook voor projecten waar de provincie via subsidiering bij betrokken is. Verkeersveiligheid zal als kwaliteitscriterium onderdeel uit maken van alle plannen op het gebied van verkeer en vervoer en is bovenmatig bepalend voor eventueel te maken keuzes.

Aantal gewonden (ziekenhuisopname)



Aantal verkeersdoden



**Top 20 gevaarlijke ongeregelde kruispunten
(zonder verkeersregelinstantie) 2002
op provinciale wegen in Noord-Holland**

Mix van maatregelen:

gedrag, infrastructuur en voertuig

Het programma Duurzaam Veilig is een belangrijk uitgangspunt voor het verkeersveiligheidsbeleid. In het startprogramma Duurzaam Veilig (fase I: 1997-2002) zijn 24 afspraken gemaakt tussen Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen over wetgeving, richtlijnen, infrastructuur, handhaving, financiering etc. Voorbeelden van die afspraken zijn het voortvarend inrichten van 30 km/uur gebieden, fietsers van rechts in de voorrang en bromfietzers op de rijbaan binnen de bebouwde kom. De uitvoering van de eerste fase is eind 2002 afgerond. De tweede fase is in 2002 in gang gezet. Richtte de eerste fase zich vooral op de invoering van een aantal concrete maatregelen, de tweede fase gaat uit van een brede benadering van de verkeersveiligheidsproblematiek en is gericht op gedragsbeïnvloeding van de mens (door educatie, voorlichting en handhaving), (duurzaam veilig inrichten van) infrastructuur en voertuig(techniek). In deze fase wordt decentralisatie van het verkeersveiligheidsbeleid naar provincie en kaderwetgebied beoogd. Het ROA coördineert de uitvoering van het Duurzaam Veilig programma in het ROA-gebied en de provincie doet dat voor de rest van Noord-Holland.

Regionale taakstelling afhankelijk van middelen

Het Rijk heeft in het ontwerp NVVP landelijke doelstellingen geformuleerd voor 2010 die in overleg met provincies en kaderwetgebieden zijn vertaald naar taakstellingen per regio. Voor de regio Noord-Holland (= excl. ROA gebied) is voor 2010 de taakstelling een reductie van het aantal doden met

1	N504-Westfriesdijk, gemeente Harenkarspel
2	N245-Middenweg, gemeente Harenkarspel
3	N520-Tweeduizend El, gemeente Haarlemmermeer
4	N240-Marktweg WFO, gemeente Wervershoof
5	N240-Dirk Bijvoetweg, gemeente Wervershoof
6	N243-Rustenburgerweg, gemeente Schermer
7	N241-Tolkerdijk, gemeente Niedorp
8	N203-Lindenlaan, gemeente Zaanstad
9	N236-Hollands End, gemeente Wijdmeren
10	N302-Noorder Boekertweg, gemeente Wervershoof
11	N522-op/afrit A9-zuid, gemeente Amstelveen
12	N513-Soomerwegh, gemeente Castricum
13	N236-Lage Klompweg (noord), gemeente Weesp
14	N241-Verlaat, gemeente Heerhugowaard
15	N240-Oosterterpweg, gemeente Wieringermeer
16	N243-Zuidervaart, gemeente Schermer
17	N236-N523 (Dammerweg), gemeente Weesp
18	N242-Pannekeetweg, gemeente Heerhugowaard
19	N201-N523 (Gabriëlweg), gemeente Wijdmeren
20	N241-Zuiderweg, gemeente Schagen

ca. 30% ten opzichte van de situatie in '97-'99 tot maximaal 46 doden (70 doden in '97-'99). De taakstellende reductie voor 2010 ten opzichte van de periode '97-'98 van het aantal ziekenhuisgewonden is ca. 25% hetgeen resulteert in een maximum van 972 gewonden (1.281 ziekenhuisgewonden in '97-'99). Samenwerking, juiste verdeling van verantwoordelijkheden en voldoende financiën zijn essentiële randvoorwaarden voor het halen van de regionale taakstelling.

Per regio is onderzocht of met een samenhangend maatregelenpakket de regionale reductie-taakstelling

voor 2010 op het gebied van verkeersveiligheid kan worden gehaald. De resultaten van het onderzoek zijn basis geweest voor een forse ICES claim bij het Rijk (ICES staat voor Interdepartementale Commissie Economische Structuurversterking: een commissie die de aardgasopbrengsten verdeelt). Besluitvorming over de ICES-gelden en daarmee de ophoging van de Gebundelde Doel Uitkering (GDU, zie hoofdstuk 4) vanaf 2004, zijn bepalend voor het maken van bestuurlijke afspraken tussen Rijk en regio over de definitieve taakstelling. Zodra duidelijk is welke financiële middelen voor de regio Noord-Holland beschikbaar komen neemt de provincie het initiatief om samen met andere wegbeheerders, politie, justitie en verkeersveiligheidsorganisaties een integraal pakket maatregelen te ontwikkelen en afspraken te maken over de uitvoering daarvan. Tot 2004 is er in het kader van de Interimregeling

Duurzaam Veilig ca. € 4,1 miljoen extra aan rijksgeld voor Duurzaam Veilig 2 te verdelen. Het voorstel is daarvan € 1,1 miljoen via het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV) te besteden aan projecten op het gebied van educatie, voorlichting en handhaving (personele en projectkosten) en de resterende € 3 miljoen toe te voegen aan de GDU om infrastructurele verkeersveiligheidsprojecten uit te voeren.

Uitvoering educatie door Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid

In meer dan 90% van de ongevallen is de mens de veroorzaker. In minder dan 10% van de ongevallen is de oorzaak een gebrek aan de infrastructuur of het voertuig. Het is dan ook logisch dat een aanzienlijk deel van de verkeersveiligheidsinspanningen moet worden gericht op het gedrag van verkeersdeelnemers. Door het bevorderen van verkeersveilig



gedrag kunnen verkeersdeelnemers hun verantwoordelijkheid beter nemen. Een belangrijk uitgangspunt daarbij is dat alle weggebruikers over de vereiste kennis, vaardigheden en motivatie beschikken om zich verkeersveilig te gedragen.

De rijksoverheid legt het gewenste minimum niveau aan kennis, inzicht, rijvaardigheid en rijgeschiktheid vast in wettelijke exameneisen en onderwijsdoelen.

De regionale overheden, zelfstandige bestuursorganen en maatschappelijke organisaties zijn verantwoordelijk voor de uitwerking en implementatie van de daaraan te koppelen educatieve activiteiten. Het gaat daarbij om Permanente Verkeers Educatie (PVE) afgestemd op leeftijdsgroep en daaraan te koppelen voertuiggebruik, inclusief lopen.

De provincie is er voorstander van dat voor een eenduidige advisering en voorlichting een landelijk projectbureau wordt opgericht dat ondersteunend werkt voor de PVE. Dit projectbureau heeft een belangrijke taak als het gaat om de bewaking van de agenda van en de uniformiteit binnen de PVE.

De uitvoering van PVE wil de provincie neerleggen bij het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV). Het ROV functioneert nu als een overlegplatform van vertegenwoordigers van wegbeheerders, politie, openbaar ministerie en maatschappelijke organisaties. Het is de bedoeling dat het ROV provinciebreed (inclusief ROA gebied) en als taakorganisatie gaat opereren. Daartoe wil de provincie, samen met het ROA, het ROV omvormen naar een stichting. Het ROV stelt jaarplannen op die door het bestuur van de stichting moeten worden goedgekeurd. Ook monitoring ligt bij de taakorganisatie.

Om de integrale benadering van de verkeersveiligheid te realiseren (de harde, infrastructurele, en de zachte aspecten van verkeersveiligheid) zal het ROV bestuurlijk aanhaken bij de bestaande reguliere bestuurlijke overleggen: de Provinciale Verkeer en Vervoersberaden (PVVB).

Handhaving

De provincie is voorstander van bestuurlijke handhaving op die onderdelen waar dat organisatorisch en qua verantwoordelijkheid mogelijk is. Het Rijk moet daarvoor de weg voorbereiden. Op dit moment lijkt alleen voortzetting van de bestuurlijke handhaving op het gebied van parkeren (Wet Mulder) aan de orde. Daarom wordt nu ingezet op actieve opstelling in de samenwerking tussen provincie, gemeenten, waterschappen, politie en Openbaar Ministerie (OM) in de uitvoering van de regio-projecten verkeershandhaving in de vijf politieregio's in Noord-Holland. Deze regioprojecten die iedere politieregio verplicht is uit te voeren, hebben betrekking op snelheid, rood licht, alcohol, gordel- en helmdraagplicht en worden in samenspraak tussen politie, OM en het decentrale bestuur opgesteld. Teneinde de relatie tussen handhaving en infrastructurele omgevingsfactoren (m.n. bij snelheids-overtreding en rood lichtnegatie) meer samenhangend in beeld te brengen wil de politie de vijf regio-projecten 'verkeershandhaving' omvormen tot regioprojecten 'verkeersveiligheid' waarin alle wegbeheerders ook zijn vertegenwoordigd en een inhoudelijke bijdrage leveren. In de regioprojecten kunnen dan tevens zaken aan de orde komen als trajectcontrole (bv gekoppeld aan verkeersbeheersingssystemen) en kunnen de wegbeheerders zoals

de provincie actiever betrokken worden bij de uitvoering van de landelijke campagnekalender verkeersveiligheid.

Heeft het voorgaande betrekking op verkeersveiligheid, er is ook nog een ander aspect aan handhaving en dat is handhaving van de bruikbaarheid van infrastructuur. Hoewel dit onderwerp eigenlijk een behandeling verdient in hoofdstuk 2 'bereikbaarheid' zijn er sterke relaties met veiligheid. Onder 'handhaving van de bruikbaarheid' wordt verstaan dat door bepaalde omstandigheden de bruikbaarheid van de weg in de zin van beoogde doorstroming onder druk kan komen te staan en dat daarmee ook de veiligheid in het geding is. Gedacht moet daarbij worden aan onvoldoende onderhoud, illegale uitwegen, onvoldoende maatregelen bij werken in uitvoering aan de weg, in de berm of aan/in het water. Bovendien kunnen, door overtreding van de eisen die aan het gebruik van de infrastructuur worden gesteld, de onderhoudslasten ernstig toenemen. Voorbeelden hiervan zijn de bovenmatige afkalving van oevers door te snel varen of met te brede of te zware voertuigen de weg betreden. De provincie ontwikkelt voor de eigen infrastructuur binnen afzienbare termijn een beleidsmatig en bestuurlijk kader waarin duidelijke doelstellingen worden geformuleerd en instrumenten ontwikkeld ten aanzien van dit onderdeel van de handhaving.

Duurzaam veilige inrichting infrastructuur

Categorisering

Conform de afspraken over de eerste fase van Duurzaam Veilig is met Rijkswaterstaat, de gemeenten en waterschappen gekomen tot een uniforme functio-

nele indeling van het wegennet in Noord-Holland. Alle wegen zijn ingedeeld naar één van de drie categorieën stroomweg, gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg.

- *de stroomwegen*: de wegen waarop het verkeer kan doorstromen, waar maar een beperkt aantal aansluitingen voorkomen die bovendien zo worden vormgegeven dat de verkeersveiligheid optimaal is en de doorstroming het minst wordt verstoord (ongelijkvloers); langzaam verkeer komt er niet op voor; dit zijn in ieder geval alle rijkswegen en een groot aantal provinciale wegen;
- *de gebiedsontsluitingswegen*: de wegen die het verkeer uit de dorpen, wijken, bedrijventerreinen e.d. geconcentreerd opvangen en die verbinding geven met andere woon- werk- en recreatiegebieden en met de stroomwegen: dit zijn veel provinciale wegen en een enkele lokale weg; inrichting en snelheidsregime zijn afgestemd op zo groot mogelijke verkeersveiligheid; de doorstroming is wel van belang maar op een lager niveau dan van de stroomwegen;
- *Erftoegangswegen*: deze maken geen onderdeel uit van het regionale net; ze zijn bedoeld om verkeer op te vangen en te verdelen, er zijn veel aansluitingen, en de doorstroming heeft geen prioriteit.

Op kaart 10 is, conform het voorgaande de categorisering voor de provinciale wegen in Noord-Holland weergegeven. Deze categorisering is via een coördinerend overleg met Rijkswaterstaat, gemeenten en waterschappen afgestemd op de functionele indeling van de bij die partijen in beheer zijnde wegen. Daarom zijn op kaart 10 tevens weergegeven de

Kaart 10. Categorisering Duurzaam Veilig provinciale wegen (binnen beheersgrenzen) en rijkswegen

- Provinciale wegen**
- stroomweg
 - - - toekomstige stroomweg
 - gebiedsontsluitingsweg
 - - - - - toekomstige gebiedsontsluitingsweg
 - erftoegangsweg
- Rijkswegen**
- overige stroomwegen buiten de bebouwde kom
 - toekomstige overige stroomwegen buiten de bebouwde kom



stroom- en gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom van Rijk, gemeenten en hoogheemraadschappen conform de resultaten van genoemd coördinerend overleg. De categorisering van de provinciale wegen moet gezien worden als een wensbeeld: de categorisering is geen vaststelling van de huidige functie, maar van de gewenste functie van een weg. Pas nadat de bijbehorende inrichting is gerealiseerd, is de categorie effectief.

Inrichting

De volgende stap is het inrichten van de wegen volgens de eisen die gesteld worden aan de Duurzaam veiligcategorïe-indeling. Een stap die te ambitieus is gelet op de beschikbare middelen. De schatting is dat het inrichten van het provinciale wegennet volgens het Duurzaam Veilig principe ca. € 1,5 miljard kost. Gelet op de beschikbare provinciale middelen en de middelen die het Rijk via de Gebundelde Doel Uitkering (GDU) en de GDU+ (ICES) in het vooruitzicht stelt is bedoelde ombouw binnen afzienbare termijn niet te verwachten.

Eigen prioriteiten

Voor de provincie is de categorisering uitgangspunt bij aanleg, reconstructie of maatregelen in de sfeer van onderhoud van provinciale wegen. Worden deze maatregelen genomen, dan gelden daarbij in principe de inrichtingseisen van Duurzaam Veilig. Het programma Duurzaam Veilig wordt gekoppeld aan het programma beheer en onderhoud van het provinciale wegennet. Daarbinnen worden prioriteiten toegekend op basis van ongevalgegevens. Een dergelijke prioriteitstelling is ook denkbaar voor subsidiering vanuit Gebundelde Doeluitkering



(GDU). Dit moet echter nader worden bepaald in de regionale programma's. De prioritering van het Duurzaam Veilig inrichten van de provinciale wegen wordt vastgelegd in een programma.

Uitvoeringswijze

In principe gelden de inrichtingseisen van Duurzaam Veilig, maar inrichting van wegen wil de provincie in samenhang bezien met doorstromingseisen gesteld vanuit het openbaar vervoer en vanuit verkeersmanagement. Bovendien is uitvoering van het categoriseringsplan conform de onder 'categorisering' beschreven inrichtingseisen binnen een periode van 10 jaar en gelet op de naar verwachting door het rijk beschikbaar te stellen middelen niet reëel. Daarom neemt de provincie het initiatief om samen met de partners te komen tot een minder ambitieuze inrichting van de provinciale wegen die toch recht doet aan de verkeersveiligheidsdoelstellingen.

Toepassing technologische vernieuwingen voertuigen

Verkeersveiligheidsbevorderende maatregelen aan voertuigen zijn veelal een zaak van het Rijk en de Europese Overheid. Op regionaal niveau is het wel mogelijk om experimenten op te starten en uit te voeren.

Zo wordt het wagenpark van de provincie voorzien van anti-dodehoeksyste men en zijafschermingen (vrachtauto's).

3.2 Leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit

De provincie levert een bijdrage aan het terugdringen van de negatieve effecten van mobiliteit. Het beleid is primair gericht op voorkomen van nieuwe knelpunten. Bij onvermijdelijke (negatieve) keuzes zal worden bezien of flankerende maatregelen mogelijk zijn die de negatieve effecten op leefbaarheid kunnen verminderen.

Veel winst is te behalen door het in samenhang ontwikkelen en uitvoeren van het verkeers- en vervoersbeleid en het ruimtelijke orderingsbeleid (beginnen bij de basis: infrastructuur als leidend principe). Dat genereert minder bewegingen over grote afstanden en vergt uiteindelijk minder extra infrastructuur.

Verder wordt ingezet op de kwaliteitsverbetering van het fietsennetwerk, het openbaar-vervoernetwerk, overstapvoorzieningen en goede informatie en promotie hierover, waardoor de burger in staat wordt gesteld voor vervoerwijzen te kiezen die de minste energie, grondstoffen en milieubelasting vragen.

Specifiek kan de sector verkeer en vervoer ook bijdragen door te investeren in duurzame infrastructuurprojecten. Hierdoor worden bijdragen geleverd aan vermindering van geluidhinder, lichthinder en CO₂-uitstoot (indirect), versnippering, barrièrewerking en ruimtebeslag.

Milieumaatregelen voor eigen infrastructuur

De provincie is verantwoordelijk voor emissies van de eigen infrastructuur en zal indien grenswaarden worden overschreden de benodigde maatregelen moeten nemen. Het gaat dan met name om het terugdringen van geluidhinder, lokale luchtkwaliteit en diffuse verontreiniging.

Geluid

Op gebied van geluid is het provinciaal beleid er op gericht dat zoveel mogelijk nieuwe situaties voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) uit het Besluit 'grenswaarden binnen zones langs wegen' van de Wet geluidhinder. Situaties hoger dan 55 dB(A) worden zoveel mogelijk voorkomen.

De provincie hanteert de regelgeving zoals door de wet Geluidhinder is voorgeschreven, maar niet op een dusdanig starre wijze dat een integrale afweging in het geding komt. Een integrale afweging van diverse belangen moet mogelijk zijn. De belangen van efficiënt ruimtegebruik (betere benutting bestaande infrastructuur ter voorkoming van aanleg nieuwe) en van verdichting en multifunctionaliteit in verstedelijkingslocaties, zijn namelijk ook zwaarwegend. In dergelijke gevallen moet gekeken worden naar de mogelijkheden om een hogere geluidsbelasting voor woningen toe te staan in combinatie met compenserende maatregelen in andere milieucategorieën.

Bij reconstructie en aanleg van onze provinciale wegen wordt de toepassing van stil asfalt in overweging genomen. Het gebruik daarvan is afhankelijk van de verkeerstechnische haalbaarheid, de mate van geluidhinder en het aantal gehinderden (een groot deel van de provinciale wegen lopen door landelijk gebied), en dus van de kosten-batenverhouding (financieel en maatschappelijk). Bij de tracékeuze van nieuwe provinciale wegen wordt het voorkomen van ernstige geluidshinder meegenomen in een integrale ontwerpbenadering. Alternatieve oplossingen als omlegging, verdiepte aanleg, over-

kluizing, bundeling met railtracés zullen per situatie op hun merites worden beoordeeld.

Verlagen van de maximum snelheid kan ook bijdragen aan vermindering van de geluidhinder. Voor provinciale wegen is dit instrument echter nauwelijks toepasbaar en weinig realistisch. Provinciale wegen hebben een belangrijke functie in het regionale netwerk, waar juist het verkeer in een bepaalde snelheid moet worden afgewikkeld (60, 80 en 100km/uur wegen). De wegen zijn daar ook op ingericht, zodat toe-

Top 10 geluidshinderknelpunten langs provinciale wegen

>60 dB(A)	Locatie	Omschrijving
N242 Alkmaar Z	1	Reconstructie (Bypass A9)
N245 Alkmaar NO	2	Langs Daalmeer
N208 Haarlem	3	Westelijke randweg, vanaf Santpoort tot Heemstede
N506 Hoorn	4	Langs Koepoortsweg/Liornestraat
Verder langs Stedebroek		
N203 Uitgeest	5	Langs NS station(reonstr.)
N203 Wormerveer	6	Krommenie-Wormerveer
> 55 dB(A)	Locatie	Omschrijving
N244 Purmerend	7	Langs Noordzijde
N245 Schagen	8	Kom Schagen
N201	9	Tussen Heemstede en A5
N250 Den Helder	10	Kom Den Helder
Langs nabij stiltegebieden	Locatie	Omschrijving
N247	11	Tussen Edam en Oosthuizen
N521	12	Langs stiltegebied Bovenkerkerpolder Zijdelweg/Bovenkerkerweg

passing van snelheidsbeperking op bepaalde delen ook moeilijk handhaafbaar zal zijn.

Verbetering lokale luchtkwaliteit

Verkeer en vervoer heeft een behoorlijk aandeel in de CO₂ uitstoot en de emissie van schadelijke stoffen zoals SO₂, NO_x, fijn stof en VOS. Momenteel brengt de provincie de lokale luchtkwaliteit in kaart langs N- en A-wegen. Hiermee wordt net als met de risicokaart een instrument ontwikkelt om bestemmingsplannen te toetsen. Waar normen worden overschreden ontstaan grenzen voor ruimtelijke ontwikkelingen, terwijl saneringssituaties in beeld komen. Bij nieuwe wegen worden in het kader van de MER de lokale luchtkwaliteit modelmatig in beeld

gebracht (contourenkaart) en waar nodig de tracékeuze daarop aangepast.

Maatregelen bij de bron (uitstoot van wegverkeer) moeten in de eerste plaats komen van het Rijk en de Europese Unie, terwijl technologische vernieuwingen van de industrie moeten komen. Zo zijn bijvoorbeeld stillere, schonere, energiezuiniger voertuigen ontwikkeld die hebben gezorgd voor een forse afname van de emissies, ondanks de sterke groei van het aantal kilometers.

Het is voor lagere overheden moeilijk om zelf het initiatief voor dit soort zaken te vinden. De provincie vindt het wel belangrijk om het inzetten van nieuwe technologieën te stimuleren. Een concreet voorbeeld



daarvan is dat bij aanbesteding van het openbaar vervoer de inzet van schone, energiezuinige en geluidsarme bussen als gunningcriterium geldt. Ook heeft de provincie een haalbaarheidsstudie verricht naar de winning van energie uit asfalt, om deze te benutten voor verwarming van woningen of andere gebouwen langs deze wegen. Een concrete toepassing van deze techniek, in een gemeentelijke weg ten behoeve van een bedrijf, is vanuit het provinciale energiebeleid gesubsidieerd. In de haalbaarheidsstudie zijn een aantal potentiële locaties voor toepassing langs eigen wegen aangegeven (drie langs de N201 en twee langs de N242). In een vervolgstap wordt het beheersaspect bij toepassing in kaart gebracht en verder ingezoomd op één van deze locaties.

Verder wil de provincie zelf een voorbeeldfunctie vervullen, door maatregelen te nemen gericht op vervoer van de eigen organisatie. Er is een bedrijfsvervoersplan waarbij gebruik fiets en openbaar vervoer worden gestimuleerd. Bij vernieuwing van het provinciale wagenpark gaat de provincie over op schonere energiezuinige auto's.

Vanuit het provinciale energiebeleid worden gemeenten door klimaatovereenkomsten gestimuleerd op gemeentelijk niveau soortgelijke maatregelen te nemen gericht op de reductie van CO₂.

Verontreiniging door diffuse bronnen

Door verwaaiing en afspoeling vanaf wegen en het gebruik van uitloogbare metalen (bijv. geleiderails) raakt de omgeving van wegen en het bodem- en oppervlaktewater verontreinigt. Er is weinig inzicht

in de mate waarin dat langs provinciale wegen het geval is. Voordat hiervoor een beleidslijn kan worden opgesteld, is nader onderzoek nodig.

Ook bij vaarwegen is sprake van diffuse bronnen zoals het gebruik van niet-biologisch afbreekbare smeermiddelen bij bruggen, en afval en olieresten van beroepsvaart en recreatievaart. De provincie pakt deze problematiek aan in nauwe samenwerking met de waterkwaliteitsbeheerders in Noord-Holland, binnen het kader van de Projectorganisatie Diffuse Bronnen Noord-Holland.

Investeren in ruimtelijke kwaliteit van infrastructuur

Vaarwegen en wegen vormen voor mens en dier vaak onneembare barrières en dragen er toe bij dat de natuur versnipperd raakt. Infrastructuur doorsnijdt het landschap. Het zijn negatieve effecten van infrastructuur. Infrastructuur kan echter ook mooi zijn qua vormgeving, aantrekkelijk voor de gebruiker (onder het motto 'de reis als bestemming'), maar ook voor de niet gebruiker die vanuit de omgeving landschap naar de infrastructuur kijkt. Goede inpassing van infrastructuur is derhalve noodzakelijk en waar dit niet mogelijk is, wordt nagegaan in hoeverre compensatie mogelijk is. Langs drie lijnen wil de provincie vanuit verkeer en vervoer bijdragen aan de kwaliteit en de belevingswaarde van de leefomgeving: om knelpunten in de bestaande situatie weg te werken wordt het Ontsnipperingsplan uitgevoerd; voor nieuwe infrastructuur wordt gekozen voor de integrale ontwerp-opgave; en als daaruit knelpunten voortkomen wordt de gedragsregel compensatiebeginsel gehanteerd.

Uitvoering Ontsnipperingsplan

De Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) van Noord-Holland vormt de 'harde kern' van de natuur in de provincie Noord-Holland. Binnen de PEHS staan behoud, herstel, versterking en ontwikkeling van landschap en natuur centraal. Daar waar infrastructuur de PEHS doorsnijdt ontstaat een probleem voor de hoofddoelstelling van die PEHS. Wegen en vaarwegen vormen voor veel dieren onneembare barrières en dragen er aldus toe bij dat de natuur versnipperd raakt, wat een negatieve invloed heeft op de biodiversiteit. Om dit op te lossen kunnen maatregelen genomen worden aan (vaar)wegen zodat de aan weerszijden gelegen natuurgebieden weer met elkaar in verbinding worden gebracht. Voorbeelden zijn padden- en dassentunnels onder de weg door en ecoducten. Ook bruggen en oevers (beschoeiingen) kunnen geschikt worden gemaakt voor passage door (kleinere) dieren.

In 1995 is het Ontsnipperingsplan vastgesteld. Hierin zijn een honderdtal knelpunten aangewezen die in 2010 opgelost kunnen zijn (zie kaart 11). De eerste 40 knelpunten zijn al opgelost, de resterende punten staan voor de tweede fase op de rol. Benodigde maatregelen worden jaarlijks opgevoerd in het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur, waarbij aangesloten wordt op de planning, beheer en onderhoud van eigen wegen en dat van andere infra- en omliggende grondbeheerders zodat een gebiedsgerichte aanpak mogelijk wordt.

Integrale ontwerpogave

De provincie vindt het belangrijk dat de aspecten van leefbaarheid al aan het begin van verkeers- en

vervoerprojecten meegenomen worden. Sterker nog, veranderingen moeten per definitie verbeteringen zijn. Verbeteringen in de bereikbaarheid leveren tegelijkertijd een verbetering in veiligheid, in milieu-kwaliteit en in uitingsvorm op.

Bij infrastructuur wordt meer aandacht besteed aan de vormgeving en ontwerpqualität zowel in samenhang met de omgeving als de infrastructuur zelf. Wat betreft de samenhang met de omgeving kan de aantrekkelijkheid van de infrastructuurnetwerken worden vergroot door het aanwezige culturele erfgoed of landschap daarbij te betrekken in de vorm van pleisterplaatsen of herkenningspunten. Daarmee wordt tevens een bijdrage geleverd aan de ontsluiting, bereikbaarheid, en herkenbaarheid van het cultureel erfgoed en de landschappen.

Wat betreft de infrastructuur zelf gaat het om het duurzaam bouwen daarvan. Er zijn veel ontwikkelingen van technieken en methoden die kunnen worden ingezet om de infrastructuur met het oog op het milieu te verbeteren, zoals bijvoorbeeld het gebruik van duurzame materialen die geluid- en lichthinder verminderen. In 2000 heeft de provincie een proefproject uitgevoerd om te kijken welke alternatieve vormen van verlichting kunnen worden aangewend langs provinciale wegen. Daarbij is gezocht naar alternatieven die minder energie gebruiken en een geringere negatieve weerslag op de natuur hebben. De resultaten van dit proefproject waren zeer bemoedigend. Het streven is de omgeving zo min mogelijk met licht te bevuilen. Onderzocht zal worden in hoeverre de verlichting op sommige momenten van de nacht uit kan, of kan worden vervangen door alternatieve verlichting.

Kaart 11. Maatregelen Ontsniperingsplan

- provinciale weg
- provinciale waterweg
- ecologische verbindingzone
- Provinciaal Ecologische Hoofdstructuur

te ontsnipperen knelpunt of knelpuntencomplex

- vastgesteld (op basis van studie)
- indicatief (nog nadere studie nodig)
- knelpunt is gedeeltelijk opgelost
- knelpunt is opgelost



Gedragslijn compensatie

In maart 2000 hebben de Provinciale Staten van Noord-Holland ingestemd met de gedragslijn compensatie bij het verlies van natuur of andere waarden. Deze gedragslijn voor GS houdt in dat GS niet zullen instemmen met provinciale activiteiten zoals de aanleg van infrastructuur, die opoffering of aantasting veroorzaken van gebieden met belangrijke natuur- landschaps-, recreatieve, archeologische en cultuurhistorische waarden, tenzij wordt aangetoond dat er zwaarwegend maatschappelijk belang in het geding is waarom de activiteit onvermijdelijk is. In dat geval zullen GS ernaar streven de aantasting zo beperkt mogelijk te houden en per geval bezien of en hoe de aantasting te compenseren.

De gedragslijn is tevens van kracht bij initiatieven van anderen, waarbij de provincie gevraagd wordt medewerking te verlenen. Dit tenzij de vereiste medewerking van GS door publiekrechtelijke normen wordt beheerst. Mocht voor het betreffende gebied er echter een wettelijk voorschrift van hogerhand compensatie voorschrijven, dan wordt dit uiteraard in acht genomen. Streven van al deze compensatie voorschriften is de waarden op het gebied van natuur, landschap, recreatie, cultuurhistorie en archeologie zo veel mogelijk te beschermen tegen nieuwe ruimtelijke claims en te zorgen dat Noord-Holland er wat deze waarden betreft netto niet op achteruit gaat. Met name met betrekking tot archeologie is dit een lastige zaak. Daarom wordt er bij dreigend verlies van deze waarden overgegaan tot opgraving.

In gebieden die beschermd zijn door de Vogelrichtlijn en/of de Habitatrichtlijn, Natuurschoonwet, NB wet, Flora en Faunawet zullen wij geen of alleen bij hoge uitzondering infrastructuur aanleggen.

4 Werkwijze en financiering

4.1 Financiering infrastructuur

Ontwikkelingen

De belangrijkste verwachte wijzigingen ten opzichte van nu zijn:

- het (mogelijk) optrekken van de MIT projecten grens tot € 225 mio en decentralisatie van de huidige MIT-gelden (dit wordt de 'GDU+' genoemd);
- verder: de beëindiging van de zogenaamde De Boer-regeling.

De beëindiging van de De Boer-regeling betekent dat er geen extra middelen zijn voor openbaar vervoer-maatregelen en dat wordt teruggevallen op de 'gewone' GDU.

Het optrekken van de MIT-grens betekent dat de provincie verantwoordelijk wordt voor verdeling van middelen buiten het gebied van het ROA. Daarbinnen is de provincie verantwoordelijk voor projecten met betrekking tot de provinciale infrastructuur.

Onzekerheden

De nieuwe regeling is nog niet ingevoerd. Het is afwachten of de regeling er op deze manier komt. In het kader van de GDU+ komen er (mogelijk) voor het gebied buiten de regio Amsterdam slechts beperkt middelen beschikbaar. Voor grotere projecten (zoals de HAL-corridor b en c) is er waarschijnlijk niet genoeg geld. Verder is inmiddels duidelijk dat de Gebundelde DoelUitkering niet wordt opgehoogd en dat er voor een aantal projecten geen extra geld komt als gevolg van het niet invullen van verreweg de meeste ICES-claims. Via het MIT zal er bovendien geen extra geld komen tot in ieder geval 2010.

Verder is nog niet duidelijk hoe de provincie bestuurlijk wordt betrokken bij de verdeling van middelen in het ROA-gebied. Het ROA en de provincie zullen tot afspraken moeten komen. Ondanks deze onzekerheden worden hier voorstellen voor onze werkwijze(n) gedaan.

Voorstellen voor infrastructuurprogramma's 'klein' en 'groot'

De provincie wil de aanpak wijzigen en wel als volgt:

- De provincie maakt onderscheid tussen grote en kleine projecten. De projectgrens tussen groot en klein is lager dan nu het geval is, deze wordt vastgesteld op 5 miljoen euro.
- De beschikbare middelen worden verdeeld naar programma's per regio voor '**kleine**' infrastructuur (cf. de huidige GDU) én een programma voor **grote projecten** voor de provincie als geheel (buiten regio Amsterdam).
- Al deze programma's, ook die voor kleine infrastructuur, worden meerjarig (voortschrijdend) gemaakt, waarbij telkens het volgende jaar voor 100% wordt ingevuld, het jaar daarna voor 75%, het jaar daarna voor de helft etc.
- Het subsidiepercentage voor kleine infrastructuur-maatregelen op het gebied van openbaar vervoer wordt 95%, die voor de fiets 70% en voor verkeersveiligheid 50%.
- De verdeling van middelen tussen de regio's voor de kleine infrastructuurprojecten blijft gelijk.
- In het programma 'kleine' infrastructuur per regio worden ook opgenomen de werken aan de provinciale wegen. Dat geldt ook voor het

programma 'grote' infrastructuur voor de gehele provincie.

- De regionale programma's worden voorbereid via de werkgroepen en de Provinciale Verkeers- en vervoerberaden en door GS/PS vastgesteld.
- Het voortschrijdend programma voor de grote infra wordt door de provincie voorbereid, besproken in de PVVB'en (advies) en jaarlijks voortschrijdend vastgesteld door Provinciale Staten.
- Aldus kan het PMI worden uitgebreid tot een meerjarig, voortschrijdend provinciaal infrastructuurprogramma met onderscheiden onderdelen:
 - Per regio (Haarlem-IJmond, Gooi en Vechtstreek en Noord-Holland noord) een programma kleine infrastructuur (inclusief openbaar vervoer).
 - Voor heel Noord-Holland (buiten ROA) één programma grote infrastructuur, inclusief openbaar vervoer.
 - Programma kleine projecten provinciale infrastructuur binnen ROA-gebied (trekken uit de GDU van het ROA).
 - Programma grote projecten provinciale infrastructuur (trekken uit de GDU+).
- Het provinciaal mobiliteitsfonds kan worden omgebouwd tot een fonds waaraan de GDU(+) wordt toegevoegd, maar ook eventuele extra middelen van de provincie en van waaruit de regionale programma's kunnen worden (mee)gefinancierd.
- Voor de betreffende (regionale) programma's wordt de werkwijze gehanteerd als bij het PMI (zowel als het gaat om de studie, plan- en

realisatiefase als ook wat betreft de prioriteitsstelling methodiek);

- Voor de projecten in het programma 'grote infrastructuur' wordt ook de werkwijze met een studie-, plan en realisatiefase gevolgd. De huidige MIT-systematiek wordt verlaten, deze is te omslachtig.
- Op zich zelf is de provincie er voorstander van dat het Mobiliteitsfonds Noordvleugel een permanent karakter krijgt. Het provinciale programma grote projecten zal kunnen opgaan in een programma voor Noord-Holland zuid, aan te sturen door het platform Bereikbaarheid.

Samenwerking regio Amsterdam

De provincie investeert fors in de regio Amsterdam. Het ROA zal verantwoordelijk zijn voor de verdeling van subsidies in dit gebied als de GDU+ doorgaat. De provincie streeft er naar haar deel uit de GDU+ afgezonderd te krijgen, gelabeld voor investeringen in het ROA-gebied. Met het ROA-bestuur zijn dan afspraken te maken over de door de provincie te verrichten investeringen in provinciale infrastructuur (zowel wegen als openbaar vervoer).

Samenwerking Noordelijke Randstad

De provincie stelt voor als tweede stap na het splitsen van de middelen in programma's voor grote en kleine infrastructuur dat gezamenlijk met de BONRoute-partners één infra-programma voor de grote projecten in de noordelijke randstad wordt ontwikkeld. De programma's voor de kleine projecten gaan dan per regio. Op deze wijze kan op den duur het regionaal mobiliteitsfonds BONRoute ook worden gecontinueerd.

Op het schaalniveau van de Noordelijke Randstad is verder van belang de ontwikkeling en financiering van het RegioNet. In het kader van de 'normale' GDU gaat de provincie ervan uit dat de plannen voor RegioNet korte termijn in aanmerking komen voor GDU-subsidie, danwel zijn opgenomen in de programma's voor grote projecten.

Provinciale middelen

De omvang van de voor uitvoering van het verkeers- en vervoersplan Noord-Holland beschikbare middelen zullen telkens bij de Begrotingen voor de komende jaren worden bepaald. Het budget voor de provinciale infrastructuur en voor openbaar vervoer ('De Boer-II') wordt verhoogd.

4.2 Andere vormen van financiering

Publiek private samenwerking

Waar mogelijk wil de provincie vormen van PPS stimuleren als dit de totstandkoming van infrastructuur kan bevorderen. Dit geldt in ieder geval voor de grote projecten zoals het Masterplan N201 en de ring Alkmaar (N242). Daarbij gaat het onder meer om innovatieve vormen van aanbesteding, maar soms ook om gebiedsgerichte programma's, waarbij vanuit ruimtelijke ontwikkelingen wordt meebetaald aan de infrastructuur. Ook op kleinere schaal wil de provincie projecten entameren (bijv. in Haarlem het Zijlweggebied).

Betalen voor gebruik

De provincie is geen voorstander van regulerende heffingen die het gebruik van de auto op bepaalde tijdstippen moet verminderen. Hiervoor ontbreekt het maatschappelijk draagvlak, hoewel de maatregel, zoals de kilometerheffing, in verkeerskundige zin aantrekkelijk lijkt.

Iets anders is het (tijdelijk) heffen van tol, om de gewenste infrastructuur te kunnen realiseren. In zulke gevallen is tol voor de provincie bespreekbaar.

4.3 Het provinciaal infrastructuurprogramma (PMI)

Het PMI

Het PMI is het uitvoeringsprogramma van het Verkeers- en Vervoersplan van de provincie Noord-Holland als het gaat om de provinciale infrastructuur en de subsidiering van projecten van gemeenten en hoogheemraadschappen.

De werkwijze van het PMI wordt gehandhaafd.

Projecten worden opgenomen in het programma als er zich een probleem voor doet. Vervolgens doorlopen projecten een studie-, plan- en realisatiefase. Bij grote projecten beslissen Gedeputeerde Staten over de overgang van studie naar planfase.

Provinciale Staten stellen krediet beschikbaar bij de overgang van de plan- naar de realisatiefase, uiteraard afhankelijk van prioriteiten en beschikbaar budget.

Regionale programma's

De provincie zal in 2003 in het PMI meerdere programma's gaan opnemen:

- Regionale programma's infrastructuur 'klein' (3x).

- Eén programma voor de grote projecten in Noord-Holland.
- Het provinciale programma binnen ROA-gebied (groot en klein).

4.4 Prioriteiten en prioriteringsmethodiek

Sturend investeren

De door de provincie gestelde prioriteiten komen voort uit de behoefte sturend te investeren ten behoeve van de ruimtelijke ontwikkeling én de keuze een evenwichtig mobiliteitsbeleid te voeren.

De investeringsstrategie, bestaat dan uit:

- Investeren in de infrastructuur die de ruimtelijke ontwikkeling ondersteunt.
- Het waar mogelijk (RegioNet) inlopen van een kwalitatieve achterstand van het openbaar vervoer.
- Niet alle files oplossen, dat zal niet mogelijk blijken, maar de aanpak van notoire knelpunten.

Deze investeringsstrategie wordt voorafgaand aan iedere actualisering van het PMI getoetst, eventueel bijgestuurd dan wel herbevestigd. Het PMI programmeert jaarlijks de provinciale infrastructuur en voor zover de bevoegdheid strekt de projecten van gemeenten en hoogheemraadschappen. Daarmee is voldoende flexibiliteit ingebouwd.

Omdat het totaal aan investeringen een aanzienlijk hoger bedrag vergt dan waar op het moment zicht op is zullen telkens in de Begrotingsdiscussie de provinciale investeringen in provinciale infrastructuur een belangrijk discussiepunt vormen. Hoe

hoog het budget zal zijn besluiten provinciale staten bij de begrotingsbehandeling in het najaar. Daar hebben ze dan al een aantal maanden eerder, in het beleidsdebat, inhoudelijk over gesproken, zodat in de tussenliggende periode een en ander ambtelijk kan worden vertaald in beleid en financieringsvoorstellen.

Prioritering

Het is duidelijk dat na de forse verhoging van het investeringsniveau in de afgelopen jaren er scherpe prioriteiten zullen moeten komen. Om een en ander in bedragen aanschouwelijk te maken: in het jaar 2001 is ongeveer 45,5 miljoen euro in provinciale infrastructuur geïnvesteerd. Dat is het hoogste bedrag wat ooit door de provincie hier aan is uitgegeven. Van dit bedrag is een keur aan maatregelen op het gebied van infrastructuur genomen variërend van het aanleggen van busbanen langs de N247 naar Monnickendam, het aanleggen van rotondes uit overwegingen van verkeersveiligheid tot en met de oplevering van de N205 en voorinvesteringen in de omlegging van de N201.

Voordat een infrastructureel project wordt opgenomen in de realisatiefase van het PMI heeft het al een heel traject van criteria doorlopen. De reden hiervoor is dat de provincie jaarlijks veel meer projecten aangereikt krijgt dan waartoe provinciale staten uiteindelijk kunnen besluiten tot uitvoering, zodat keuzes noodzakelijk zijn.

Het PMI kent een studiefase, planfase en realisatiefase. De drempel tot opname in de studiefase is niet hoog. Na een in eerste instantie verkennend onder-

zoek wordt besloten of de geschetste problematiek voldoende serieus is. Vervolgens wordt er een studie gedaan waarin wordt bekeken wat het probleem is, wat mogelijke oplossingen zijn en welke variant de voorkeur geniet. Vervolgens kiest het bestuur van de provincie uit de mogelijke oplossingen en wordt de variant uitgewerkt (planfase). De overgang van plan naar realisatiefase vindt plaats wanneer tot uitvoering wordt overgegaan en de financiering dus is geregeld.

Het huidige PMI geeft de volgende prioriteitstelling aan bij de realisering van nieuwe werken van de provincie:

- de aanleg van fietspaden;
- openbaar-vervoervoorzieningen;
- verkeersveiligheid;
- het collegeprogramma 1999-2003 (speerpunten N201 en N242, en een omvangrijke lijst van overige infrastructurele knelpunten);
- 'overige projecten'.

In het PMI werd dus uitgegaan van een brede aanpak. Het Verkeers- en Vervoersplan Noord-Holland handhaaft deze brede aanpak.

Met name om de keuzes te kunnen maken ten aanzien van de uitvoering en ook welke grote projecten in de studie worden genomen, is een prioriteringsmethodiek ontwikkeld. Prioriteren is keuzes maken tussen projecten. Soms zullen die projecten inhoudelijk amper met elkaar te vergelijken zijn; 'appels en peren'. De provincie heeft daarom een methode ontwikkeld waarmee de discussies zijn te stroomlijnen en de prioritering transparant wordt gemaakt. Dit als voorbereiding op besluitvorming, of

zelfs als een soort van methodische dienstverlening ten dienste van de politieke besluitvorming.

Het komt erop neer dat:

- binnen een categorie van vergelijkbare projecten, i.c. projecten gericht op bereikbaarheid, veiligheid of leefbaarheid op grond van eenvoudige en objectieve criteria projecten in rangorde worden gezet;
- tussen deze categorieën een objectieve prioriteitsstelling niet mogelijk is; het gaat vooral om politieke keuzes. Dit wordt duidelijk door de categorieën (kolommen) ten opzichte van elkaar kunnen schuiven;
- het beschikbare budget ten slotte bepaalt uiteindelijk of projecten wel of niet kunnen worden uitgevoerd.

De methodiek zal nog in 2002 worden vastgesteld en worden geïmplementeerd in het PMI 2004-2008. Het komende PMI (2003-2007) is een overgangsprogramma.

4.5 Exploitatie openbaar vervoer

Ontwikkelingen

Het Rijk is voornemens vanaf 2004 de provincie een vaste bijdrage te verstrekken voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Op termijn zal deze bijdrage worden toegevoegd aan de GDU. Dit geeft een zekere beleidsvrijheid en uitwisselingsmogelijkheden tussen investeringen en exploitatie. Met de exploitatiegelden kunnen doorstromingsmaatregelen worden gerealiseerd, die een efficiëntere exploitatie tot gevolg hebben.

4.6 Samenwerking

Niemand kan het alleen

Het ontwikkelen van verkeers- en vervoersbeleid en met name ook de uitvoering ervan is in ons land behoorlijk versnipperd of positiever geformuleerd, slechts door samenwerking is er wat tot stand te brengen. Enerzijds wordt beleid ontwikkeld door het Rijk, de provincie, het kaderwetgebied en de gemeenten. Anderzijds ligt de uitvoering bij het Rijk (Rijkswegen, spoorwegen), de provincie (openbaar vervoer, subsidiering infrastructuur, aanleg infrastructuur), het kaderwetgebied (openbaar vervoer, subsidiering infrastructuur) en de gemeenten en hoogheemraadschappen.

Samenwerking bevoegde overheden

Het is essentieel dat bevoegde overheden, gericht op zichtbare resultaten, samenwerken en hun prioriteiten parallel schakelen. Dit moet op het niveau van de planontwikkeling (NVVP, VVPNH, RVVP etc.) als ook de beleidsuitvoering. Om niet in een verlamd evenwicht te geraken, waarbij in plaats van de handen uit de mouwen te steken partijen vooral met elkaar afstemmen, zal de beleidsuitvoering versterkt moeten worden. De provincie wil juist hier haar steentje aan bijdragen.

In de noordelijke randstad wordt een Platform Bereikbaarheid opgericht, waarin op de schaal van de noordelijke randstad wordt samengewerkt met de



betrokken partijen Amsterdam, Almere, ROA en Flevoland. Onder dit platform zullen de gezamenlijk uit te voeren programma's worden bewaakt door een programmabureau. Tevens dienen een aantal uitvoeringsorganisaties zorg te dragen voor uitvoering van projecten, exploitatie en beheer. Het RegioNet is hiervan een duidelijk voorbeeld.

Uitvoeringsorganisatie(s)

In het zuiden van de provincie wordt samengewerkt in BONRoute, de uitvoeringsorganisatie van het Bereikbaarheidsoffensief. Wat de provincie betreft kan deze organisatie worden uitgebouwd tot de koepel van waaruit ook de plan- en strategie ontwikkeling gaat plaatsvinden. Dit zal het Platform Bereikbaarheid zijn.

De provincie pleit voor een sterkere regie en projectorganisatie voor de ontwikkeling en uitvoering van het RegioNet in de noordelijke randstad. Dit betekent dat bevoegde overheden hun bevoegdheden inbrengen, gezamenlijk de beleidsvoorbereiding doen en besluiten over gezamenlijke voorstellen in een uitvoeringsorganisatie RegioNet. Daar waar de integraliteit van plannen tot uiting komt in de strategische plannen van die overheden (streekplan, verkeers- en vervoersplannen) moet de uitvoering van de plannen rond het RegioNet worden gekenmerkt door eendrachtige samenwerking in een krachtige uitvoeringsorganisatie waarin de bevoegde overheden samenwerken met de grote gemeenten. De RegioNet-organisatie staat dan voor het tot stand brengen van een hoogwaardig openbaar vervoer in de noordelijke randstad. Het onderliggend vervoer wordt dan behartigd door projectorganisaties die de

samenwerking tussen de provincie en de (voormalige) VOC-gemeenten vormgeven (Haarlem, Hilversum). Uiteindelijk kan dit opgaan in één geheel.

Voor Noord-Holland Noord heeft de provincie iets soortgelijks opgericht namelijk de projectorganisatie openbaar vervoer in Noord-Holland Noord, waarin de samenwerking tussen de provincie en de gemeente Alkmaar vorm heeft gekregen. Het projectbureau ontwikkelt in opdracht van de provincie en de gemeente de plannen, doet de studies en voert richting vervoerder het opdrachtgeverschap uit. De samenwerking kent haar eerste resultaat in de vorm van een succesvolle gezamenlijke openbare aanbesteding.

Onderontwikkeld is nog de samenwerking tussen het Rijk en de provincie als het gaat om het verkeersmanagement op het verkeersnetwerk in Noord-Holland. De provincie zal in overleg met RWS bezien of het mogelijk is die samenwerking meer structureel vorm te geven in een uitvoeringsorganisatie verkeersmanagement Noord-Holland. De provincie hecht eraan dat ook de gemeente Amsterdam hierin zal deelnemen. Deze organisatie kan uitgebouwd worden tot een uitvoeringsorganisatie mobiliteitsmanagement, waarvan de realisatie en exploitatie van transferpunten, vervoermanagement, reis-informatie etc deel uit kunnen maken.

COLOFON

Uitgave

Provinciaal Bestuur van Noord-Holland
Provinciehuis, Dreef 3
2012 HR Haarlem

Eindredactie

Provincie Noord-Holland
Afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid
Bureau Verkeer en Vervoer

Grafische verzorging

Provincie Noord-Holland
MediaProductie

Papier

Greencoat mat 75% recycled

Oplage

1.000 exemplaren

Haarlem, mei 2003