

# concept

## DOELENBOOM – PROGRAMMA'S 3.4, 4 en 5

Toezeggingen door GS in 1<sup>e</sup> termijn (schriftelijk) (22-06-2020)

Alle toezeggingen worden verwerkt in een nieuw statenvoorstel over de doelenboom 3.0. (dus geen errata).

doel	fractie	Toezegging 1 <sup>e</sup> termijn GS/RGW
4.3	VVD	Suggestie: De energietransitie is haalbaar en betaalbaar <del>door lobby, onderzoek en innovatie.</del> Overnemen, met aanvulling. Wordt: <b>De energietransitie is haalbaar, betaalbaar en innovatief.</b>
4.2.3	CU	Suggestie bij 'Het aantal duurzame warmtebronnen voor de verwarming van gebouwen is groter': aantal vervangen door aandeel. <b>Dat is een goede suggestie die we graag overnemen.</b>
5	VVD, CU	Voorstel: Programma 5 splitsen in een programma OV (huidig 5.1) en in een programma Infrastructuur (overige doelen). <b>Omwille van de integraliteit heeft één begrotingsprogramma 5 Bereikbaarheid de voorkeur.</b>
5	VVD	De provincie Utrecht werkt aan een goede en duurzame bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer, auto <b>en voor het vervoer van goederen</b> in een gezonde en verkeersveilige omgeving. <b>Wij nemen uw suggestie om goederenvervoer toe te voegen over.</b>
5.1.3	VVD	Suggestie om koppeling tussen doel en middel lost te laten: Er zijn minder knelpunten in de doorstroming van het OV <del>door investeringen in subsidies van nieuwe infrastructuur.</del> <b>We kunnen die koppeling loslaten, maar dit heeft niet onze voorkeur</b>
5.4.4	SGP	We lezen als meerjarendoel 5.4.4.: 'Het fietsen is gezonder'. Ondanks de uitgebreide toelichting begrijpen wij niet wat u hiermee bedoelt. Wat doet de provincie om fietsen gezonder te maken? <b>Wij stellen de volgende herformulering voor: Stimuleren van gezond en veilig fietsgedrag is beter.</b>

Beantwoording 1<sup>e</sup> termijn + technische vragen vanuit fracties m.b.t. commissie M&M over de Doelenboom op woensdag 24 juni 2020

No.	Fr.	Nr.	Vraag/opmerking	Antwoord/reactie	GS-lid	Ambt.
			<b>ALGEMEEN</b>			
1	CU	2.4.4	Wij hebben in RGW voorgesteld als om als 2.4.4 een beleidsdoel over asbest toe te voegen: “gefaseerde aanpak van verwijderen asbest”. De reactie van GS is dat dit bij M&M hoort. Vandaar dat wij ons verzoek nu in onze eerste termijn voor M&M herhalen.	Het meerjarendoel “Het ontwikkelen en realiseren van een versnellingsaanpak van asbestdaken in de provincie Utrecht” zou kunnen worden toegevoegd aan het beleidsdoel 3.4 ‘Bijdrage gezonde en veilige Leefomgeving’. Dit wordt uitgewerkt in een provinciaal asbestdaken programma. Hierover bent u op 15 mei jl. middels een memo geïnformeerd	Van Muilekom	Chantal van Doorn
			<b>PROGRAMMA 3.4</b>			
2	VVD	3.4	De luchtkwaliteit is beter <del>en komen dichterbij de WHO-advieswaarden</del> Formulering is dubbelzinnig. Als de luchtkwaliteit al beter is dan de WHO-advieswaarden, en hij wordt nóg beter, dan gaat hij er juist verder vandaan. Wij stellen voor ons te richten op de geldende Nederlandse richtlijnen	Advies: niet overnemen. De luchtkwaliteit is op dit moment beter dan de Europese normen, maar slechter dan de WHO-advieswaarden. De WHO-advieswaarden zijn opgenomen naar aanleiding van het Amendement PS2018MME01 ‘Helder Ambitie Schone Lucht’	Van Muilekom	Chantal van Doorn
			<b>PROGRAMMA 4</b>			
3	VVD	4.3	De energietransitie is haalbaar en betaalbaar <del>door lobby, onderzoek en innovatie</del> In het doel hoort wat ons betreft niet het middel genoemd te worden.	<b>Overnemen, met aanvulling. Wordt dan:</b> De energietransitie is haalbaar, betaalbaar en <b>innovatief.</b> Uw opmerking klopt, het is een combinatie van doelstelling en duiding van de middelen die we daarvoor willen inzetten. De beleidsdoelen volgen de programmalijnen van het programma energietransitie 2020-2025. Die programmalijnen hebben we ook	Van Essen	Roelof Mulder

				herkenbaar in de beleidsdoelen willen opnemen., in dit geval echter wordt het beleidsdoel dan meer een middel. Helemaal weglaten maar dat doel weer los komt te staan van deze programmalijn in programma, daarom vraag innovatief toevoegen, dat is wel een doel.		
4	VVD	4.3.1 a	<b>Het draagvlak voor de energietransitie is groter</b> Voor het slagen van de energietransitie is draagvlak essentieel. De provincie moet meer doen aan participatie en aan het meenemen van iedereen. Niet door te 'overtuigen' maar door te verleiden.	<b>Niet overnemen.</b> Hoewel het college het draagvlak belangrijk vindt en de provincie een zeer actieve rol speelt in het bevorderen van proces en projectparticipatie, is het gek om dit als apart beleidsdoel te formuleren: dat gebeurt bij andere beleidsdoelen in doelenboom ook niet op dit manier. Daarbij het belang van draagvlak komt ook terug in meerjarendoel 4.2.3.	Van Essen	Roelof Mulder
5	VVD	4.3.2	De energietransitie is <b>beter</b> betaalbaar voor iedereen ( <del>passende financiële instrumenten</del> ) Betaalbaarheid is essentieel voor het draagvlak. Beter betaalbaar betekent nog altijd dat specifieke groepen voor een te grote financiële opgave komen te staan. De totale lasten van een energiezuinige woning zouden niet veel hoger moeten zijn dan van een woning met traditionele energievoorziening. Passende financiële instrumenten is het "hoe" en hoort niet in het meerjarendoel thuis.	<b>Niet overnemen</b> , dan is de overlap met (aangepaste) beleidsdoel 4.3 wel erg groot. Er is dan weinig verschil tussen beleidsdoel en (één van de) onderliggende meerjarendoelen. Het doel voor de komende jaren is het verbeteren van de betaalbaarheid van de <b>energietransitie voor alle inwoners, met als einddoel het genoemde beleidsdoel bij 4.3.</b> Aanvullend: 'beter' sluit aan bij format meerjarendoelen gebruikt voor hele doelenboom. Consistentie van het format, maakt dat het logisch is.	Van Essen	Roelof Mulder
6	CU	4.1	<i>Meerjarendoelen onder beleidsdoel 4.1</i> De hier geformuleerde meerjarendoelen zijn wat ons betreft vooral middelen om andere doelen te bereiken. Dat blijkt ook uit het achtergronddocument, waar vaak	<b>Niet overnemen:</b> zo overlappen de meerjarendoelen te veel met beleidsdoel, maar uitgesplitst. De gekozen meerjarendoelen liggen dichter bij de	Van Essen	Roelof Mulder

			wel het te bereiken doel wordt benoemd. Wij stellen voor de meerjarendoelen als volgt te formuleren: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. 4.1.1. – Het energieverbruik door inwoners daalt.</li> <li>b. 4.1.2. – Bedrijven versnellen de verduurzaming van hun bedrijfsvoering.</li> <li>c. 4.1.3. – Het energieverbruik door maatschappelijke organisaties daalt.</li> </ul>	specifieke bijdrage (invloedsfeer) van de provincie.		
7	CU	4.2	<i>Beleidsdoel 4.2 – De opwekking van duurzame energie in de provincie Utrecht is sterk toegenomen</i> Wij zijn het eens met dit beleidsdoel en stellen voor om dit doel uit te breiden gezien de meerjarendoelen 4.2.4 en 4.2.5. Het beleidsdoel kan als volgt worden aangevuld: ... en deze duurzame energie is breed beschikbaar.	<b>Niet overnemen</b> , voegt niets toe: zit namelijk in doel verwerkt: insteek is namelijk dat meer duurzame energie opgewekt wordt zodat deze breed beschikbaar wordt.	Van Essen	Roelof Mulder
8	CU	4.2.3	<i>Meerjarendoel 4.2.3. – Meer inwoners doen mee en participeren in de energietransitie</i> Onze fractie denkt dat dit meerjarendoel beter past bij beleidsdoel 4.3. Meedoen en participeren door inwoners moet bijdragen aan de haalbaarheid en betaalbaarheid van deze transitie.	De opmerking is begrijpelijk: dit meerjarendoel raakt zowel aan beleidsdoel 4.2 en 4.3. Voor de beleids- en meerjarendoelen is gekozen om de programmalijnen van het programma energietransitie 2020-2025 zo veel mogelijk aan te houden: daarom is gekozen voor deze indeling.	Van Essen	Roelof Mulder
9	CU	4.2.3	<i>Meerjarendoel 4.2.3. – Het aantal duurzame warmtebronnen voor de verwarming van gebouwen is groter</i> Volgens onze fractie is het beter om het niet te hebben over het aantal duurzame warmtebronnen, maar over het aandeel duurzame warmtebronnen. Wij stellen daarom voor om in dit meerjarendoel het woord ‘aantal’ te vervangen door ‘aandeel’.	Dat is een goede suggestie <b>die we graag overnemen</b> .	Van Essen	Roelof Mulder
10	CU	4.3	<i>Beleidsdoel 4.3 – De energietransitie is haalbaar en betaalbaar door lobby, onderzoek en innovatie en meerjarendoel 4.3.1. – Wet- en regelgeving zijn beter</i>	Voor suggestie formulering 4.3 zie antwoord op suggestie (3) van de VVD. Voor 4.3.1: door lobby weg te laten is niet duidelijk dat	Van Essen	Roelof Mulder

			<p><i>afgestemd op de energietransitie</i></p> <p>Hier worden middelen rechtstreeks gekoppeld aan het doel volgens onze fractie. Ons voorstel is om de zinssnede '...door lobby, onderzoek en innovatie' bij beleidsdoel 4.3 en de tekst 'lobby' tussen haakjes bij meerjarendoel 4.3.1 weg te laten.</p>	<p>dit met name landelijke regelgeving betreft.</p> <p><b>Voorstel is dit te laten staan.</b></p>		
11	CU	4.3.3	<p><i>Meerjarendoel 4.3.3 – De energietransitie is beter betaalbaar voor iedereen (passende financiële instrumenten)</i></p> <p>De fractie van de ChristenUnie is van mening dat het woord 'beter' hier niet nodig is. Het programmadoel luidt ook '...en maakt deze haalbaar en betaalbaar voor alle inwoners...'. Verder beschrijft de tekst tussen haakjes wederom het middel. Wij stellen voor om deze tekst weg te laten.</p>	<p><b>Niet overnemen.</b> Het doel voor de komende jaren is het verbeteren van de betaalbaarheid van de energietransitie voor alle inwoners, met als einddoel het genoemde beleidsdoel bij 4.3. Ook hier is een verwijzing gemaakt naar de programmapijler waar dit doel op steunt. Met voorgestelde aanpassing van 4.3 (VVD) is het ook goed om in meerjarendoel nader te specificeren. Dat hierbij ook richting wordt gegeven wat betreft instrumentarium lijkt ons juist wel inzichtelijk.</p>	Van Essen	Roelof Mulder
12	CU	4.4.2	<p><i>Meerjarendoel 4.4.2. – De provincie Utrecht benut haar eigen mogelijkheden voor een duurzame energieopwekking beter</i></p> <p>Wat onze fractie betreft doet het laatste woordje (beter) af aan de ambitie die deze provincie heeft. De provincie Utrecht zou de eigen mogelijkheden volledig moeten benutten. Wij stellen dan ook voor om het woord 'beter' in dit meerjarendoel weg te laten.</p>	<p>Het benutten van onze eigen mogelijkheden is een proces waarin we als provincie nog moeten groeien. We kunnen ook nog niet alle opties op een verantwoorde wijze benutten. Om aan te geven dat het streven een continu proces van groei op dit gebied is, is in de doelstelling het woord beter opgenomen. Dit is ook in lijn met de gekozen formulering van de meerjarendoelen in gehele doelenboom.</p>	Van Essen	Roelof Mulder
13	CU	A	<p>Tot slot hebben wij nog de vraag waar het college voornemens is twee verplichte indicatoren vanuit het BBV te koppelen aan de doelendoom voor programma 4b? Het gaat om de indicatoren: de totale emissie broeikasgassen uitgedrukt in CO2-equivalenten) in</p>	<p>Deze zullen ook worden opgenomen in de monitor van het programma Energietransitie. Bij de verdere uitwerking van indicatoren worden de Staten in september betrokken.</p>	Van Essen	Roelof Mulder

			absolute aantallen (in tonnen uitstoot) en totale productie van hernieuwbare energie in Peta joule (PJ)			
14	SGP	4.3.2	<p>Wat betreft het programma Energie zijn we blij dat de doelen zo zijn geformuleerd dat ze binnen het bereik van de provincie liggen. In het verleden zijn wel eens percentages opgenomen die op geen enkele manier in onze invloedssfeer liggen. Goed dat het college ervoor heeft gekozen doelen te formuleren die echt gaan over de inzet van onze eigen organisatie. Complimenten! We zijn verheugd over de duidelijke doelen als het gaat om energiebesparing en zien uit naar de uitwerking hiervan in concrete indicatoren. Wij hebben een vraag bij dit programma:</p> <p><b>Gezien de zeer positieve Statenbrief die wij ontvingen n.a.v. Motie 12A Utrecht pakt kansen hopen wij op een stevige indicator op dit gebied onder het meerjarendoel 4.3.2.</b></p>	Binnenkort zal onze organisatie starten met het opstellen van de indicatoren voor begroting 2021. Wij zullen uw signaal daarin meenemen. In september zullen wij hierover contact met u hebben. U kunt dan zelf ook uw wensen voor een stevige indicator kenbaar maken.	Van Essen	Roelof Mulder
15	GL	A	<p>GroenLinks spreekt haar waardering uit voor dit programma. Wel willen we nogmaals aandacht vragen voor de mensen die maar zeer moeilijk kunnen deelnemen aan de energietransitie en de voordelen ervan kunnen genieten, bijvoorbeeld met een beter geïsoleerde woning of lagere energielasten door eigen opwekking. Met name mensen met een laag inkomen en mensen die een woning huren kunnen moeilijk deelnemen. Het zou goed zijn als meer aandacht is voor hoe deze groepen kunnen meedelen in de voordelen van de energietransitie, bijvoorbeeld door eenvoudige deelname in kleinere en grotere coöperatieve initiatieven vanuit de samenleving of duurzame marktpartijen, of het verduurzamen van het sociale woningbestand en de energie opwekking die daar plaats kan vinden.</p>	Hier is nadrukkelijk aandacht voor. Na het zomerreces zullen we de onderzoeksresultaten terugkoppelen over de haalbaarheid en betaalbaarheid van de energietransitie in de provincie Utrecht en de plannen om deze te verbeteren waar nodig.	Van Essen	Roelof Mulder

			<b>Kan de gedeputeerde toezeggen dat de toegang voor juist ook aan deze groepen expliciete aandacht krijgt in de lobby, onderzoeken en innovatie die de provincie onderneemt of ondersteunt?</b>			
			<b>PROGRAMMA 5</b>			
16	VVD	A	Programma 5 splitsen in een programma OV (huidig 5.1) en in een programma Infrastructuur (overige doelen). Dit onderwerp is meermaals aan de orde geweest. Exploitatie van OV is echt een andere tak van sport dan aanleg en onderhoud van (vaar-) wegen. Bovendien is de omvang van het programma t.o.v. andere programma's te groot. Tot slot moeten middelen voor OV ook echt voor OV uitgegeven en hetzelfde geldt voor middelen voor Infrastructuur.	Omwille van de integraliteit heeft één begrotingsprogramma 5 Bereikbaarheid de voorkeur. Beleidsbeslissingen op het terrein van bereikbaarheid hebben (bijna) altijd ook impact op OV en vice versa. Deze integraliteit blijkt al uit de mobiliteitsvisie en het mobiliteitsprogramma, waarin OV één van de thema's is, naast fiets, wegen etc. Het klopt dat de middelen ingezet moeten worden waarvoor deze bestemd zijn. Dat kan ook binnen één programma. In de memo "Doelenboom programma 5 Bereikbaarheid" gestuurd op 24-4-2020 is aangegeven welke financiële spelregels gelden.	Schaddelee	Marcel Blokland (alle antwoorden)
17	VVD	A	Programmadoel OV: De provincie werkt aan een goede bereikbaarheid per OV	Bij een apart programma voor OV is dit een uitstekend programmadoel	Schaddelee	
18	VVD	A	Wijzigen: De provincie Utrecht werkt aan een goede en duurzame bereikbaarheid per fiets, <del>openbaar vervoer</del> auto <b>en voor het vervoer van goederen</b> in een gezonde en verkeersveilige omgeving. Goederenvervoer heeft een belangrijke functie voor onze bedrijven en draagt positief bij aan werkgelegenheid en brede welvaart. Het lijkt een blinde vlek in dit programmadoel	Het programmadoel is conform het doel van het mobiliteitsprogramma. Het klopt dat goederenvervoer niet expliciet in dit doel is opgenomen. Inhoudelijk is goederenvervoer opgenomen in het mobiliteitsprogramma. Ook is hiervoor een uitvoeringsprogramma opgesteld. <b>Wij nemen uw suggestie om goederenvervoer toe te voegen over.</b>	Schaddelee	
19	VVD	5.1.3	Er zijn minder knelpunten in de doorstroming van het OV <del>door investeringen in subsidies van nieuwe infrastructuur</del> Het middel hoort niet thuis in het doel.	Uw opmerking klopt, het is een combinatie van doelstelling en duiding van de middelen die we daarvoor willen inzetten. De	Schaddelee	

				beleidsdoelen volgen de actielijnen van het uitvoeringsprogramma openbaar vervoer 2019-2023. Die actielijnen hebben we ook herkenbaar in de beleidsdoelen willen opnemen. Dit ziet u in verschillende formuleringen terug. <b>We kunnen die koppeling loslaten, maar dit heeft niet onze voorkeur.</b>		
20	VVD	5.2	<del>Het provinciale netwerk is sterk.</del> <b>vervangen door: Het provinciale (fiets-)wegennet is beter gericht op het bereikbaar maken van woon- en werklocaties</b> De huidige formulering is nietszeggend. Het sterke netwerk lijkt een doel op zich.	Deze formulering is een samenvoeging van de twee beleidsdoelen voor provinciale wegen zoals opgenomen in het mobiliteitsprogramma. Uw voorstel versmalt het doel tot woon- en werklocaties. <b>Daarom nemen wij dit voorstel niet over.</b>	Schaddelee	
21	VVD	5.2.4	<del>Monitoring en evaluatie van (vaar)wegen zijn beter en vinden frequenter plaats</del> <b>vervangen door: Het gebruik van (vaar-) wegen is optimaler.</b> Monitoring en evaluatie zijn geen doelen op zichzelf maar staan ten dienste van een beter gebruik van de beschikbare infrastructuur.	Het klopt dat monitoring en evaluatie geen doel op zich zijn. Echter dit meerjarendoel is direct gekoppeld aan de actielijn monitoring en evaluatie in het uitvoeringsprogramma provinciale wegen en vaarwegen en de daaraan gekoppelde budgetten. Daarom hebben we deze als meerjarendoel in de doelen boom opgenomen.	Schaddelee	
22	VVD	5.3	Knooppunten hebben een hoge kwaliteit en bieden een grote diversiteit van reisvoorzieningen <b>en gelden als ontwikkelgebied voor woningbouw en bedrijvigheid.</b> Idealiter is de ontwikkeling van woningbouw en bedrijvigheid rond knooppunten in balans met het aanbod van verschillende vervoersmogelijkheden om de betekenis van knooppunten te vergroten.	Dat klopt. In het uitvoeringsprogramma knooppunten ligt de focus echter op de reisvoorzieningen. De andere aspecten van knooppuntontwikkeling worden opgepakt vanuit andere provinciale programma's. Hierbij is er nadrukkelijk wel afstemming tussen de programma's.	Schaddelee	
23	VVD	5.4.4	<del>Het fietsen is gezonder en het fietsgedrag is veiliger</del> <b>vervangen door: Wij stimuleren actieve, veilige en gezonde mobiliteit.</b>	Dit meerjarendoel is gekoppeld aan de actielijn gezond en veilig fietsgedrag in het uitvoeringsprogramma Fiets. Verkeersveilige	Schaddelee	



			Het gebruik van een gewone fiets is gezonder dan een elektrische fiets. Verbetering van fietsgedrag is niet het enige dat bijdraagt aan meer veiligheid voor fietsers en/of andere weggebruikers.	infrastructuur voor de fiets is opgenomen in meerjarendoel 5.4.1.		
24	VVD	5.5.5	Er wordt meer gebruik gemaakt van data en er zijn meer innovaties <b>met inachtneming van de privacy van weg- en OV-gebruikers</b> Gebruik van innovatieve technieken kan veel opleveren, maar is ook potentieel een inbreuk op privacy van weg- en OV-gebruikers. De wettelijke normen gelden voor ons als minimum.	Deze randvoorwaarde onderschrijven wij. Dit borgen wij in de organisatie en protocollen conform wet- en regelgeving wat betreft privacy. Daarmee hoort dit wat ons betreft echter niet in het meerjarendoel thuis.	Schaddelee	
25	VVD	5.8.3	<del>De sturing vindt multimodaler plaats</del> <b>vervangen door “gebruikers hebben meer en betere keuzen in multimodale vervoerwijzen”.</b> De huidige zin is niet duidelijk. Bovendien is multimodaliteit voor ons een keuze en geen gestuurd gedrag door de overheid.	Dit meerjarendoel is gekoppeld aan de actielijn multimodale sturing in het uitvoeringsprogramma smart mobility en gaat niet over keuzes die mensen hebben maar over het regelen van verkeer op kruispunten. Hierbij wordt nu vooral op de auto gericht; dit willen we verbreden om de regelruimte voor alle modaliteiten zo efficiënt mogelijk te benutten. Een bus die te vroeg is mag best even wachten, maar is deze te laat dan wil je die prioriteit kunnen geven.	Schaddelee	
26	D66	5.1.1	Waar wordt in het meerjarendoel 5.1.1. tot en met 5.1.5 beschreven dat wij als PS ook de dorpen bereikbaar willen houden die niet aan een hoofdlijn van U link liggen?	Dit is opgenomen in meerjarendoel 5.1.1 Deze is gekoppeld aan de actielijn exploiteren en verbeteren van bestaande contracten en concessies in het uitvoeringsprogramma openbaar vervoer.	Schaddelee	
27	D66	5.2 5.3	Hoe en op welke wijze wordt aan het beleidsdoel 5.2 en 5.3 uitwerking gegeven in de meerjarendoelen waar het provinciegrens overschrijdende infrastructuur/trajecten/wegen betreft?	Binnen deze doelen, maar ook binnen de andere doelen, vindt afstemming plaats met omliggende provincies. Studies en verkenningen worden zoveel mogelijk	Schaddelee	

				gezamenlijk opgepakt, waarbij de realisatie van projecten primair wordt gedaan door de betreffende wegbeheerder.		
28	D66	5.4	Kan aan het beleidsdoel 5.4 het meerjarendoel worden toegevoegd dat fietsvoorzieningen zoals oplaadpunten, parkeerplaatsen en rustpunten worden uitgebreid en verbeterd? Het gaat nu alleen over 'harde' infrastructuur maar niet om voorzieningen die het fietsen aangenamer/aantrekkelijker maken.	Dit is wat ons betreft <b>geen apart meerjarendoel</b> . Aspecten die u noemt zijn, voor zover dit het utilitair fietsgebruik betreft, onderdeel van meerjarendoel 5.4.2 die is gekoppeld aan de actielijn Sterke keten in het uitvoeringsprogramma Fiets.	Schaddelee	
29	D66	5.5	Kan bij beleidsdoel 5.5. het meerjarendoel worden toegevoegd dat waar nodig en noodzakelijk in het kader van de veiligheid op gedeelten van de Provinciale wegen de maximum snelheid naar 60 wordt terug gebracht?	Dit is wat ons betreft <b>geen meerjarendoel</b> . In 2020 stelt de provincie een netwerkvisie op. Die gaat in op de ontwikkeling van ons provinciale wegennet op de lange termijn. Hoe om te gaan met het snelheidsregime op provinciale wegen is daar een onderdeel van, net als de afwegingen tussen het toepassen van rotondes en verkeerslichten. De visie houdt rekening met de consequenties voor de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Ook kijken we naar de gevolgen voor de omliggende wegen.	Schaddelee	
30	D66	A	Kan er een beleidsdoel als het gaat om bereikbaarheid worden toegevoegd waarin de Provincie Utrecht waar mogelijk haar bijdrage levert aan het stimuleren/faciliteren van internationaal treinverkeer om het overbodige vliegverkeer op korte afstanden zoals naar Londen en Berlijn tegen te gaan? D66 mist nu een doel waarin wordt bijgedragen aan het groener en duurzamer maken van het reizen binnen Europa.	Het duurzamer maken van de bereikbaarheid is opgenomen in het programmadoel. Wat betreft het internationaal treinverkeer heeft de provincie geen directe taak, daarom leent dit onderwerp zich niet voor een apart beleidsdoel. Het is inbegrepen bij het streven naar schone, veilige en gezonde bereikbaarheid. Uiteraard is de positie van onze regio binnen Europa van groot belang en daarmee ook de bereikbaarheid per	Schaddelee	

				internationaal spoor. In onze lobby, landelijke overleggen en openbaar vervoer beleid zijn we hierop dan ook actief.		
31	CU	A	In tegenstelling tot de huidige indeling van de Doelenboom stellen we voor om het programma Mobiliteit te splitsen in programma OV enerzijds en programma Infrastructuur (Aanleg en onderhoud van (vaar)wege) anderzijds. Dit op basis van het advies vanuit de Audit Financiën Mobiliteit aan PS (2016), de grootte van het programma en de grote verschillen tussen beide opgaven.	Omwille van de integraliteit heeft één begrotingsprogramma 5 Bereikbaarheid de voorkeur. Beleidsbeslissingen op het terrein van bereikbaarheid hebben (bijna) altijd ook impact op OV en vice versa. Deze integraliteit blijkt al uit de mobiliteitsvisie en het mobiliteitsprogramma, waarin OV één van de thema's is, naast fiets, wegen etc. Het klopt dat de middelen ingezet moeten worden waarvoor deze bestemd zijn. Dat kan ook binnen één programma. In de memo "Doelenboom programma 5 Bereikbaarheid" gestuurd op 24-4-2020 is aangegeven welke financiële spelregels gelden.	Schaddelee	
32	CU	5.1	De ChristenUnie ziet het beleidsdoel 'OV-reizigers zijn tevreden en het openbaar vervoer is efficiënt ingericht.' graag gewijzigd in: "Er zijn meer OV-reizigers en die zijn tevreden, en het openbaar vervoer is effectief ingericht." Immers, de hoofdvraag is wat ons betreft niet of het openbaar vervoer als organisatie efficiënt is, maar of het openbaar vervoer maatschappelijk effectief is. Die effectiviteit meten wij af aan het aantal plaatsen dat op enig moment van de dag door het OV met elkaar verbonden is. Het kan heel goed zijn dat een (gedeelte van een) lijn niet kostenefficiënt is, maar dat mag in zichzelf nooit een reden zijn om die lijn op te heffen. Het argument moet wat ons gevonden worden in de compleetheid, en dus effectiviteit, van het netwerk.	Efficiënt is wel bewust gekozen, omdat het efficiënt inrichten van onze OV-taak en het efficiënt aansturen van de contractpartners er voor zorgt dat het maatschappelijke rendement (effectiviteit) voor de reiziger zo hoog mogelijk is. Bij deze efficiëntie wordt dus niet naar losse lijnen gekeken, maar naar de uitgangspunten die uw Staten meegegeven hebben voor het gehele regionale OV-systeem inclusief het totale netwerk. Hiermee is dus de effectiviteit geborgd.	Schaddelee	

33	SP	A	Als wij naar de Doelenboom bereikbaarheid kijken, dan kunnen wij er niet uit opmaken wat we nu gaan doen om OV beter te maken.	De meerjarendoelen zijn gekoppeld aan de actielijnen in het uitvoeringsprogramma OV. Daarin is uitgebreid opgenomen welke activiteiten we de komende jaren ondernemen om het OV beter te maken.	Schaddelee	
34	SP	5.1.1	Wat is kwalitatief beter?	Dit wordt gemeten aan de hand van de indicatoren voor OV. Deze zijn opgenomen in het begroting en het mobiliteitsprogramma.	Schaddelee	
35	SP	5.1.2	Wat zijn dat voor bouwstenen? Welk nieuw OV netwerk? Wat bedoelt het college daarmee, wat is het idee hierbij?	In de periode 2019-2023 leggen wij een belangrijke basis voor het OV-netwerk van de toekomst via de volgende 3 sporen: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ verbetering van landelijke (spoor)netwerken door participatie in bestaande samenwerkingsverbanden waarin wij de Utrechtse belangen behartigen.</li> <li>▪ voorbereiding van nieuwe concessie(s) door het evalueren van de bestaande concessies, het opstellen van een nota van uitgangspunten, het opstellen van een programma van eisen, aanbesteding van de nieuwe concessies en tot slot de implementatie.</li> <li>▪ tussentijdse doorontwikkeling van het regionaal en stedelijk OV-netwerk volgend uit het OV Toekomstbeeld Midden-Nederland en U Ned. Daarbij gaan wij ook nieuwe infrastructuur verkennen samen met gemeentelijke wegbeheerders en vervoerders.</li> </ul>	Schaddelee	
36	SP	5.1.3	Ook hier is het idee hierachter niet duidelijk.	Jaarlijks bekijken we, samen met de betrokken gemeenten, de doorstroming van	Schaddelee	

				<p>het OV (programma doorstroming OV). Daar komen maatregelen uit voort die of door derden uitgevoerd moeten worden of door ons. Ook zijn soms grote projecten nodig voor de vervanging van eigen infrastructuur of investeren we in nieuwe ondersteunende infrastructuur, zoals een tramremise en belangrijke busstallingen. Met investeringen in deze eigen infrastructuur vervullen wij onze rollen van concessieverlener (zorgen voor een gelijke situatie voor alle potentiële concessiehouders) en van beheerder van de railinfrastructuur en verhuurder van diverse OV-assets.</p>		
37	SP	5.1.4	Lijkt ons volkomen normaal om volgens geldende regels te werken.	Dit meerjarendoel is gericht op het resultaat, namelijk het behouden van het vastgestelde kwaliteitsniveau van de assets, niet op de manier van werken. Werken conform geldende regels onderschrijven wij uiteraard wel.	Schaddelee	
38	SP	5.1.5	Wat zijn dan die OV overkoepelende activiteiten?	Dit betreft overkoepelende activiteiten wat betreft concessies/monitoring en activiteiten wat betreft tramprojectenbeheer die niet specifiek aan andere OV meerjarendoelen zijn te koppelen.	Schaddelee	
39	SGP	A	Allereerst missen we geheel de binnenvaart. Waarom is daarover geen enkel doel opgenomen? We verbazen ons daarover!	Binnenvaart is opgenomen onder beleidsdoel 5.6 (goederenvervoer) en de daaronder opgenomen meerjarendoelen.	Schaddelee	
40	SGP	5.1.1	Als het gaat om het OV zien we dat als meerjarendoel 5.1.1. is opgenomen: 'Lopende contracten en concessies zijn kwalitatief beter.' Is het niet beter om 'lopende' hier weg te laten, zodat dit ook geldt voor nieuwe contracten en concessies?	Voor nieuwe contracten en concessies geldt dit uiteraard ook. Echter de activiteiten in meerjarendoel 5.1.1. zijn gekoppeld aan actielijn 1 in het uitvoeringsprogramma OV 2019-2023. Het verbeteren van toekomstige	Schaddelee	

				contracten en concessies valt onder meerjarendoel 5.1.2 .		
41	SGP	A	Aansluitend hierop zouden wij graag een nieuw meerjarendoel opnemen, namelijk: 'PS hebben meer invloed op de bijstellingen van het vervoersprogramma binnen nieuwe concessies'. Iedereen die de discussies rondom het OV in onze Staten heeft gevolgd, zal meteen begrijpen wat we hiermee bedoelen en waarom we dit voorstellen. We horen graag een reactie van andere partijen.	Onze concessietaak berust op de Wet personenvervoer 2000, waarin een duidelijke rolverdeling tussen GS en PS vastligt. PS is van de kaders en de controle. GS van de uitvoering waaronder de vaststelling van de jaarlijkse vervoerplannen. PS stelt de kaders in de Uitgangspunten nota bij iedere nieuwe concessieperiode. Vanuit haar controle taak heeft PS middelen (b.v. moties, amendementen) waarmee zij tussentijds invloed kunnen uitoefenen en kunnen bijsturen. Daar gaan PS zelf over en dat leent zich daarmee niet voor een meerjarig beleidsdoel.	Schaddelee	
42	SGP	5.4.4	We lezen als meerjarendoel 5.4.4.: 'Het fietsen is gezonder'. Ondanks de uitgebreide toelichting begrijpen wij niet wat u hiermee bedoelt. Wat doet de provincie om fietsen gezonder te maken?	Wij kunnen uw verwarring begrijpen. Dit meerjarendoel is gekoppeld aan de actielijn gezond en veilig fietsgedrag in het uitvoeringsprogramma fiets.  De essentie hiervan is als volgt: Ook als de basis goed is (goede en veilige infrastructuur en overstapvoorzieningen), heeft een aantal groepen mensen een extra impuls nodig om op de fiets te stappen. Drempels om over te stappen op de fiets kunnen liggen in cultuur, gewoontegedrag, groepsdruk en sociale conventies, onbekendheid met het fietsen, ervaren reistijd, de aangeboden faciliteiten op de eindbestemming of woon-werkvergoedingen. De activiteiten binnen	Schaddelee	

				<p>deze actielijn richten zich dan ook op deze aspecten. Wij zien kansen om het fietsgebruik te vergroten. Vooral in de korte afstanden naar het werk is nog winst te behalen. Door de verjonging van het gebruik van de elektrische fiets zien bepaalde doelgroepen de fiets als een steeds aantrekkelijker vervoermiddel voor het dagelijks gebruik. De e-bike en speed pedelec bieden de reiziger bovendien de mogelijkheid om sneller grotere afstanden op de fiets af te leggen. Bij de langere afstanden zien wij kansen in het voor- en natransport. Ook zien we kansen bij specifieke doelgroepen, zoals inwoners met een niet-westerse migratieachtergrond, nieuwe Nederlanders, basisschoolkinderen en ouderen.</p> <p><b>Wij stellen de volgende herformulering voor: Stimuleren van gezond en veilig fietsgedrag is beter.</b></p>		
43	SGP	5.5	<p>Naar aanleiding van 5.5. vroegen wij ons af hoe het staat met de uitvoering van onze motie over de spaarpaal. Is deze al in een gemeente ingezet en zo ja, wat zijn de resultaten hiervan? Geven deze mogelijk aanleiding de spaarpaal als meerjarendoel op te nemen?</p>	<p>Wij zijn met een aantal gemeenten in gesprek die interesse getoond hebben in de inzet van de spaarpaal. Op dit moment ligt dit traject stil omdat het lastig is om met een wijk of straat een actie op te zetten, dit vraagt veel contact met bewoners en inzet van gemeenten. We hopen dit naarmate de beperkingen versoepeld worden vlot weer op te kunnen pakken. We zijn niet van plan om een specifiek middel als meerjarendoel te stellen.</p>	Schaddelee	

44	GL	A	De integrale benadering van bereikbaarheid heeft de uitdrukkelijke steun van GroenLinks. Het is van belang dat de bereikbaarheid van de provincie in zijn geheel moet worden gezien. Op die manier is ook beter te beoordelen wat de impact van mobiliteit op het welzijn van de inwoners van de provincie is. Oftewel: wat het ruimtebeslag is voor de mobiliteitsvormen (weg, fiets, infrastructuur speciaal voor het OV), wat de energievraag daarvoor is en wat de consequenties ervan zijn op de leefomgeving (zoals de gevolgen voor geluid, luchtkwaliteit en de inrichting van de omgeving). We zien goede aanknopingspunten om het brede doel van brede welvaart te vertalen in de doelen van dit programma.	Wij delen dit beeld.	Schaddelee	
45	GL	A	Op het thema van circulariteit zien we echter nog concrete ruimte voor verbetering, met name waar het de assets van de infrastructuur betreft. Met de bril van circulariteit op, missen we in dit programma de expliciete aandacht voor circulaire gunningscriteria in de aanbestedingen op het gebied van bereikbaarheid. En meer concreet, voor circulair onderhoud aan de bestaande infrastructuur en de circulaire bouw van nieuwe infraprojecten. <b>Hoe ziet de gedeputeerde dit? Wil de gedeputeerde toezeggen hieraan in de projecten voor aanleg en onderhoud concretere invulling te geven?</b>	In projecten wordt circulariteit nadrukkelijk meegenomen.  In 2016 hebben wij de green deal circulair inkopen getekend. Sinds de zomer van 2018 werken we samen met de regio (Alliantie Cirkelregio) aan een aanpak circulaire economie. Concrete voorbeelden hiervan zijn de inzet van (deels) hergebruikt asfalt, de duurzame verwerking van bermmaaisel en het hergebruik van damwanden als milieu-oever.	Schaddelee	
46	GL	A	Verder lezen we dat het kwaliteitsnet goederenvervoer goed aansluit op de behoeften van gebruikers, onder meer door het goederenvervoer duurzamer te maken. Die ambitie ondersteunt GroenLinks vanzelfsprekend, maar de realiteit is dat de uitstoot van goederenvervoer nog steeds toeneemt. Graag willen wij dan ook aandacht	Hier zijn we op dit moment mee aan de gang. Dit als activiteit onder meerjarendoel 5.6.3 die gekoppeld is aan de actielijn verduurzamen goederenvervoer in het uitvoeringsprogramma goederenvervoer.	Schaddelee	



			<p>vragen voor multimodale hubs en overslaghubs, die de leefomgeving in de bebouwde omgeving kan verbeteren door het laatste deel van het traject in kleinere vervoersmiddelen te doen. Dit biedt bovendien kansen voor elektrisch goederenvervoer op kortere afstanden. Verschillende gemeenten geven aan dat zij hierin interesse hebben, vanwege de luchtkwaliteit, het ruimtebeslag en de lagere belasting op hun infrastructuur.</p> <p><b>Kan de gedeputeerde aangeven of hij deze ruimte wil benutten en hiermee aan de slag wil?</b></p>	<p>Binnen deze actielijn richten onze activiteit zich op:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ toepassing van (innovatieve) geluidsbeperkende maatregelen waar dat nodig is;</li> <li>▪ het stimuleren van investeringen in verduurzaming van goederenvervoer en stadsdistributie door: het stimuleren van het overstappen op een ander (in dit geval: schoner) vervoermiddel (modal shift) en meer efficiency door bundeling en digitalisering (transparante marktplaats) en het genereren en delen van kennis.</li> </ul>		
47	GL	5.7	<p>Ten slotte, ten aanzien van beleidsdoel 5.7: de negatieve effecten van mobiliteit op de kwaliteit van de leefomgeving gaan naar het oordeel van GroenLinks verder dan alleen geluidsoverlast, luchtkwaliteit en oversteekbaarheid. <b>Kan de gedeputeerde aangeven of hij nog andere mogelijkheden ziet op het begrip 'leefbaarheid' te kwantificeren?</b></p>	<p>In het mobiliteitsprogramma is opgenomen welke aspecten we in ogenschouw nemen bij kwaliteit leefomgeving. Daarin is opgenomen dat we bij mobiliteitsvraagstukken en concrete projecten vanuit een brede context een zorgvuldige afweging doen. Dit gaat inderdaad verder dan geluid, luchtkwaliteit en oversteekbaarheid. Voor deze thema's zijn echter concrete doelstellingen geformuleerd (zie ook de indicatoren in het mobiliteitsprogramma en de begroting). Ook zijn hiervoor programma's opgesteld met budget en activiteiten vanuit mobiliteit. Dit betreft de programma's Uitvoeringsagenda gezonde lucht, Actieplan omgevingslawaai en programma oversteekbaarheid fauna.</p>	Schaddelee	