

Opwaarderingsverzoek en vragen m.b.t. SB Regionaal Mobiliteitsprogramma 1.0

Partij	Nr	Vraag / Input	Antwoord / Reactie
SP	1	<p><u>Opwaarderingsverzoek:</u> Regionaal mobiliteitsprogramma Wat is de status van dit programma? Waarom is dit niet gewoon een bespreekstuk? Het gaat over sturing in mobiliteit, betekent dat dan dat de Staten daar kaders voor stellen? Dan zou het zeker een bespreekstuk zijn. Graag uitleg van de gedeputeerde en wij horen graag hoe andere fracties daar over denken.</p>	<p>In oktober 2021 is de eerste versie van het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP1.0) vastgesteld door alle gemeenten en de provincie Utrecht. Dit document is beleidsarm en geeft een overzicht van lopende initiatieven voor de verduurzaming van mobiliteit. Daarnaast bevat het informatie die kan helpen om het programma uit te breiden met nieuw beleid/nieuwe maatregelen. Het RMP1.0 is een gezamenlijk document van alle gemeenten en de provincie. Op verzoek van de gemeenten is het, in aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen, beleidsarm gebleven. We komen nu in een fase waarin we kaders gaan opstellen voor een meer ambitieuze versie van het RMP. Daar gaan we ook de Staten bij betrekken. Een eerste sessie met de commissie MM wordt nu voorbereid voor februari 2022. Deze gesprekken zullen ook plaatsvinden bij gemeenten.</p>
ChristenUnie	2	<p><u>Vragen:</u> Op pagina 14 van het RMP wordt onder 2.4 bij 'Wat levert het op aan CO₂-reductie en nevensdoelen' gesteld: "Er is geen doelstelling voor CO₂-reductie geformuleerd... ..en moet per business case worden uitgerekend." Hoe zeker is het dat een verschuiving van het transport over land naar het water überhaupt leidt tot CO₂ reductie bij dat transport?</p>	<p>In 2019 heeft onderzoeksbureau Panteia berekend wat de potentie is van een modal shift in de provincie Utrecht van weg naar water. Hier is ingeschat het er potentie is om in het internationaal vervoer het equivalent van 42.520 vrachtwagenbewegingen te verplaatsen van weg naar water. Er is berekend dat deze modal shift een verlaging van 15 kiloton CO₂ per jaar kan betekenen. Voor het programma Off Road, waarin de provincie Utrecht participeert, is geen concrete doelstelling voor de CO₂-reductie geformuleerd. Er wordt gewerkt vanuit de kansen en business cases die voortkomen uit het programma.</p>
	3	<p>Op pagina 18 van het RMP wordt onder de maatregel 'Waterstofconvenant' bij 'Wat levert het op aan CO₂-reductie en nevensdoelen' gesteld: "Er is geen kwantitatieve CO₂ doelstelling vastgelegd. De totale CO₂-reductie is afhankelijk van veel factoren, zoals het precieze aantal waterstoftankstations en -voertuigen, het aantal kilometer dat deze rijden, en vooral van de uitstoot van de voertuigen op fossiele brandstoffen die ze vervangen." Wij missen hier een aantal factoren die direct verbonden zijn aan het gebruik van waterstof zelf, bijvoorbeeld:</p>	<p>Bij de effectiviteit van maatregelen wordt rekening gehouden met de mate waarin de energieproductie CO₂ uitstoot. In deze vroege fase van de energietransitie naar waterstof is het niet mogelijk om alles meteen met groene waterstof te doen, maar voor de CO₂ besparing is dit zeker wel wenselijk. De mate van duurzame energie die verloren gaat bij de productie van waterstof, en die daardoor weer extra opgewekt moet worden via gas- of kolencentrales, is momenteel nog geen factor in de berekeningen van de effectschattingen (ook niet voor andere brandstoffen). Bij het omzetten van groene stroom naar waterstof gaat weliswaar een deel van de energie verloren, maar in gebruik is waterstof met name bij zwaar transport weer efficiënter omdat het veel lichter is dan batterijen. Wel gaan we in het RMP een link leggen met de RES'sen: in de energiestrategieën moet rekening worden gehouden met alle duurzame energie die nodig is voor mobiliteit.</p>

		<p>a. De wijze waarop het waterstof is geproduceerd (gaat het om groene, grijze of blauwe waterstof);</p> <p>b. Bij groene waterstof: de CO₂ van de hoeveelheid duurzaam opgewekte elektriciteit die bij de productie van waterstof en bij de omzetting van waterstof naar energie verloren is gegaan en die daardoor weer extra is opgewekt door bijvoorbeeld gas- of kolencentrales.</p> <p>Worden ook dergelijke factoren meegewogen bij de maatregel 'Waterstofconvenant'?</p>	
PvdD	4	Wat is de 'trias mobilica'? p. 6	<p>De Trias Mobilica is een begrip uit de wereld van duurzame mobiliteit. De Trias Mobilica is afgeleid van de Trias Energetica. De Trias Mobilica bestaat uit drie stappen, die zijn basisvuistregels voor het "ontwerpen" van mobiliteit:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Voorkom verplaatsingen => geen of minder mobiliteit 2) Verander naar schone en actieve vervoerwijzen => kies voor een zo groot mogelijke verschuiving ("modal shift") naar meer duurzame vervoermiddelen, zoals lopen, fietsen en OV met bus, tram of trein en gebruik duurzame energiebronnen 3) Stimuleer schoner gebruik van de auto => auto delen, elektrische auto's
	5	Bij veel van de lopende maatregelen staat geen kwantitatief en meetbare hoeveelheid te verwachten CO ₂ -reductie beschreven. Krijgt dit verder vorm in het mogelijk nog te ontwikkelen monitoringsstelsel (zoals genoemd in hoofdstuk 5.2)? Zo nee, hoe kan dit alsnog inzichtelijk worden gemaakt?	De methode om ex ante inschattingen te maken van mobiliteitsmaatregelen is nog in ontwikkeling. Hierin trekken we landelijk op samen met andere provincies en het Rijk. Dit wordt onderdeel van het nog te ontwikkelen monitoringsstelsel.
	6	Wat is 'ecotraffic management'? p. 34	Ecotraffic management is het beïnvloeden van verkeersstromen waarbij schonere vervoerwijzen (bijv fiets of elektrisch vervoer) meer prioriteit/ruimte krijgen in de doorstroming. Het is een conceptuele maatregel, bedoeld om schoner vervoer aantrekkelijker te maken.
SGP	7	Klopt het dat dit puur gaat om een uitwerking van het	In het Klimaatakkoord is afgesproken dat per regio er een gezamenlijk

		<p>klimaataakkoord voor mobiliteit? Zo ja, waarom is de titel dan zo breed?</p>	<p>Regionaal Mobiliteitsprogramma wordt opgesteld. In het klimaataakkoord zijn verschillende maatregelen beschreven die het Rijk treft, maar een regionale uitwerking is onmisbaar voor de echte transitie naar duurzame mobiliteit. Duurzame mobiliteit staat niet op zichzelf, het is verweven met (dwz maatregelen zijn overlappend of versterken elkaar) thema's zoals bereikbaarheid, leefbaarheid, schone lucht, energietransitie en klimaatadaptatie. Daarom wordt in onze regio het RMP niet gezien als puur een uitwerking van het klimaataakkoord, maar als een integraal onderdeel van de opgaves voor wonen, bereikbaarheid en milieu.</p>
	8	<p>Hoe wordt PS bij het uitwerken van de uitwerkingsstappen?</p>	<p>We komen nu in een fase waarin we kaders gaan opstellen voor een meer ambitieuze versie van het RMP. Hierin werken we uit: wat wordt de strategie voor verduurzaming van mobiliteit? Welke regionale en provinciale maatregelen passen daarbij? Welke koppelkansen of tegenstellingen komen we tegen? En welke financiën en personele inzet is daarmee gemoeid? Bij deze uitwerking gaan we nadrukkelijk ook de Staten betrekken. Een eerste sessie met de commissie MM wordt nu voorbereid voor februari 2022. Deze gesprekken zullen ook plaatsvinden bij gemeenten.</p>
	10		
	11		
	12		
	13		
	14		
	15		
	16		
	17		
	18		
	19		
	20		
	21		
	22		
	23		
	24		
	25		