

# 8. Duurzame bereikbaarheid

Mobiliteit is een nutsvoorziening. Verbinding is immers noodzakelijk om op je werk te komen, om familie te bezoeken of om naar school te gaan. Daarom is het belangrijk dat iedereen toegang heeft tot schone, betaalbare en toegankelijke mobiliteit. Het is echter niet makkelijk om dat te bereiken. Op dit moment zijn er grote opgaves. Reizen wordt duurder en de contrasten tussen de stedelijke omgeving en de periferie nemen toe, met als gevolg dat keuzes over manieren van reizen beperkt worden, waarmee het risico op vervoersarmoede toeneemt.

We zien ook dat er technologisch grote ontwikkelingen zijn. Vervoer wordt schoner en slimmer, maar het is nog lastig om dat in te zetten voor collectief gebruik. Met die ontwikkelingen zien we ook dat de rol van de markt ten opzichte van die van de overheid verandert. De markt ontwikkelt volop, maar de overheid kan het nog niet goed faciliteren. Er valt nog veel winst te boeken wat betreft deelmobiliteit of slimme apps voor het delen van voertuigen en het slim koppelen van modaliteiten. Daarnaast heeft de overheid niet altijd grip op het deel van de mobiliteit waar zij wel verantwoordelijk is, zoals bij OV-concessies.





De provincie is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de provinciale wegen en voor het verzorgen van het regionaal openbaar vervoer. De ChristenUnie vindt dat er drie belangrijke dingen moeten veranderen:

1. Verhouding markt/overheid. De overheid heeft tot taak om kaders te scheppen, zodat betaalbare, betrouwbare en toegankelijke mobiliteit beschikbaar is. De markt heeft de ruimte nodig om te innoveren en slim te organiseren. Waar de markt niet in staat is aan de kaders invulling te geven, heeft de overheid een taak om daar de regie op te voeren;
2. Financiën gekoppeld aan doelstellingen en gebruik, oftewel sociaal beprijzen. Met de huidige ontwikkelingen op het vlak van mobiliteit bestaat het risico dat vervoersarmoede toeneemt. Elektrische auto's zijn hier een voorbeeld van: deze zijn alleen toegankelijk voor mensen met een flink budget of mensen die er één van de zaak krijgen. Een onkostenvergoeding voor woon-werkverkeer voor openbaar vervoer verlaagt echter de drempel om met het openbaar vervoer te reizen. Daarom is het belangrijk om in te zetten op het wegnemen van barrières voor betaalbare, betrouwbare en toegankelijke mobiliteit, bijvoorbeeld door het openbaar vervoer gratis te maken voor kwetsbare groepen;
3. Vraag volgt aanbod. Op dit moment rijden er veel lege bussen door de provincie, terwijl ondertussen de wegen dichtslibben. De balans is dus niet goed verdeeld en het openbaar vervoer moet aantrekkelijker worden. Door de buslijnen te strekken en slim hubs te organiseren kunnen de autokilometers gereduceerd worden. Door gebruik van apps wordt inzichtelijk wanneer welk vervoersmiddel het best kan worden gebruikt. Daarnaast kan de bezetting van het openbaar vervoer gelijkmatiger verdeeld worden door gebalanceerde beprijzing. Zo kan de druk op wegen in ieder geval niet verder toenemen.

Om de oplossingen te vinden moeten we ook anders kijken naar de verantwoordelijkheden die bij de verschillende bestuurslagen liggen. Accijnsverlaging of -verhoging op fossiele brandstof heeft effect op het provinciaal beleid.

Dat geldt ook voor parkeertarieven in de stad. Het zijn communicerende vaten. Als provincie kunnen we onze taken dus alleen maximaal invullen als er een gezamenlijk beleid gevoerd wordt tussen de verschillende bestuurslagen.

## Onze keuzes



-  Halvering van autokilometers
-  De kilometers die resteren worden elektrisch verreden, flankerend Rijksbeleid is randvoorwaardelijk;
-  Dat kan alleen als er goed en slim openbaar vervoer beschikbaar is;
  - De overheid moet weer meer regie krijgen op het openbaar vervoer door bijvoorbeeld vervoersmiddelen zoals bussen in eigendom te nemen;
  - Als het aandeel ov-gebruik stijgt naar 15%, wordt openbaar vervoer schaalbaar en betaalbaar;
  - In dat kader is het van belang om in te zetten op gebruik van de fiets en lopen.
-  Meer asfalt kan, maar dan wel voor de fiets en slim openbaar vervoer, zodat er minder autokilometers gereden worden.

## 8.1 STOP

De verschillende collectieve vormen van vervoer moeten betaalbaar en veilig zijn voor iedereen. De ChristenUnie hanteert daarom als voorkeursvolgorde 'STOP': Stappen, Trappen, Openbaar vervoer en Privévervoer. Wandelen

en fietsen zijn duurzaam en gezond. Stappen en trappen hebben een recreatieve functie, maar zijn ook steeds vaker de eerste keus voor verplaatsing bij korte en middellange afstanden.

## Onze keuzes

-  De provincie maakt ruimte voor voetgangers en fietsers in haar provinciaal beleid en bij nieuwe gebiedsontwikkelingen. Bijzondere aandacht is er voor inwoners met een beperking;
-  De provincie investeert in uitbreiding van fietssnelwegen die aantrekkelijk zijn voor woon-werkverkeer. De fiets is een doelmatige vorm van vervoer voor reizen van 15-25 kilometer. De recreatieve functie en praktische functie worden hierbij gecombineerd. De ChristenUnie biedt daarmee ruimte aan de snelle fietsers (e-bikes, Speed pedelecs en racefietsers);



- ⊕ De provincie investeert in betere fietsvoorzieningen; bijvoorbeeld bij stations om de [elektrische] fiets een aantrekkelijk vervoersalternatief te maken. Een goed aanbod van OV-fietsen is daarbij van belang;
- ⊕ De provincie zet zich in om de situatie op de Gelderse wegen zo veilig mogelijk te houden, door wegen veilig in te richten en door te investeren in educatie en verandering van gedrag. Daarbij willen we samenwerken en kennis delen met andere wegbeheerders;
- ⊕ De provincie voert zoveel mogelijk de 'groene golf' in bij stoplichten langs provinciale wegen;
- ⊕ Waar gemeenten dat willen, worden ze in staat gesteld om rotondes in eigendom te nemen. Daarmee wordt de veiligheid voor fietsers vergroot door de veranderende voorrangssituatie.

## 8.2 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer is een duurzaam alternatief als reisafstanden toenemen of als beperkingen wandelen en fietsen moeilijk maken. Het openbaar vervoer dient zoveel mogelijk een ontspannende vorm van reizen

te zijn voor iedereen die geen auto kan of wil bezitten. Eén van de voorwaarden hiervoor is dat het openbaar vervoer voor iedereen betaalbaar moet zijn.

### Onze keuzes

- ⊕ De provincie investeert in een hoofdnet van openbaarvervoerlijnen waar het (potentiële) reizigersaanbod dat mogelijk maakt. Voor het fijnmaziger vervoer zet de provincie in op een flexibel netwerk van vraaggestuurd vervoer. Combinaties met andere vervoersbehoeftes als doelgroepenvervoer en lokale initiatieven worden daarbij ingezet om ook in minder dichtbevolkte regio's adequate mobiliteit aan te bieden;
- ⊕ De provincie investeert in dichtbevolkte gebieden in hoogfrequent openbaar vervoer. Als de dienstregeling tenminste elke 15 minuten wordt uitgevoerd, blijkt openbaar vervoer steeds vaker de voorkeur te krijgen boven privévervoer;
- ⊕ Vervoersmiddelen die de provincie inzet voor openbaar vervoer zijn waar mogelijk emissieloos; De provincie houdt - waar mogelijk - verbindingen met kleine dorpen in stand. Als dit niet langer haalbaar is, moeten er andere oplossingen worden geboden. De provincie ondersteunt lokale plannen en initiatieven, zodat bewoners toch aansluiting hebben op regionale bus- en treinlijnen;

- + De provincie waarborgt een goede toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor ouderen en mensen met een beperking. Dit betekent dan ook daarop ingerichte informatievoorziening, haltes, stations, bussen en treinen;
- + De provincie heeft aandacht voor sociale veiligheid van haltes en stations. Dit vraagt om goede afspraken met de politie en het Openbaar Ministerie om de veiligheid in het openbaar vervoer te verzorgen.

### 8.3 Privévervoer

Het Rijk gaat het gebruik van de auto 'beprijzen'. Het Rijk wil hiermee het autogebruik laten afnemen ten gunste van duurzamere vormen van vervoer. In landelijke gebieden zal de auto een belangrijk onderdeel blijven van

de vervoersmix. Daarom zal de provincie deelmobiliteit stimuleren en ziet de provincie erop toe dat de kosten rechtvaardig worden toegepast.

### Onze keuzes

- + Waar er aanvullend op stappen, trappen en openbaar vervoer behoefte is aan privévervoer stimuleert de provincie Gelderland het gedeeld gebruik van vervoersmiddelen, zoals deelauto's en deelfietsen;
- + De provincie houdt het areaal aan autowegen en vaarwegen kwalitatief op orde. Zij investeert op tijd in de renovatie of vervanging van bruggen en tunnels. Een groot deel van deze 'werken' komt de komende tijd in de vervangingsfase;
- + Provinciale wegen dienen dorpskernen te mijden om de leefbaarheid te vergroten. De provincie Gelderland onderzoekt of een rondweg een duurzamer en veiliger alternatief biedt.

### 8.4 Duurzaam bereikbaar

Bereikbaar zijn mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van onze leefomgeving en de leefbaarheid. De ChristenUnie wil de belasting van het milieu door het verkeer verkleinen en

hiervoor gericht investeren in de sterke punten van verschillende vormen van vervoer. Het verkeer moet slimmer, schoner en zuiniger.

## Onze keuzes

- + De provincie stimuleert het elektrificeren van het verkeer door het opvoeren van het aantal laadpunten en waterstof tankstations voor personenauto's, vrachtauto's, bussen en binnenvaartschepen. De provincie draagt bij aan het versneld vervangen van binnenvaartmotoren voor duurzamere vormen van aandrijving;
- + De provincie stimuleert de transitie van vrachtvervoer van de weg naar de binnenvaart, buisleidingen en via het spoor;
- + De provincie stimuleert ontgassingsinstallaties voor binnenvaartschepen. Zodra het landelijk verbod op 'varend ontgassen' ingaat, moeten voldoende ontgassingsinstallaties operationeel zijn;
- + De provincie wil de druk vanuit de luchtvaart en scheepvaart op de leefomgeving maximaal gelijk houden, maar bij voorkeur verminderen. De luchtvaart en scheepvaart moeten evenals andere bedrijfstakken hun aandeel leveren in het terugbrengen van de uitstoot van CO2 en stikstof;
- + De provincie stimuleert de elektrificatie of andere duurzame alternatieve energiebronnen voor de binnenvaart;
- + De provincie draagt bij aan pilots en subsidies voor vrachtverkeer op alternatieve energiebronnen;
- + Walstroom3 in binnenhavens wordt bevorderd en gezamenlijk met het Rijk wordt gewerkt aan walstroom voor zeeschepen (cruise, ferry);
- + Geluidsoverlast van de luchtvaart – zeker in de (randen van) de nacht – zorgt voor stress en gezondheidsschade bij omwonenden. Opening van Lelystad Airport zal deze overlast voor inwoners van de Noord-Veluwe en Gelderse Vallei verergeren en is daarom niet wenselijk. De provincie ondersteunt gemeenten, regio's met kennis, lobby en eigen inzet van de passende juridische middelen om de opening van Lelystad Airport tegen te houden. Met de minister van I&W wordt een aanpak geformuleerd om de overlast van een extra vliegroute naar Schiphol tegen te gaan;
- + De luchtvaart en scheepvaart moeten evenals andere bedrijfstakken hun aandeel leveren in het terugbrengen van de uitstoot;
- + Veren zijn een belangrijke schakel om Gelderland bereikbaar te houden. Om de veren in stand te kunnen houden is het noodzakelijk dat ondernemerschap de ruimte krijgt. De provincie trekt samen met gemeenten op om ondernemerschap te stimuleren en waar nodig financieel tijdelijk te ondersteunen.