

Provinciale agenda duurzame mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling 2019-2023



ROVER

F Fietsersbond

NATUUR & MILIEU

LONG FONDS
Voorheen Astma Fonds

Wandelnet
Startpunt voor wandelend Nederland



milieudefensie
anders kijken, anders kiezen

MENS en STRAAT

Voor veilige en uitnodigende straten,
voor gezonde mobiliteit van mensen

Strijd mee
voor gezonde lucht
en gezonde longen

28 februari 2019

1. Groei duurzame mobiliteit in mobiliteitsmix

Op dit moment wordt ongeveer 22% van de reizigerskilometers in Nederland te voet, op de fiets of met het openbaar vervoer afgelegd. Dat aandeel moet groeien. Door gericht te investeren in de kwaliteit van het openbaar vervoer (reistijd, frequentie, betrouwbaarheid, goede aansluitingen, comfort en ketenvoorzieningen) en in fietsen en lopen (meer ruimte voor de voetganger in de binnensteden, directe en comfortabele fietspaden, voorkomen van hinder bij verkeerslichten) is een verdubbeling van dit aandeel mogelijk.

Het aandeel van de auto in de mobiliteitsmix loopt uiteen van 67% (Noord-Holland) tot 79% (Drenthe) van het aantal afgelegde kilometers. Lokaal zijn de verschillen echter veel groter. Zelfs in de meest verstedelijkte gebieden van ons land zijn aanzienlijke verschillen tussen routes. Op sommige drukke routes is het aandeel openbaar vervoer tientallen procenten, op andere drukke routes slechts 10% of lager, zelfs als op deze routes dagelijks files staan. Dit hangt sterk samen met de kwaliteit van het openbaar vervoer aanbod op de betreffende route. Pakt de verhouding tussen de reistijd per openbaar vervoer en per auto (VF-factor) sterk in het nadeel van het openbaar vervoer uit, dan is het aandeel van het openbaar vervoer in de mobiliteitsmix vaak laag. Ook de frequentie speelt een rol. Het is niet voor niets dat het aantal reizigers vaak sterk groeit als de frequentie van openbaar vervoer wordt verhoogd. Ook in het fietsgebruik zijn opvallende verschillen te zien tussen steden en regio's, die deels verklaard kunnen worden door de kwaliteit van het fietsnetwerk en de concurrentiepositie ten opzichte van de auto.

8 miljard kilometer

In het ontwerp klimaatpakket staat de afspraak dat werkgevers zich gaan inzetten voor het reduceren van het aantal werkgerelateerde autokilometers in 2030 met 8 miljard. Wij ondersteunen deze duurzame wijziging in de mobiliteitsmix van harte en denken zelfs dat er meer mogelijk is. Daarvoor moeten OV, fietsen en lopen voldoende aantrekkelijk zijn. Dat betekent: voldoende capaciteit en kwaliteit (comfort en reistijd) tegen betaalbare tarieven. Dit vraagt forse investeringen.

Ter illustratie: het aantal reizigerskilometers in 2017 was met auto's 139 miljard, met openbaar vervoer 24 miljard en lopen/fiets 20 miljard. Een verschuiving van 8 miljard kilometer betekent gezien de reeds verwachte groei, de grote capaciteitsknelpunten op bestaande verbindingen voor openbaar vervoer en fiets, de ontbrekende schakels in de netwerken voor duurzaam vervoer; en de grote verstedelijkingsopgave dat er fors geïnvesteerd zal moeten worden in infrastructuur voor duurzame mobiliteit.

Op korte termijn is al veel winst te behalen in het verduurzamen van de mobiliteitsmix. Oplossingen kunnen ook buiten het bestaande netwerk van trein, tram, bus en metro liggen, zoals schone bedrijfsbussen die vanaf OV-knooppunten en slim gelokaliseerde P&R locaties rijden. Overheden kunnen samenwerken met het bedrijfsleven om op korte termijn resultaat te halen. Zo zijn er rond Eindhoven afspraken gemaakt met ASML. Dit bedrijf investeert samen met de overheden 50 miljoen euro in duurzame mobiliteit. Doel is daarom binnen 2 tot 4 jaar een grote duurzame verschuiving te bereiken in de mobiliteitsmix¹.

¹ <https://www.brabant.nl/pers/persberichten/download?qvi=65005>

Wij vragen u in het nieuwe collegeakkoord in te zetten op:

- a. Verdubbeling van het gebruik van lopen, fietsen en openbaar vervoer in de mobiliteitsmix in uw provincie. Start een onderzoek naar waar in de provincie het aandeel duurzame mobiliteit laag is, terwijl de vervoersvraag hoog is. Investeer in deze ontbrekende schakels in het netwerk door bijvoorbeeld het realiseren van HOV-busbanen, lightrail en snelfietsroutes.
- b. Een duurzaam mobiliteitsakkoord met gemeenten en de 100 grootste werkgevers. Hierin komen afspraken gericht op een halvering van de CO₂-uitstoot van zakelijke mobiliteit in 2030. Met de tien grootste werkgevers worden afspraken gemaakt om binnen 4 jaar te komen tot een reductie van tenminste 25%.
- c. Voorrang voor openbaar vervoer en fiets op alle provinciale wegen, waarbij een lagere snelheid voor auto's een betere veiligheid en oversteekbaarheid garandeert.

2. Leiderschap voor veel gezondere lucht

Luchtvervuiling leidt tot grote gezondheidsschade: per jaar 12.000 vroegtijdige doden² en 16.000 spoedopnames in het ziekenhuis³. Vieze lucht veroorzaakt en verergert longziekten zoals longkanker, astma en COPD en hart- en vaatziekten. Het leidt tot vroeggeboorten en kinderen met een laag geboortegewicht.

In het regeerakkoord is het voornemen opgenomen om overal in Nederland te voldoen aan de advieswaarden voor luchtkwaliteit van de wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Deze advieswaarden liggen voor fijnstof meer dan helft lager dan EU-normen en kunnen zorgen voor substantiële gezondheidswinst. Dit voornemen wordt verder uitgewerkt in het Schone Lucht Akkoord, waar het Rijk samen met lagere overheden aan werkt.

Wij vragen u in het nieuwe collegeakkoord in te zetten op:

- d. Deelname van uw provincie aan het Schone Lucht Akkoord dat in 2019 zal worden gesloten.
- e. Concrete en ambitieuze maatregelen nemen die aantoonbaar leiden tot het behalen van de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie in 2025, samen met gemeenten en andere stakeholders.

² Gezondheidsraad, advies 'Gezondheidswinst door schonere lucht.', nr. 2018/01, Den Haag 23 januari 2018

³:<https://www.volksgezondheidenzorg.info/onderwerp/fysieke-omgeving/cijfers-context/luchtverontreiniging>

3. Ruimte voor lopen en fietsen

Lopen en fietsen is gezond, schoon, leuk en betaalbaar en zorgt voor efficiënt ruimtegebruik en hoge kwaliteit van onze leefomgeving. Zorg daarom voor een uitnodigende en veilige openbare ruimte om te lopen en fietsen, voor jong en oud, rijk en arm, met en zonder beperking. Zo zijn op straat ook sociale contacten mogelijk. Overheden zijn verantwoordelijk voor het beheer en de kwaliteit van een samenhangend netwerk van loop- en fietsroutes. Door de komst van de E-bike en de speed-pedelec liggen er veel kansen voor een schaa sprong in het gebruik van de fiets door forenzen. Dit vraagt investeringen in nieuwe snelle en veilige routes.

Wij vragen u in het nieuwe collegeakkoord in te zetten op:

- f. Ondertekening door de provincie van het [Charter for Walking](#) en de gemeenten in uw provincie op te roepen dat ook te doen⁴.
- g. Opheffen en voorkomen van barrières voor fietsen en lopen door realisatie van veilige oversteekplaatsen en kruisingen met weg/spoor/water op cruciale plekken. Hanteer de CROW-normen die de maximale afstand tussen twee oversteekmogelijkheden voorschrijft⁵ en verlaag waar nodig de snelheid van auto's voor een veilige oversteekplek.
- h. Voorkomen van nieuwe barrières door een adviesrol van belangenorganisaties bij planvorming en door opname van wandelen en fietsen in de projectscope van grote weg- en spoorprojecten.
- i. Uitbouwen van het netwerk van snelfietsroutes en recreatieve routes tussen de woonkernen, in steden en buitengebied; onder andere het bovenprovinciale routenetwerk van fietsen en het landelijk netwerk van Lange-Afstand-Wandelpaden. De provincie draagt zorg voor goede kwaliteit en duurzame instandhouding van recreatieve routes.
- j. Investeringen in fiets- en voetgangersveiligheid om stijging van het aantal (fiets)slachtoffers en gewonden te keren.
- k. Verbeteren van het fietsnetwerk in het landelijk gebied, in combinatie met openbaar vervoer knooppunten, zodat voorzieningen bereikbaar blijven.

⁴ Dit charter is een internationale verklaring waarin overheden en organisaties beloven zich hard te zullen maken voor de belangen van voetgangers en wandelaars. O.a. de steden Londen, Parijs, Sevilla, Wenen, Sydney, Teheran en Ottawa hebben het de verklaring al ondertekend. In Nederland is het ondertekend door onder meer Eindhoven, Tilburg, Zoetermeer, provincie Fryslan en 14 Friese gemeenten.

⁵ "Barrièrewerking door lijninfrastructuur", CROW-publicatie 299

4. Investeren in slimme ruimtelijke ordening samen met gemeenten

Nabijheid van wonen, werken en andere voorzieningen en optimale benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem dienen het uitgangspunt te zijn bij de ruimtelijke inrichting. Zo worden onnodige reiskilometers vermeden. Dat is het meest duurzaam en levert het hoogste rendement.

Een hoge dichtheid creëert draagvlak voor een hoge kwaliteit openbaar vervoer en voorzieningen. Hogere dichtheden zijn mogelijk als parkeernormen door gemeenten worden verlaagd. Woningbouw moet dan wel gelijk opgaan met investeringen in de capaciteit van het openbaar vervoer systeem en fietsnetwerk in de brede regio. Dit kan door een vaste bijdrage voor duurzame mobiliteit vanuit de grondexploitatie voor elke nieuwbouwwoning in de provincie af te spreken, door het inzetten van de provinciale opcenten⁶ en door bijdragen van het bedrijfsleven (zie paragraaf 1). In krimpgebieden moeten voorzieningen zoveel mogelijk worden geconcentreerd bij openbaar vervoer knooppunten. De provincie kan als regisseur van de ruimtelijke ordening het ontstaan van zogenaamde 'autolocaties' voorkomen.

Wij vragen u in het nieuwe collegeakkoord in te zetten op:

- l. Nieuwe woningbouw en bedrijven zo veel mogelijk realiseren via verdichting in bestaand stedelijk gebied, in de buurt van hoogwaardig openbaar vervoer. Kies daarbij voor het mixen van functies wonen, werken, horeca en winkels.
- m. Goede afstemming en integrale besluitvorming over woningbouw en verlaging van parkeernormen door gemeenten en gelijktijdig investeren in openbaar vervoer infrastructuur (capaciteit, doorstroming en meer directe verbindingen) en fietsnetwerk door de provincie.
- n. Het opnemen van aanbestedingseisen die borgen dat in te (her)ontwikkelen gebieden lopen, fietsen en OV op de eerste plaats komen.

⁶ Het opcententarief is het laagst in Noord-Holland (67,9%) en het hoogst in Drenthe (92,0%). Het maximaal toegestane tarief is 111,8%. Als Noord-Holland hetzelfde tarief als Drenthe zou hanteren dan zou dit op jaarbasis tientallen miljoenen euro opleveren voor investeringen in mobiliteit. Dit kan worden verdubbeld door cofinanciering van Rijk en gemeenten.

5. Duurzaam vervoer voor iedereen

Vervoersarmoede moeten we voorkomen en verminderen. Voor iedereen moet duurzame mobiliteit transparant, bereikbaar, toegankelijk en betaalbaar zijn. Dat geldt voor de inwoners van de grote steden in de Randstad, maar ook voor inwoners in steden buiten de Randstad en in krimpgebieden. Het vraagafhankelijke vervoer is momenteel niet transparant door een woud aan voorwaarden, namen van vervoerssystemen en tariefsystemen. Reizigers van buiten de regio kunnen het vaak niet vinden of mogen er soms zelfs geen gebruik van maken. Toegankelijkheid is ook een aandachtspunt omdat veel kleinschalig vervoer niet zelfstandig met een rolstoel toegankelijk is. Bereikbaarheid van duurzame mobiliteit vraagt om meer dan alleen het optimaliseren van de afzonderlijke netwerken. De provincie heeft een regierol bij het realiseren van goede aansluitingen in de keten zodat reizigers worden ontzorgd bij het overstappen.

De betaalbaarheid van duurzame mobiliteit staat onder druk. Reizigers op de grens van een concessiegebied kunnen te maken hebben met onevenredig hoge kosten. Daarnaast stijgen de kilometertarieven van het openbaar vervoer de laatste jaren gestaag en vaak boven de inflatie. In 2019 zijn de tarieven extra verhoogd als gevolg van de verhoging van de BTW van 6 naar 9%. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft berekend dat deze extra verhoging een vraaguitval oplevert van ongeveer 1%. Dit is niet alleen onwenselijk gezien de noodzaak om het aandeel duurzame mobiliteit te verhogen, het zet ook de businesscase van het openbaar vervoer onder druk. De kritische grens is reeds bereikt aangezien werkgevers uitgaan van een autovergoeding van 19 eurocent/km terwijl het regionale openbaar vervoer naast het kilometertarief ook een basistarief van € 0,96 per reis kent.

Wij vragen u in het nieuwe collegeakkoord in te zetten op:

- o. Meer eenheid in het aanbod van vraagafhankelijk vervoer van provincies en gemeenten. Dit vervoer moet toegankelijk zijn voor iedereen, ook voor reizigers van buiten de regio en reizigers in een rolstoel, inclusief geldigheid van alle gangbare betaalmethoden in het openbaar vervoer (de OV-chipkaart en de opvolgers van deze kaart) en opname in de gangbare reisinformatiesystemen.
- p. Oplossen van de tekorten aan fietsenstallingen en P&R plaatsen bij stations. Dit vraagt om het voortvarend uitvoeren van het bestuursakkoord fietsparkeren stations en om financiering van oplossingen voor nieuwe tekorten op basis van actuele prognoses. Ook op andere openbaar vervoer knooppunten moeten tekorten worden opgelost.
- q. Investeren in een goed voorzieningenniveau, maximale toegankelijkheid en korte looproutes op openbaar vervoer knooppunten.
- r. Beschikbaar stellen van deelfietsen en plekken voor elektrische deelauto's inclusief laadinfrastructuur bij openbaar vervoer knooppunten en stimuleren van de groei van het aanbod deelauto's, ook in het landelijke gebied.
- s. Matiging van de openbaar vervoer tarieven. Deze stijgen zo min mogelijk en in ieder geval niet meer dan de inflatie. Abonnementen worden ook in aangrenzende concessiegebieden geldig, ook als dit in een andere provincie is.

6. Emissievrije provincie

De transitie naar emissievrije mobiliteit is van belang voor het tegengaan van klimaatverandering en voor een gezonde lucht. De provincie kan een stimulerende en coördinerende rol spelen in de opschaling van de elektrificatie van het busvervoer, wegtransport en logistiek in bredere zin. Daarnaast kan zij snelheden van het autoverkeer op provinciale wegen verlagen om uitstoot te verminderen.

Het ontwikkelen van voldoende laadvoorzieningen is van groot belang om tempo te kunnen maken in deze transitie. Laadvoorzieningen voor logistiek zullen zowel rondom de steden als langs de routes van logistieke knooppunten een plek moeten krijgen. Daarnaast zal de groei van zero emissie logistiek en busvervoer impact hebben op het energienetwerk. Het balanceren van vraag en aanbod van elektriciteit wordt nog uitdagender.

Wij vragen u in het nieuwe collegeakkoord in te zetten op:

- t. Lagere maximumsnelheden voor het autoverkeer op provinciale wegen om uitstoot van CO₂ en fijnstof te verminderen.
- u. Vooruitlopend op de afspraken in de bestuursakkoorden Zero Emissie busvervoer en Zero Emissie doelgroepenvervoer in alle nieuwe concessies alleen nog zero-emissie voertuigen toelaten⁷.
- v. In aanbestedingen voor het wagenpark van de provincie zero-emissie als eis opnemen.
- w. Realisatie van voldoende laadinfrastructuur voor zwaar vervoer (bussen, vrachtwagens, binnenvaart) en light electric vehicles (elektrische fietsen en scooters) afspreken in de regionale mobiliteitsplannen, gebiedsagenda's, logistieke beleidsprogramma's en het tankstationbeleid.
- x. Het gebruik van zero-emissie mobiele werktuigen in grond- weg- en waterbouw.

⁷ In het bestuursakkoord is afgesproken dat het streven is om vanaf 2025 alle nieuwe bussen zero-emissie te laten zijn: https://www.greendeals.nl/sites/default/files/uploads/2015/04/Bestuursakkoord_Zero_OV-Bus_v3.pdf