

Vragen m.b.t. SB Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
VVD	1	Hoofdstuk 2: (Samenhang Stad & Land gezond.) Dat meer Lopen en Fietsen gezonder gedrag stimuleert is vrij plausibel, maar waarom is dit ook het geval voor OV?	Doordat OV-gebruik vaak gecombineerd is met voor- en natransport te voet of per fiets, wordt OV-gebruik over het algemeen beschouwd als gedrag dat kan bijdragen aan gezond reisgedrag.
	2	Ongeveer even ongezond als de auto, en als OV substitueert voor fiets is, dan is het tegengestelde waar. Zou het niet correcter zijn te zeggen dat gemakkelijkere multimodaliteit (waarin zowel auto als OV een rol kunnen spelen) gemiddeld tot gezondere levensstijl leidt?	Doordat OV-gebruik vaak gecombineerd is met voor- en natransport te voet of per fiets, wordt over OV-gebruik over het algemeen beschouwd als gedrag dat kan bijdragen aan gezond reisgedrag.
	3	Er wordt een spanning geschetst tussen bereikbaarheid en beleidsthema duurzame energie m.b.t. in het bijzonder automobilititeit. Wordt er ook gekeken naar de kansen die de transitie van batterij-elektrische en waterstofvoertuigen bieden om juist netcongestie te dempen door flexibele opslag (auto's die vaak juist midden op de dag stilstaan en ingeplugd zijn), en de rol die dit soort voertuigen en waterstofstations kunnen spelen binnen een gedecentraliseerde energievoorziening onder de nieuwe Energiewet?	Die kansen zijn bekend, maar nog niet zo concreet dat die op dit moment onderdeel uitmaken van het Bereikbaarheidsprogramma. Hier zit een duidelijke link met de provinciale opgave Energietransitie, waarin breder wordt verkend hoe om te gaan met dergelijke kansen.
	4	Waarom spelen biobrandstoffen geen rol bij de duurzame energie component van het beleidsthema Duurzaam, Gezond, en Veilig Bereikbaar?	Landelijk is er discussie of biobrandstoffen wel gezien kunnen worden als een duurzame energievorm vanwege het mogelijk gebruik van landbouwgrond. In het Ontwerp BBP wordt er geen aandacht aan gegeven, omdat de provincie weinig invloed heeft op de ontwikkeling van biobrandstoffen en daarom geen rol ervoor ziet in het provinciaal beleid.
	5	Bij samenwerken aan 'Integrale Oplossingen' wordt de rol van de provincie zuiver faciliterend geschetst, met uiterlijk het opzoeken van de 'dialoog'. Waarom dit verschil met de veel strakkere regierol qua de RES? Als een gemeente bijvoorbeeld een Rondweg afwaardeert met grote regionale consequenties dan staat de Provincie er dus bij en kijkt er naar zonder over verdere instrumenten te beschikken? Of is dit een politieke vraag/keuze?	Voor mobiliteitsvraagstukken is er niet, zoals bij de RES, een afgebakende regierol. Maar de provincie heeft wel de gebruikelijke instrumenten om te voorkomen dat beleidswensen van anderen leiden tot ongewenste effecten, zoals de Omgevingsverordening. Dialoog is uiteraard altijd de start van het gesprek om tot oplossingen te komen, wanneer beleidswensen van partners in tegenspraak zijn met ons beleid.
	6	Hoofdstuk 3: Gaat het hier om de WHO-advieswaarden (luchtkwaliteit) van 2005? Hoe sterk sturend zijn deze randvoorwaarden?	De WHO-advieswaarden zijn een kader uit de Omgevingsvisie (Stad en land gezond). En daarmee dus een uitgangspunt voor het provinciaal beleid.
	7	Zijn de EU-grenswaarden ook overwogen?	Nee, het kader uit de Omgevingsvisie is aangehouden.

8	Is de consequentie van WHO-advieswaarden geluid t.o.v. Nederlands normenstelsel inderdaad een afname van 'bestuurlijke afwegingsruimte' zoals het RIVM-rapport uit 2020 lijkt te impliceren?	De Omgevingsvisie schetst de WHO-advieswaarden als een streven. Dat betekent dat er bestuurlijke afwegingsruimte blijft.
9	Er wordt gesteld dat de mobiliteitstransitie zonder meer betaalbaarder is dan automobilititeit faciliteren. Op welke cijfers is deze stelling gebaseerd en is dit inclusief alle fiscale consequenties?	U doelt waarschijnlijk op de passage waarin wordt gesteld dat het Rijk geen middelen meer heeft voor de uitbreidingsprojecten van Rijkswegen, en dat daarom de mobiliteitstransitie extra belangrijk is. De keuze voor een mobiliteitstransitie is echter niet alleen financieel gedreven. Ook het ruimtebeslag van wegutbreidingen, de impact op de leefomgeving en gezond reisgedrag zijn afwegingen voor de mobiliteitstransitie. Er is geen wetenschappelijke studie om alle effecten te monitaren.
10	Hoofdstuk 4: Voor de tweede laag van publieke mobiliteit (vraaggericht aanbod) worden commerciële diensten zoals een Uber, of Greenwheels niet genoemd. Hoewel er oprechte discussie mogelijk is over in hoeverre deze mobiliteitsvormen 'publiek' te noemen zijn, vraag ik mij of dat verhindert dat aanvulling door integratie met dergelijke wijdverspreide en dikwijls innovatieve diensten geen rol kan spelen in het verbeteren van de mobiliteit (met name dekking en reistijd) binnen het concept van publieke mobiliteit?	Binnen publieke mobiliteit kijken we naar collectieve diensten. Diensten als Uber bewegen mogelijk van individuele (of besloten) dienst naar collectieve dienst. We sluiten dergelijke diensten van private aanbieders dan ook zeker niet op voorhand uit voor publieke mobiliteit. Wel is het zoeken hoe dergelijke diensten zich in de opzet van publieke mobiliteit verhouden tot bijvoorbeeld diensten waar je met een ov-chipkaart voor betaalt en tot initiatieven als regiotaxi die via een contract regionaal langjarig zijn aanbesteed.
11	Klopt het dat onze publieke mobiliteitsambities zich met name focussen op de uitgangssituatie van het stedelijk gebied en verdere verstedelijking?	Nee, onze publieke mobiliteitsambities zijn ook gericht op bereikbaarheid van het landelijk gebied.
12	Bestaan er in de wereld voorbeelden buiten verstedelijkt gebied waar het OV kan concurreren met privevervoer qua snelheid en comfort?	Buiten verstedelijkt gebied kan OV moeilijk concurreren met privévervoer in termen van snelheid en comfort. Desondanks is er onder meer vanuit de sociale taak van OV en vanuit duurzaamheid en leefbaarheid wel behoefte aan OV in deze gebieden.
13	Is de impact in het landelijk gebied van een nagenoeg lege bus niet veel groter dan van automobilititeit? Door additioneel geluid en trillingen en energieverbruik van relatief grote voertuigen?	In de provincie Utrecht voorkomen we het rijden met nagenoeg lege bussen in landelijk gebied door met de inzet van flexvervoer (U-Flex en Syntus Flex) en buurtbussen een OV-netwerk aan te bieden dat aansluit bij de reizigersvraag.
14	Of impliceert het in kader 3 genoemde criterium van 6 per rit dat grote delen van onze provincie meer richting een model zoals Zeeland beweegt?	Dit criterium is al van toepassing bij ons in de provincie Utrecht. Zo is Flexvervoer op zes plaatsen in de plaats gekomen van busverbindingen met weinig reizigers: in Woerden, Mijdrecht, Houten en het eiland

			van Schalkwijk, Maarssen/Utrecht Noordwest, Vijfheerenlanden en Bilthoven. Daarnaast worden binnen de provincie Utrecht 10 verschillende buurtbuslijnen geëxploiteerd. Het OV in deze gebieden vraagt om maatwerk en we volgen de ontwikkeling in aanbod en gebruik van deze diensten op de voet. Hier zien we kansen voor de verdere ontwikkeling van publieke mobiliteit. Wel is vraag naar en aanbod van OV in Zeeland niet geheel vergelijkbaar met de situatie in Utrecht.
	15	Hoe verhouden deze ambities zich tot de in de vorige periode vastgestelde Nota van Uitgangspunten voor de OV-concessies, biedt deze alle flexibiliteit en ruimte die nodig is?	Ja in deze ontwikkeling is voorzien in het OV-netwerkperspectief en ook in de uitgangspunten van de nieuwe OV-concessies.
	16	De metrieken genoemd voor effectiever uitvoeren OV (kostendekkingsgraad, voorspelbaarheid, betrouwbaarheid, meer betalende reizigers, OV-reizigers meer tevreden) zouden goed behaald kunnen worden door een sterke focus op stedelijk gebied (al wordt beschikbaarheid in landelijk gebied later wel genoemd). Waarom is niet gekozen voor een maatstaf als 'inwoners meer tevreden'?	Bij het bepalen van de indicatoren is onder meer gekeken naar welke informatie beschikbaar is. Zo is er bijvoorbeeld een landelijk OV-reizigerstevredenheidsonderzoek waar wij de informatie voor onze provincie uithalen. Er is bij ons momenteel geen onderzoek bekend waar inwoners van de provincie periodiek naar hun tevredenheid over het OV wordt gevraagd.
	17	Hoofdstuk 5: Onder subkop 'Uitbreidingen hoofdwegenet noodzakelijk' wordt terecht gesteld dat de herprioritering van het Mobiliteitsfonds een grote uitdaging behelst voor regionale bereikbaarheid. Naast lobbyactiviteiten worden gezegd dat we moeten 'aanpassen', echter dit wordt niet direct ingevuld en kan een verdere inzet op de transitie behelst of een intensivering van investeringen in onze provinciale wegeninfrastructuur. Hoe moet 'aanpassen' hier gelezen worden?	'Aanpassen' is hier inderdaad nog niet ingevuld. Op dit moment weten we de impact nog niet, waardoor we ook nog geen beleidsrichting kunnen geven. Het kan van invloed zijn op verschillende ambities (woningbouw, bereikbaarheid, duurzaamheid, etc) of op maatregelen. Dit alles in overleg met de regionale partners.
	18	Hoofdstuk 6: Op basis waarvan wordt gesteld dat het openbaar vervoer een succes is in Utrecht en Amersfoort?	Hier wordt bedoeld dat het aandeel OV (en ook fiets en lopen) in de modal split in stedelijke gebieden als Utrecht en Amersfoort groeit.
	19	Zijn hier de reizigersaantallen inmiddels hoger dan pre-Corona en groeien zij sneller dan het aantal inwoners en forenzen?	De reizigersaantallen in het OV in stedelijk gebied zijn nog niet hoger dan pre-Corona. Het herstel wordt ook hier belemmerd door de verminderde dienstverlening als gevolg van het personeelstekort.
	20	Hoe beperkend is een streven naar geen verdere toename van geluidshinder tegen de context van een groeiende bevolking en verstedelijking?	Mocht de huidige groei doorzetten dan kan dit binnen 10-20 jaar betekenen dat er aanvullende maatregelen nodig zijn. Dit zal echter altijd gaan om een beperkt aantal locaties in ons areaal. Het is dus niet sterk beperkend en te mitigeren met maatregelen.

	21	Is snelheid van verplaatsing en faciliteren van emancipatie door grotere reisafstand binnen dezelfde tijd mogelijk te maken geen doel naast gezonde mobiliteit?	Snelheid van verplaatsing en een grotere reisafstand zijn geen doelen op zichzelf. Een grotere reisafstand is juist tegengesteld aan de regionale ambitie van nabijheid. Door nabijheid zijn minder lange verplaatsingen nodig en daardoor ontstaat dus minder druk op het autonetwerk. Snelheid van een verplaatsing is wel onderdeel van de doelstelling dat onze infrastructuur multimodaal geoptimaliseerd is. Hier kijken we onder andere naar de afwikkeling van kruispunten, om lange wachttijden te beperken. Ook voor het OV is snelheid van de verplaatsing onderdeel van de doelstellingen.
	22	Bij 'nieuwe aanpak voor studies' wordt gesteld dat er capaciteitsdruk is bij de bemensing van wegenprojecten. Is er niet eenzelfde capaciteitsdruk bij de bemensing van daadwerkelijke uitvoer/realisatie van deze projecten?	De capaciteitsdruk is er vooral bij de voorbereiding en realisatie van projecten. Een andere aanpak bij de studie kan deze druk echter op termijn ook verlagen. Bijvoorbeeld doordat medewerkers die nu studies doen in andere fases worden ingezet of dat er minder (complexe) projecten door naar realisatie gaan.
	23	Verplaatst dit het knelpunt niet alleen?	Zie het antwoord op vraag 22
	24	Hoe verhoudt het loslaten van trajectenaanpak zich tot het streven duurzaam te zijn in beheer en onderhoud?	De maatregelen die goed met het onderhoud mee te programmeren zijn zoals bermverharding worden al standaard op een duurzame wijze uitgevoerd. Voor grotere aanpassingen geeft dit meer tijd en ruimte om deze buiten de onderhoudscyclus op een duurzame manier uit te voeren.
	25	Dekt een quick-scan het risico op dubbele uitstoot en overlast afdoende af?	De meest voorkomende maatregelen, zoals bermverharding en afscheiding zijn hierin goed mee te nemen. De meer ingrijpende maatregelen bevinden zich vaker op een punt, bijvoorbeeld een kruising, en niet perse op een geheel traject. Hierdoor is het risico op dubbele uitstoot en overlast beperkt.
	26	Hoofdstuk 7: Waarom is er een dergelijke oploep in MIP-investeringen (144m in 2028) is dat vooruitschuiven en zoja, geeft dat een risico dat we die investeringen straks niet kunnen realiseren door beperkte capaciteit of inflatie?	Deze oploep komt door een samenloop van al besloten grote investeringsprojecten die dan, conform de huidige planning, in uitvoering zijn. Kredieten worden conform de afspraken in de Nota Investeren geïndexeerd. De capaciteit is een blijvend aandachtspunt voor de infrastructurele projecten in voorbereiding en realisatie.
	27	Op dit moment is nog onvoldoende duidelijk hoeveel geld er de komende jaren nodig is om vervangingsinvesteringen te doen en te zorgen dat we ook de komende jaren kunnen blijven	In de tabel zijn de verwachte kapitaallasten opgenomen. Structureel is in de begroting het kapitaallastenplafond opgenomen. Dit plafond ligt hoger dan de

		<p>investeren en beheer en onderhoud van onze fysieke infrastructuur. Hoe komt dit terug in hoofdstuk 7?</p>	<p>geprognostiseerde lasten van alle projecten in voorbereiding en realisatie. De vervangingen voor de korte en middellange termijn zijn in beeld en in de prognoses in het MIP meegenomen. Voor de langere termijn vervangingen zullen we dit in het MIP en de komende Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit (in 2025) inzichtelijk maken. Het beeld is dat dit past binnen het kapitaallastenplafond. Aanvullend daarop is er voor uitbreidingen nog beperkt ruimte binnen het kapitaallastenplafond.</p> <p>De kostenposten voor beheer liggen hoger dan op dit moment structureel beschikbaar is. Dit komt door de hoge inflatie van afgelopen jaren. Met de in deze tabel opgenomen bedragen is het bedrag opgenomen voor het huidige prijspeil. Wij zullen bij de kadernota met een voorstel komen hoe om te gaan met de toekomstige indexatie van het budget voor beheer en onderhoud.</p>
	28	<p>Is er aan te geven hoe de verschillende bedragen worden ingezet op basis van de modaliteit (auto, fiets en OV), is hier een uitsplitsing bij te maken?</p>	<p>Hier is geen exacte uitsplitsing van te maken. Dit omdat veel studies en projecten multimodaal zijn. Hierbij een kwalitatieve duiding.</p> <p>De budgetten onder publieke mobiliteit zijn grotendeels te koppelen aan OV. Een klein deel betreft ook andere modaliteiten, aangezien voor/natransport, deelmobiliteit en knooppuntontwikkeling onder publieke mobiliteit vallen.</p> <p>De budgetten onder gezonde en veilige mobiliteit betreft alle modaliteiten. Dit omdat alle activiteiten om op de lange termijn gezonde groei mogelijk te maken hier onderdeel van zijn. Ook de verkeersveiligheid en de fiets zijn onderdeel van deze budgetten. De investeringen van deze onderdelen staan waar het OV betreft onder publieke mobiliteit en al het overige onder Infrastructuur en benutten.</p> <p>De budgetten onder infrastructuur en benutten zijn grotendeels te koppelen aan (vaar)wegen. Echter, het onderdeel verkeersmanagement is multimodaal. En onder de provinciale assets in voorbereiding/realisatie en beheer en onderhoud vallen bijvoorbeeld ook fietspaden en bushaltes langs provinciale wegen</p> <p>Specifiek voor de verdeling van de investeringen is in het MIP het</p>

			onderscheid naar de onderdelen, openbaar vervoer, (vaar)wegen, fiets, verkeersveiligheid en kwaliteit leefomgeving opgenomen.
	29	Een aantal projecten loopt vertraging op of vallen duurder uit. Is bij het opstellen van deze begroting opnieuw gekeken naar de bijbehorende realisatieritmes uit het verleden en de hogere kosten (door o.a. inflatie en de beschikbaarheid van materialen en grondstoffen)?	Voor de projecten die de eigen projecten betreft (provinciale assets) doen we deze uitwerking in het MIP en het MOP. De cijfers in hoofdstuk 7 zijn gebaseerd op de inzichten uit het meest recente MIP en MOP. Over toekomstige ontwikkelingen in de realisatie en budgetten zullen we u via het MIP (2 maal per jaar, bij de kadernota en de begroting) en het MOP (1 maal per jaar bij de begroting) blijven informeren
	30	Zo ja, waaruit blijkt dat? Zo nee, waarom niet?	Zie antwoord op vraag 29
GroenLinks	31	In hoofdstuk 2 wordt goed omschreven wat de opgave is. Waarom is er noodzaak tot beleid en uitvoering? Daar heeft GroenLinks nog aanvullend de volgende vragen over.	Zie hieronder de antwoorden op de vragen
	32	Rijkswegen "De Rijkswegen lopen nu al tegen hun grenzen van capaciteit aan" Waar blijkt dit uit?	In de (brede) spitsperiodes wordt op de Rijkswegen in onze regio hinder ervaren, omdat de intensiteiten bijna gelijk zijn aan de capaciteit (I/C-verhouding). Bij een I/C-verhouding van 0,9 of hoger is doorgaans sprake van file. In het korte tijdbestek van beantwoording van deze technische vragen hebben we niet de cijfers hiervoor paraat van de trajecten waar dit het geval is.
	33	Geldt dit niet alleen voor korte momenten tijdens de spits?	De knelpunten van de capaciteit gelden met name in de spitsperiodes. Dit zijn ook de periodes waarin economisch belangrijk verkeer op tijd haar bestemmingen probeert te bereiken. Met name de middag/avondspits wordt steeds langer en drukker.
	34	Wat wordt bedoeld met "nu al"?	Met de groei van het aantal woningen en de werkgelegenheid zal de druk op het (Rijks)wegennet alleen maar toenemen. De omvang van de bereikbaarheidsknelpunten zal toenemen in duur (groter tijdvak), omvang (langere trajecten) en ernst (meer vertraging).
	35	Mobiliteit verandert Figuur 8 biedt schijnnaauwkeurigheid. In potentie een prachtig diagram waarmee je het geprognosticeerde effect van ons beleid kan zien. Tip: Rond af op duizendtallen, en laat de groei/afname beter zien.	Bedankt voor de tip. Het gaat inderdaad om getallen uit het verkeersmodel. We zullen kijken hoe we de boodschap zo goed mogelijk kunnen overbrengen in het figuur.
	36	Verkeersveiligheid: Er wordt een relatie gelegd met het ongevalsrisico per reizigerkilometer. Heel	We hebben geprobeerd om het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma enigszins

		<p>mooi. Waarom wordt dit ook niet gedaan per vervoerswijze? Op die manier kan eenvoudig geconcludeerd worden welke vervoerswijzen relatief onveilig zijn, en dus meer prioriteit krijgen. Een analyse van ongevalsrisico per reizigerkilometer per vervoerswijze geeft helder inzicht in waar prioriteiten zouden moeten liggen.</p>	<p>beknopt te houden. Een dergelijke uitsplitsing zal wel onderdeel uitmaken van een uitvoeringsprogramma en wordt ook met u gedeeld in de Staat van de Verkeersveiligheid zoals u die vorig jaar heeft ontvangen.</p>
	37	<p>Rapportages in absolute aantallen zijn natuurlijk makkelijk op te stellen, maar geven ons ook niet veel informatie. Want wat betekent het als het aantal fietsongevallen toeneemt. Wordt er meer gefietst, of is fietsen onveilig geworden?</p>	<p>Zie het antwoord op vraag 36.</p>
	38	<p>En hoe verhoudt zich dat tot andere vervoerswijzen? Overigens heel prettig dat er ook concreet gekeken wordt naar het aantal verkeersslachtoffers, en niet alleen naar het aantal doden, binnen het monitoringsprogramma.</p>	<p>Zie het antwoord op vraag 36.</p>
	39	<p>Geluid en luchtkwaliteit "... vormt de toename van de woningbouw in de provincie een risico voor meer geluidshinder voor omwonenden. Dit komt doordat er meer verkeer is en er meer woningen langs wegen worden gebouwd." De hoeveelheid verkeer is lastig te sturen, maar als het gaat om nieuwe woningen kan daar toch met preventie genoeg aan worden gedaan? Door afstandseisen en maatregelen aan de infra bij nieuwe woningbouw. Bestaande woningen schuif je niet even 5 meter naar achteren, maar juist bij nieuwe woningen kan je dat wel.</p>	<p>Klopt, dit gebeurt ook. Er worden geen nieuwe woningen gebouwd waarbij de normen voor geluidshinder worden overschreden. Echter, om alle ruimte voor woningbouw te benutten zal er ook nieuwbouw plaatsvinden naast bestaande en nieuwe wegen, wat toch hinder kan geven ondanks dat het binnen de normen blijft.</p>
	40	<p>Hoofdstuk 3 - Ambitie en aanpak Introductie STOMP: Doel 4 is prachtig: "Reizigers kiezen vaker voor slimmer reizen, meer lopen en fietsen. Ze maken ook meer gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit (gedeeld gebruikmaken van vervoersmiddelen zonder deze zelf te bezitten)." Een tegenwoordig veel genoemd principe hiervoor is STOMP. Een principe waarmee een volgordelijkheid wordt gegeven aan hoe bereikbaarheid wordt gerealiseerd. Deze volgordelijkheid wordt in doel 4 mooi verwoord. En dit wordt opnieuw benoemt in de inleiding van hoofdstuk 5. Als het er eigenlijk al staat, waarom dan niet kiezen voor het steeds bekender STOMP-principe?</p>	<p>De doelstelling komt inderdaad overeen met het STOMP-principe. Het STOMP-principe geeft daarbij een voorkeursvolgorde/prioritering aan, waarbij 'stappen' de eerste is. In het provinciaal bereikbaarheidsbeleid hebben we geen uitgesproken voorkeursvolgorde. We vinden de mix van duurzame en gezonde vervoerwijzen belangrijk, passend bij de reiziger of de verplaatsing. Daarom hanteren we niet expliciet het STOMP principe.</p>
	41	<p>Mobiliteitstransitie Binnen energie is het al een leidend principe: De schoonste energie is de energie die niet hoeft te worden opgewekt". Dat geldt voor mobiliteit uiteraard ook, al noemen we het daar nabijheid, waarbij alle belangrijke voorzieningen zich op korte verplaatsingsafstand</p>	<p>Nabijheid is één van de belangrijkste uitgangspunten voor het BBP, zoals ook benoemd in H3. Daarmee is het ook een integraal onderdeel van het BBP. Daarom is nabijheid ook leidend in de regionale groeisprong opgave. Echter, nabijheid wordt hoofdzakelijk bepaald door de</p>

		bevinden. Het heeft veel potentie, en daarom is GroenLinks verbaasd dat het slechts hier en der genoemd wordt, zoals bij het NOVEX ontwikkelperspectief. Waarom is nabijheid geen integraal onderdeel binnen het bereikbaarheidsprogramma?	ruimtelijke planning. Daar kan het BBP niet op sturen. Wel geeft het BBP het enorme belang aan, door het als uitgangspunt te stellen. Overigens komt nabijheid ook weer terug in de uitvoeringsprogramma's bij bijvoorbeeld OV-haltes en fietsroutes.
	42	Met de potentiële kracht wat een beleid op nabijheid kan hebben, en in een mobiliteitsplan waar we van mobiliteit naar bereikbaarheid gaan, zou dat dan niet een prachtige peiler zijn om te zorgen voor een goede bereikbaarheid in de provincie?	Daarom is nabijheid ook één van de belangrijkste uitgangspunten. Het bereikbaarheidsbeleid is alleen effectief als in de ruimtelijke planning 'nabijheid' als leidend principe wordt gehanteerd.
	43	<p>Hoofdstuk 4 - Publieke mobiliteit</p> <p>Prachtig dat we hier een hoofdstuk aan besteden als uitvoering van onze ambities. GroenLinks is zeer benieuwd naar de potentie van publieke mobiliteit als koppeling van allerlei collectieve vervoermiddelen en diensten.</p> <p>Nog twee technische vragen over BRT:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dit is niet een wijdverspreide term. Kan er een uitleg komen wat Bus Rapid Transport volgens de provincie is? 	In het OV-Netwerkperspectief van de provincie Utrecht is BRT als volgt omschreven: "BRT is een samenhangend netwerk van zeer hoogfrequente snelle buslijnen met grote halteafstanden, comfortabele voertuigen en routes gericht op belangrijke knooppunten en verknoping met P+R. De kwaliteit van BRT is vergelijkbaar met die van spoor of lightrail. BRT wordt dan ook gezien als voorloper van een railverbinding, maar ook als volwaardig alternatief met de inzet van (grotere) zero-emissievoertuigen. BRT kan op verschillende ruimtelijke schaalniveaus een rol spelen: van binnenstedelijk tot interstedelijk. Vanwege de hoge kwaliteit wordt BRT ook gezien als een alternatief of extra keuzeoptie voor de automobilist. Om dat te kunnen benaderen, is eigen infrastructuur op trajecten met congestie noodzakelijk".
	44	<ol style="list-style-type: none"> 2. Hoe kunnen volgens de provincie U-liner en U-link een BRT worden? 	U-link betreft hoofdverbindingen in hoogstedelijk gebied en U-liner regionale hoofdverbindingen op middellange afstand. Het gaat veelal om bestaande verbindingen met veel reizigers waarop een doorontwikkeling plaatsvindt. U-liner is een nieuw concept dat in de nieuwe concessies uitgerold wordt. De ontwikkeling hiervan is in het OV-netwerkperspectief als volgt omschreven: "U-liner is een interstedelijk BRT-netwerk op de middellange afstand. U-liners geven een structurele invulling aan de 'missing links' in het spoornetwerk. Het concept biedt een kwaliteitsverbetering voor bestaande reizigers en een aantrekkelijk alternatief voor automobilisten. Het netwerk van U-liner richt zich niet alleen op de twee hoofdknopen Utrecht Centraal en Amersfoort Centraal en verbindt daardoor de verschillende daily urban systems in de provincie Utrecht en directe omgeving met daarbij de nadruk op de voorzieningclusters (werk/onderwijs/

			overig). Belangrijke haltes langs deze verbindingen worden voorzien van goede overstapmogelijkheden met de fiets. Ook bestaande P+R wordt zoveel mogelijk verknoopt met deze (ver)nieuw(d)e verbindingen”.
	45	Er wordt wel over verhoging sprinterfrequentie als wens gesproken. Maar niet over realisatie van meer IC-stations. Is dat geen wens meer?	Om de druk op Utrecht CS en de stationsomgeving te verlichten kijken we naar het afvangen van vervoer via andere intercity-knopen in en rondom de stad Utrecht. Lunetten-Koningsweg en Leidsche Rijn zijn stations die volgens ons deze IC-knoopfunctie zouden kunnen vervullen. Echter zorgt het toevoegen van een nieuw (IC-)station vaak voor een langere reistijd op de corridor en kan het een nadelig effect hebben op verdere aansluitingen. Daarom zijn de mogelijkheden voor het introduceren van nieuwe intercity-stops beperkt en worden deze kritisch bezien.
	46	Hoofdstuk 5 - Gezonde en veilige mobiliteit Op pagina 43 worden diverse wensen benoemd ten aanzien van fietsbruggen. Volgens GroenLinks is een oeververbinding tussen Culemborg en Houten ook een lang gekoesterde wens, waar de provincie bovendien al meerdere onderzoeken naar heeft laten uitvoeren. Daardoor staat die op gelijke voet als bijv. de Demkabrug. Kan daarom deze wens worden toegevoegd?	De genoemde voorbeelden zijn bruggen in doorfietsroutes waarover bestuurlijke afspraken zijn gemaakt, die in studie, voorbereiding of realisatie zijn. We zien dat op een aantal potentiële doorfietsroutes barrières, zoals weergegeven in figuur 23, aanwezig zijn die om flinke investeringen van verschillende partijen vragen. Daarom is een goede afweging nodig. Dit zullen we komende periode nader uitwerken, ook in samenwerking met onder andere gemeenten en Rijkswaterstaat. Hierop willen we nu niet vooruitlopen.
	47	Ten aanzien van verkeersveiligheid, is het inmiddels beleid dat een overstekende voetganger of fietser nooit ongeregeld een weg hoeft over te steken met een maximum snelheid van 80km/u of hoger. Kan dit, ondanks dat dit al common practice is, toch als beleidsregel worden toegevoegd? Dit raakt ook bullet 3 in paragraaf 6.2.	Dit is al vastgesteld in het Netwerkpersectief Provinciale Wegen 2040 wat een kader is voor dit programma en daarom hier als uitgangspunt herhaald wordt. Het is dus al staand beleid.
	48	In kader 7 is het laatste beleidsuitgangspunt deze: "We hebben aandacht voor knelpunten en hinder voor de omgeving, zoals geluid en trillingen." Deze "we hebben aandacht voor" klinkt vrij zwak in vergelijking met alle aandacht en prioriteit voor duurzaamheid en leefbaarheid in de uitgangspunten erboven. Overweeg dit anders te formuleren.	Dit zullen we overwegen.
	49	Hoofdstuk 6 - Infrastructuur en benutten Risico's bij datagedreven mobiliteit In de paragraaf over datagedreven mobiliteit wordt (terecht) ook ingegaan op de bedreigingen van digitalisering. Als progressieve partij ziet	Terecht dat u dit risico benoemt, dit kunnen we toevoegen als aandachtspunt.

		<p>GroenLinks absoluut het nut van het datagedreven werken, maar beseft zich ook dat we onze ogen niet kunnen sluiten voor negatieve aspecten van data & digitalisering. Een onderdeel hiervan is toegankelijkheid en uitsluiting. Mensen die bijvoorbeeld technisch niet in staat zijn om een app te installeren en gebruiken (niet digitaal vaardig) of mensen die bewust niet alles via een app willen doen lopen kans om steeds meer uitgesloten te worden van niet alleen de digitale wereld, maar bij toenemende digitalisering in publieke diensten ook de analoge wereld. GroenLinks vraagt hier aandacht voor om ook dit punt te benoemen in de lijst van andere bedreigingen als privacy en de beveiliging van data.</p>	
	50	<p>WHO-normen geluidskwaliteit In hoofdstuk 2, maar ook opnieuw in hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de WHO-advieswaarden voor geluidskwaliteit. En daar willen we in 2030 aan voldoen. Nergens wordt echter ingegaan om wat die normen zijn, en in hoeverre we daar nu al aan voldoen. Hoe groot is deze uitdaging?</p>	<p>Op dit moment wordt het Actieplan Omgevingslawaaï 2024-2029 opgesteld. Wij zullen dit voor de zomer van 2024 vaststellen. Daarin zullen we ook aangeven in welke mate we voldoen aan de normen en advieswaarden langs de provinciale wegen. En wat hiermee de uitdaging is</p>
	51	<p>En hoe gaat dit samen met andere regels rondom bijv. de GPP's? Graag meer informatie hierover.</p>	<p>De Omgevingswet kent een stelsel van normen ter voorkoming van hinder vanwege weg- en railverkeer en vanwege industrieterreinen met een geluidproductieplafond (GPP). Deze geluidbronsoorten vielen voorheen onder de Wet geluidhinder. Onder de Omgevingswet is de provincie verantwoordelijk voor geluid langs provinciale wegen. Wij zullen het systeem van Geluidproductieplafonds (GPP) gebruiken voor provinciale wegen. De provincie moet uiterlijk in 2026 Geluidproductieplafonds vaststellen. Zolang deze niet zijn vastgesteld, blijft de Wet geluidhinder van toepassing. Met de geluidproductieplafonds wordt vastgelegd hoeveel geluid een weg uitstraalt. Dit gebeurt aan de hand van rekenmodellen. Het systeem meet niet wat de geluidbelasting is op woningen of in de omgeving. Bij het bepalen van de hoeveelheid aan geluid worden alleen de factoren meegenomen die betrekking hebben op de weg zelf. Dat zijn ook de factoren waar de provincie invloed op kan uitoefenen als wegbeheerder. Het systeem houdt in dat aan beide kanten van de provinciale wegen punten worden gesitueerd. Dat zijn geen fysieke punten waar we geluid meten, maar virtuele punten in een digitaal rekenmodel. Voor ieder punt gaat een maximaal toegestane geluidproductie worden</p>

			berekend. Dit maximum noemen we het Geluidproductieplafond of GPP. Indien de vastgestelde waarde voor een Geluidproductieplafond of GPP wordt overschreden, moeten er maatregelen worden genomen zodat de hoeveelheid geluid (geluidemissie) van de weg weer voldoet aan de waarde op het GPP-punt. . Alle wijzigingen die zich op of aan de weg hebben voorgedaan (inclusief de verkeersintensiteit) worden in het digitale rekenmodel verwerkt. De monitoringsinformatie gebruiken we zodat we tijdig plannen kunnen maken om toekomstige overschrijdingen te voorkomen.
	52	Kunstwerken De bullet op pagina 63 over kunstwerken bevat een niet grammaticaal correcte zin: "... bruggen is hier valt onder deze asset"	Bedankt, we zullen de tekst aanpassen.
	53	Hoofdstuk 7 - Begroting In de statenbrief staat geschreven dat de vaststelling van het budget in de kadernota 2025 gebeurd. Het kadernota is daarin leidend, en het bereikbaarheidsprogramma wordt aangepast als dit leidt tot een ander financieel kader. Hoe wordt dit gedaan als dit bedrag eventueel minder wordt?	Bij de kadernota komen wij met een voorstel. Indien het voorstel is om minder budget ter beschikking te stellen zullen we aangeven op welke onderdelen dit is en wat hiervan de consequenties zijn. Vervolgens vertellen we dat in het definitieve Bereikbaarheidsprogramma
	54	Is er al een prioritering hiervoor?	Nee
	55	Of is het de kaasschaafmethode?	Dit is niet het uitgangspunt
D66	56	Op de N-wegen in onze provincie komen relatief de meeste verkeersongevallen voor (is ook landelijk het geval). Hoeveel van onze wegen (percentage, km.) voldoen aan de CROW richtlijn als het om de inrichting gaat (dus niet om de onderhoudsnorm)?	In absolute zin komen in onze provincie op gemeentelijke wegen de meeste verkeersongevallen voor. Naar weglengte of vervoersprestatie (aantal gereden kilometers) kan dit anders zijn. Hierop en ook de mate waarin ons wegennet aan de richtlijnen voldoet gaan we in het uitvoeringsprogramma dieper in.
	57	In het ontwerp BBP worden de woorden; groeisprong, schaalsprong en systeemsprong gebruikt. Kunt u een definitie van ieder woord geven en uitleggen waarin het onderscheid tussen deze woorden zit?	Groeisprong: de groeiopgave van woningbouw en werkgelegenheid in onze provincie, die grote impact heeft op de bereikbaarheid en mobiliteit. Schaalsprong: het organiseren van mobiliteit op een andere (grotere) schaal dan nu, noodzakelijk om de groeisprong mogelijk te maken. Bijvoorbeeld een schaalsprong OV (uitbreiding netwerk en dienstregeling) en schaalsprong fiets (uitbreiding netwerk). Systeemsprong: het organiseren van het mobiliteitssysteem op een andere manier

			<p>dan nu, waarbij het faciliteren van de groei in combinatie met de mobiliteitstransitie de leidende principes zijn om de groeisprong mogelijk te maken.</p> <p>We zullen controleren of we deze termen overal op de juiste manier hebben gebruikt, om de begrijpelijke verwarring te voorkomen.</p>
	58	In het ontwerp BBP wordt regelmatig verwezen naar de samenwerking met lokale en bovenregionale partners/partijen (wordt ook benadrukt in de paragraaf beleidsevaluatie). We zijn hier deels van afhankelijk als het om de uitwerking van de bereikbaarheidsprogramma's gaat. Welke spanning en bij welke samenwerkingspartner ziet u een verschil van inzicht als het om de uitwerking van het concept BBP gaat?	Met alle samenwerkingspartners kunnen in de komende jaren verschillen van inzicht optreden, elke partner heeft uiteraard haar eigen belangen. Soms worden spanningen ook veroorzaakt door financiële beperkingen bij partners, bijvoorbeeld de strategische herprioritering van het Rijk: hoewel (inhoudelijke) wensen misschien overeen komen, zijn noodgedwongen keuzes nodig.
	59	U suggereert aan het einde van het ontwerp BBP een nieuwe aanpak voor studies. Wat zorgt ervoor dat deze nieuwe aanpak werkt als er toch tekorten op de arbeidsmarkt blijven bestaan?	De verandering van aanpak is primair inhoudelijk ingegeven, we zien dat de huidige aanpak onvoldoende werkt. Tekorten zullen komende jaren blijven bestaan maar we hopen dat deze nieuwe aanpak ook daarop een positief effect kan hebben. Bijvoorbeeld doordat medewerkers die nu studies doen in andere fases worden ingezet of dat er minder (complexe) projecten door naar realisatie gaan.
	60	In vorige beleidsdocumenten waar het mobiliteit betreft werd een link gelegd met het wiel met spaken. Dit wordt helemaal niet meer genoemd. Hoe kan dit?	Het wiel met de spaken is een visualisatie van het OV-concept rond de stad Utrecht dat onder andere in de Omgevingsvisie en het OV-netwerkperspectief is opgenomen. Dit concept hanteren wij nog steeds en is bijvoorbeeld terug te zien in figuur 21 van het BBP. Bij de verdere uitwerking van het concept ontstaat meer duidelijkheid over welke onderdelen van het wiel wij het belangrijkst vinden. Daardoor ligt de focus nu meer op de specifieke, prioritaire verbindingen dan op het wiel als geheel.
	61	In de begrotingssystematiek wordt gewerkt met een doelenboom. Hoe is de relatie met het ontwerp BBP gelegd? Hoe ligt de relatie met de doelen (outcome) van de omgevingslicht? Zijn de doelen uit de beleidsbegroting gelijk aan de doelen aan de omgevingsvisie?	Bij de kadernota zullen wij voorstellen om de doelenboom en begrotingsindeling aan te passen. De hoofdstukken 4 tot en met 6 vormen daarbij de programma's en beleidsdoelen (in het document actielijnen genoemd).
	62	Hoe en op welke plaats krijgt het voornemen van demissionaire kabinet Rutte IV een plaats als het gaat om het invoeren van het rekeningrijden na 2027?	In het regionaal beleid van de NOVEX Ontwikkelstrategie Utrecht Amersfoort is rekeningrijden (we noemen het tegenwoordig 'Betalen naar Gebruik') als uitgangspunt meegenomen vanaf 2030. Ook is de vrachtwagenheffing (geplande start 2027) als uitgangspunt meegenomen. De verwachte effecten van

			Betalen naar Gebruik zijn dus meegenomen in de toekomstige opgave.
	63	Wordt er bij de monitoring en de beleidsevaluatie ook gekeken hoe andere provincie uitvoering geven aan hun BBP? Kunnen we hiervan leren?	Via het Inter Provinciaal Overleg (IPO) hebben wij op verschillende dossiers een intensieve samenwerking met de andere provincies. Ook voeren we op onderdelen een gezamenlijk beleid en een gezamenlijke lobby richting het Rijk. Op onderdelen hebben we zelfs ook een gezamenlijke monitoringstool ontwikkeld. Via de samenwerking in het IPO leren we ook van elkaar.
	64	Als het gaat om de financiën vormen programma 5 en 6 een groot deel van onze provinciale programmabegroting. De ambities die wij hebben zijn hoog. De bedragen die nu staan opgenomen voor 2025 zijn niet geïndexeerd. Hoe zorgen we ervoor (en dan niet alleen maar de bal bij PS neerleggen omdat zij uiteindelijk de begroting vaststellen) dat de financiën binnen de perken blijven (ook intern een aandachtspunt). Zijn hier vooraf afspraken (overkoepelend) en tussen de verschillende uitvoeringsprogramma's?	Bij de kadernota worden integrale keuzes gemaakt over alle programma's heen. In de komende kadernota nemen we ook een actualisatie op van het meerjarig beeld (GroeiSprong) in 2030 en 2040. Dit zodat alle voorstellen in de kadernota ook in relatie tot toekomstige opgaven kunnen worden beoordeeld. Dit ook met als achtergrond dat er voor de provincie Utrecht sprake moet zijn van een duurzaam financieel evenwicht.
	65	In de titel van doelstelling 4 wordt expliciet gesproken over deelmobiliteit. Waarom is hier dan geen indicator voor opgenomen?	Het gebruik van deelmobiliteit is geen doel op zich, maar kan een aanvulling zijn op publieke mobiliteit om de bereikbaarheid te verbeteren. Daarom is deelmobiliteit in de doelstelling in combinatie met openbaar vervoer genoemd. Meer gebruik van alleen deelmobiliteit is niet vanzelfsprekend beter wanneer het bijvoorbeeld OV- of fietsritten vervangt. Daarom is het geen aparte indicator.
		Is het mogelijk om in de indicatoren tabel naast de streefwaarde ook de huidige waarde (/situatie) op te nemen?	In de afgelopen jaren waren de indicatoren voor de begroting vaak zogenaamde "outcome" indicatoren, die beperkt inzicht gaven in de bereikte resultaten. We willen meer gaan werken met "output" indicatoren die inzicht geven in de bereikte activiteiten. Een deel van de indicatoren is dus nieuw, omdat we op een andere manier gaan meten en monitoren. Op dit moment is er daarom nog geen overzicht van de huidige waarden.
	66	In 5.2 staat: "Het wordt steeds drukker en er komen meer nieuwe soorten voertuigen bij. Bovendien blijven ouderen langer mobiel en zorgen innovatieve technologieën voor meer afleiding in het verkeer". Dit is belangrijk bij educatie, maar wellicht ook bij vele andere aspecten in het BBP. Heeft de Provincie nagedacht over wat de introductie van nieuwe voertuigen (bijvoorbeeld de elektrische step) voor	De impact van nieuwe voertuigen kan een onderdeel worden in de uitvoeringsprogramma's. Zo is in het verleden bijvoorbeeld de opkomst van de elektrische fiets ook verweven in ons beleid. Als andere nieuwe voertuigen in opkomst zijn, wordt in de uitvoeringsprogramma's gekeken naar de kansen (bijvoorbeeld bereikbaarheid) en de risico's (bijvoorbeeld veiligheid).

		consequentie kan hebben voor de doelstellingen in het BBP?	
PvdA	67	<p>https://www.nrc.nl/nieuws/2024/01/24/rekenkamer-terugdringen-uitstoot-autos-in-eu-dreigt-te-falen-a4188021</p> <p>Is GS bekend met het onderzoek van de rekenkamer dat auto's niet zuiniger lijken te worden? Zo ja, waarom is er in het BBP wel uitgegaan van de trend dat ze zuiniger worden? Zie bijv. Figuur 12, hoofdstuk 2.</p>	Ja dit is bekend. De gemeten trend is dat de CO2 uitstoot van mobiliteit afneemt. Dit wordt onder andere veroorzaakt doordat auto's gemiddeld minder uitstoten (deels zuiniger, deels groei elektrisch wagenpark). Maar de trend laat ook zien, dat de afname van CO2 uitstoot te langzaam gaat om de doelen te halen. Dat wordt ook beschreven in het NRC-artikel.
	68	<p>Hoofdstuk 4: Maatwerk bij minder dan 6 reizigers per rit (p.31): Wat moet ik me daarbij voorstellen?</p>	Dit gaat over het aanbieden van een OV-netwerk dat aansluit bij de reizigersvraag door bijvoorbeeld de inzet van flexvervoer (U-Flex en Syntus Flex) en buurtbussen. Flexvervoer is vraagafhankelijk vervoer dat in een vastgesteld gebied met kleiner materieel gereden wordt. Reizigers kunnen tot een half uur van te voren een reis reserveren van halte tot halte en worden binnen een kwartier van een gekozen tijdstip opgehaald. Er wordt geen vaste route gereden, maar op basis van de reservering van halte naar halte middels de snelste route. Dit is op zes plaatsen in de provincie in plaats gekomen van busverbindingen met weinig reizigers: in Woerden, Mijdrecht, Houten en het eiland van Schalkwijk, Maarssen/Utrecht Noordwest, Vijfheerenlanden en Bilthoven. Daarnaast worden binnen de provincie Utrecht 10 verschillende buurtbuslijnen geëxploiteerd. Buurtbusvervoer valt onder OV en wordt gereden onder de reguliere OV-concessie. Er wordt een vaste dienstregeling gereden en OV chipkaart en abonnementen zijn geldig. De lijnen worden gereden met kleinere 8-persoonsbussen en de bussen worden bestuurd door vrijwillige chauffeurs.
	69	Is dat een belbus?	Zie voorgaande antwoord.
	70	Zijn er alternatieven voor goederenvervoer van gevaarlijke stoffen over spoor door stedelijk gebied?	De provincie streeft in de toekomst naar routes die buiten hoogstedelijk gebied om lopen. We willen daarom een stevige lobby gaan voeren bij het Rijk om het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor (en ook over water) door en langs stedelijk gebied zoveel mogelijk te voorkomen. Dit is ook beschreven in de Spooragenda die wij u onlangs hebben toegestuurd.
	71	Zo ja, waar lopen die?	Dat is enerzijds een toename van het gebruik van de Betuweroute. Anderzijds willen we dat het goederenvervoer richting Noordoost-Europa een andere route krijgt. Hiervoor wil het Rijk een studie

			Goederencorridor Noordoost Europa (GNOE) uitvoeren.
	72	Is het mogelijk om naast fietsparkeerplekken bij bushaltes ook in te zetten op (deel/OV)fietsuitleen punten?	Ja dit nemen we mee in de uitwerking van publieke mobiliteit.
	73	Zoals de OV-fiets bij treinstations?	Ja.
	74	Hoofdstuk 5: Meermaals wordt er benoemd dat ter bevordering van de verkeersveiligheid er ingezet wordt op verkeerseducatie voor specifieke doelgroep. Kan er al een beeld gegeven worden welke doelgroepen hiermee worden bedoeld?	Dit werken we in het uitvoeringsprogramma verder uit maar betreffen in ieder geval jongeren en ouderen omdat zij kwetsbaarder zijn en helaas vaker verkeersslachtoffer.
	75	Hoofdstuk 8: Waarom is er geen indicator opgenomen over de bereikbaarheid per voet onder doel 1 (wel auto, OV en fiets)?	De bereikbaarheid te voet is voornamelijk onderdeel van gemeentelijk beleid en in heel veel gevallen onderdeel van een andere verplaatsing. Als provincie stimuleren wij lopen waar het kan, maar wij hebben te weinig invloed om de bereikbaarheid te gaan meten in relatie tot ons beleid.
	76	Wat is de gewenste percentage toename van OV-gebruik van mensen met een krappe beurs bij de streefwaarde van doel 3?	Het doel is het mobiliteitssysteem toegankelijk en betaalbaar te maken. Hieraan is geen concreet percentage toename van OV-gebruik van mensen met een krappe beurs gekoppeld.
	77	Is de streefwaarde daling CO2-uitstoot onder doel 5 afgestemd met het provinciale klimaatplan dat nu in de maak is?	Er is goed contact tussen de ambtenaren die werken aan het BBP en die werken aan het provinciaal klimaatplan. Beide plannen/programma's zijn nu in ontwikkeling, en we zorgen ervoor dat de streefwaarden worden afgestemd.
CDA	78	Het BBP is gericht op bereikbare, veilige, gezonde mobiliteit. Tijdens woningbouw ed is sprake van tijdelijke situaties die verkeersonveiligheid met zich mee brengen. Deze situatie duurt vaak lang: maanden, jaren. Op welke wijze wordt in die situaties verkeersveiligheid gewaarborgd. Hoe voorziet het BBP hierin?	Hier voorziet het BBP niet in maar kan wel onderdeel zijn van de toetsing van ruimtelijke plannen aan de omgevingsverordening. Hiernaast hebben we waar dit veel risico oplevert ook contact met gemeenten.
BBB	79	In figuur 6 is te zien dat de bereikbaarheid van met name de west kant van de provincie in 2040 verslechterd. Op welke manier wordt hier in het bereikbaarheidsprogramma op in gespeeld?	Deze analyses helpen ons om verkenningen te doen naar netwerkverbeteringen en/of doorstroommaatregelen. We onderzoeken of de voorspelde verslechtering bijvoorbeeld veroorzaakt wordt door doorstromingsknelpunten, dienstregeling en aanbod, of andere oorzaken. Zo kunnen we in uitvoeringsplannen of vervoerplannen maatregelen treffen om de bereikbaarheid op peil te houden.

	80	Zodat de bereikbaarheid niet alleen in stedelijk gebied verbetert, maar juist ook in omliggende gebieden?	Deze analyses helpen ons om in alle gebieden van de provincie de bereikbaarheid in beeld te brengen en daarop maatregelen af te wegen.
	81	In figuur 7 is te zien dat het verplaatsingsgedrag is veranderd. Geldt dit voor alle delen van onze provincie?	De figuur schetst het gedrag in de gehele provincie Utrecht. Er zullen absoluut verschillen zijn tussen verschillende delen in de provincie. Dit is niet onderzocht in het betreffende onderzoek.
	82	Of is deze trend met name in het stedelijk gebied te zien?	Dit is niet onderzocht.
	83	Valt onder de voorlichtingscampagnes m.b.t. verkeersveiligheid ook de toegezegde campagne over het veilig (laten) passeren van landbouwvoertuigen?	Hierover is geen campagne toegezegd maar dit is wel een onderwerp waar een verkenning naar zal worden gedaan in het uitvoeringsprogramma als uitwerking van het BBP.
	84	Welke tools heeft de provincie om het verkeer gelijkmatiger over het netwerk te verdelen?	Ten eerste is informatievoorziening naar de reiziger een belangrijke tool. Met de juiste informatie kan de reiziger zelf keuzes maken voor de snelste of prettigste route. Door multimodale informatievoorziening kan de reiziger ook kiezen voor een andere vervoerwijze. De provincie stelt (open) data beschikbaar voor serviceproviders, om de reiziger informatiediensten aan te bieden. In geval van wegwerkzaamheden of incidenten kan de provincie in samenwerking met Rijkswaterstaat en gemeenten zogenaamde regelscenario's inzetten, waarbij verkeersstromen worden beïnvloed om knelpunten te ontlasten. Door de werkgeversbenadering en specifieke doelgroepenbenadering worden reizigers geïnformeerd en gestimuleerd om de spits te mijden (spreiden in tijd) en gebruik te maken van andere netwerken van duurzame en actieve vervoerwijzen.
	85	Aan welk type maatregelen wordt gedacht om buiten de spits te reizen te bevorderen?	Dat doen we vooral door de forens te benaderen via de werkgevers. Dit noemen we de werkgeversaanpak, die we in regionaal verband via de samenwerkingsorganisatie Goedopweg uitvoeren. Maar ook hebben we via Goedopweg contact met bijvoorbeeld onderwijsinstellingen over lestijden.
	86	Welke maatregelen worden genomen tegen vervoersarmoede? (excl. 66+ pilot)	Naast het verlengen van de pilot voor ouderen met een smalle beurs en gratis OV voor kinderen <12 jaar, onderzoeken wij momenteel de mogelijkheid om samen met de gemeenten in 2025 een betaalbaar OV-product voor minima aan te bieden.

			Daarnaast gaan wij, in eerste instantie voor gebieden waar het OV een lage kostendekkingsgraad heeft, een uitwerking opstellen van publieke mobiliteit. Publieke mobiliteit kan eraan bijdragen dat mobiliteit voor zoveel mogelijk inwoners toegankelijk is en blijft.
	87	Hoeveel coöperatieve mobiliteit oplossingen zijn er binnen gekomen bij het burgerinitiatief-loket?	Bij ons zijn er geen oplossingen in deze richting bekend, die bij het loket burgerinitiatief zijn ingediend.