

## Denkrichtingen van BBB en GroenLinks over mobiliteit, gebaseerd op programma's en gesprek van vrijdag 28 april 2023

### Algemeen

1. Mobiliteitsbeleid: ~~daar waar het kan (stedelijk gebied) we~~ richten ~~we~~ ons op meer fietsen, lopen en openbaar vervoer en minder autogebruik. ~~Op De grootste kansen hiervoor liggen in en van/naar het stedelijk gebied bij grote kernen; op~~ andere plekken (landelijk gebied en dorpen) blijft de auto een belangrijk vervoersmiddel.
2. Vervoersarmoede actief bestrijden: we doen ~~verder~~ onderzoek naar vervoersarmoede en naar mogelijkheden om dit tegen te gaan.
3. Mobiliteitsmanagement: we blijven reizigers (o.a. via programma's als 'Goed op weg') stimuleren om buiten de spits te reizen.
4. Multimodale knoop- en verbindingpunten (overstappunten): Verder inzetten op centrale overstappunten voor (deel)auto / (deel)fiets / OV.
5. Deelmobiliteit: Meer mogelijkheden creëren voor deelmobiliteit. Onder andere door van (bus) stations aantrekkelijke overstappunten te maken en door de inzet van ICT. ~~BBB-We vinden~~ het belangrijk dat hierbij rekening wordt gehouden met ~~digitale toegankelijkheden een oplossing wordt gezocht voor de mensen die niet met de verschillende ICT middelen uit de voeten kunnen.~~
6. Verbreding A27: Het natuurgebied Amelisweerd moet behouden blijven, we spreken ons daarom uit tegen de voorgenomen verbreding van de A27 en maken ons samen met de gemeente hard voor een alternatief. is daarom voorlopig geen optie.
7. Luchtvaart: geen nieuwe aanvliegeroute boven Utrecht, en laat ook stikstofuitstoot van luchtvaart eerlijk meenemen.

### Provinciale wegen

1. We onderzoeken hoe de druk op N-wegen (door sluipverkeer) verlaagd kan worden.
2. Er komen meer oplaadpunten voor elektrische auto's langs N-wegen.
3. We maken ~~het delen van deelmobiliteit zoals~~ elektrische deelauto's en -fietsen mogelijk breder beschikbaar en toegankelijk.

### Fiets

1. We maken alle belangrijke knooppunten, en woon-, school- en werklocaties goed bereikbaar via hoofd-fietsroutes ~~doorfietsroutes~~.
2. We stellen structureel geld beschikbaar voor ~~de~~ fiets-infrastructuur.
3. We verbeteren de fietsveiligheid in dorpen, steden en het buitengebied (deels door ondersteuning van gemeenten). We verbeteren de infrastructuur voor fietsers en geven fietsers meer ruimte. Wij willen fietspaden zodanig inrichten dat verschillende soorten fietsers er samen goed en veilig gebruik van kunnen maken. Om dit te kunnen doen zullen we ontwerpeisen, zoals de fietspadbreedte, beter moeten handhaven ~~toepassen en ook gemeenten daartoe aansporen.~~
4. Wij willen investeren in de aanleg van fietstunnels of bruggen ~~laten aanleggen~~ bij drukke (vaar)wegen en andere plekken die je lastig kunt oversteken.
5. ~~Wij willen fietspaden zodanig inrichten dat verschillende soorten fietsers er samen goed en veilig gebruik van kunnen maken. Om dit te kunnen doen zullen we ontwerpeisen beter moeten handhaven.~~

## Openbaar Vervoer

1. Toegankelijkheid OV willen we verder verbeteren.
2. OV-verbindingen van, naar en tussen dorpen en steden willen we verbeteren. Doorstroming bevorderen door gerichte maatregelen tegen vertraging zoals: inzet van slimme technologie, 'groene golf', slimme verkeerslichten, etc.
3. We breiden OV-lijnen van, naar, in en tussen steden, dorpen en kernen uit. De behoefte van mensen om zich te verplaatsen is belangrijker dan hoe goed een lijn bezet is. ~~Gemeentes weten het beste waar reizigers behoefte aan hebben.~~ Daarnaast bekijken we met het bedrijfsleven hoe we de bereikbaarheid van banen op bijvoorbeeld bedrijventerreinen met het OV kunnen verbeteren en laten aansluiten bij behoeften.
4. We gaan op zoek naar oplossingen voor de lijnen ~~die niet of minder rendabel zijn met (te) weinig reizigers~~. Bijvoorbeeld door te onderzoeken of combinaties met andere diensten (bv pakket/goederenvervoer) mogelijk zijn of door vervoer op afroep.
5. Samen met Rijk en gemeentes besluiten we over investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer (bus/tram) naar de grootste woningbouwlocaties in onze provincie en leveren daar zelf een passende bijdrage aan.
6. We geven ruimte en (financiële) ondersteuning aan inwoners die zelf het openbaar vervoer willen organiseren.
7. Bij de komende aanbesteding benadrukken we dat een reële overstaptijd nagestreefd moet worden, zeker bij lage frequenties zoals veelal ~~in~~ buiten de stedelijk gebied en.

## Goederenvervoer

1. We stimuleren duurzaam goederenvervoer en zetten in op logistieke hubs buiten de steden die basis bieden voor bevoorrading over binnenwater en elektrische "bevoorrading & bezorgdiensten". Door afspraken te maken met retailers, e-tailers en vervoerders, kunnen we de goederenstroom verduurzamen en (nieuwe verdozing van zowel verstedelijkt als buitengebied tegengaan.

## Schoon vervoer

- ~~1.~~ Gezonde steden en dorpen: meer schoon verkeer, zodat ook mobiliteit een eerlijke bijdrage in de stikstofvermindering doet. Zoals milieuzones en 100% elektrische bussen.
- ~~2.~~ Provincie spant zich in om emissie-vrij vervoer te stimuleren.
- ~~1.3.~~ De provincie pakt een regierol in de realisatie ~~van de waterstof~~ infrastructuur die dat mogelijk maakt. Waar snelladers voor elektrisch vervoer en een goed dekkend netwerk van laadinfrastructuur met slimme laadpalen en uniformere en niet te hoge laadtarieven elektrificatie meer op gemeentelijk niveau aangepakt kan worden, verdient de waterstof infrastructuur provinciale regie. We volgen de ontwikkelingen in waterstofvoertuigen en zodra het aanbod daarvan toeneemt, breiden we het benodigde tanknetwerk hiervoor uit.

## Discussiepunten

- GL - Lagere parkeernormen bij nieuwe woonwijken en zorgen dat OV en fiets daar het meest aantrekkelijk zijn.

- GL – ~~Nadruk~~ Bij provinciale wegen nadruk leggen op beheer en onderhoud; in beginset-principe geen nieuwe provinciale weginfrastructuur-wegen of -verbredingen daarvan / BBB - We gaan aan de slag met verkeersknelpunten op provinciale wegen en stemmen daarover af met gemeenten. Hiermee bedoelen we dat er in principe niet méér wegen bij komen, maar dat we wel aan de slag gaan met een betere doorstroming en een betere verkeersveiligheid. Het aantal ongevallen op provinciale wegen moet omlaag. Daarnaast investeren we uiteraard wel in nieuwe wegen naar locaties waar woningbouw gaat plaatsvinden.
- GL – Meer provinciale wegen naar 60 km/u, landbouwvoertuigen naar hoofdrijbaan. / BBB - De maximum snelheid op provinciale wegen blijft 80 km/u waar het kan en verlagen we naar 60 km/u waar het moet. Dit doen we in afstemming met gemeenten.
- GL - Gratis OV voor ouderen met laag inkomen en kinderen structureel maken / BBB – Sympathiek idee. Alleen zijn er vrijwel zeker meer groepen die om financiële reden geen of moeilijk gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Dus waar trek je de grens? En wat betekent dit financieel??
- GL - Bij het Rijk aandringen op verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen naar 80 km/uur bij natuurgebieden en rond stedelijk gebied. Op andere delen geldt 100 km/uur als maximum.
- ~~GL – Sluitend maken van financiële begroting door de opcenten boventrendmatig te verhogen naar tenminste het landelijk gemiddelde. GL verwacht dat dit nodig is om de ambities voor bijv beter OV, maar ook op andere onderwerpen, mogelijk te maken. Utrecht zit nu op 79,4%. Landelijk gemiddelde is 84,7%.~~
- ~~GL – Boven trendmatige verhoging van opcenten om begroting sluitend te krijgen als bijdrage uit provinciefonds daalt.~~
- GL – Jaarlijkse indexatie (inflatiecorrectie) van de opcenten voortzetten.