

Technische vragen m.b.t. SB Jaar- en trendrapportage ov 2024

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
SGP	1	Waarom kennen de concessie verschillende eisen en definities voor bijvoorbeeld stiptheid?	Beide nu lopende concessies zijn separaat van elkaar tot stand gekomen, op verschillende momenten en door verschillende overheden (provincie Utrecht resp. het toenmalige Bestuur Regio Utrecht). In de nieuwe concessies Utrecht Binnen en Utrecht Buiten worden dezelfde eisen en definities gehanteerd.
	2	Welke maatregelen neemt de provincie of de vervoerders om de incidenten te verminderen en de sociale veiligheid in het ov te vergroten?	Er wordt jaarlijks een actieplan opgesteld door de beide huidige vervoerders; deze werkwijze blijft ook in de nieuwe concessies gecontinueerd. Hierin wordt onder andere de inzet en prioriteiten van de inzet van Boa's bepaald; het aantal Boa's wordt in de nieuwe concessies overigens uitgebreid. Daarbij zijn tramhalten en alle U-OV-voertuigen uitgerust met camera's.
	3	Heeft de proef van gratis ov voor ouderen en ov voor minima effect op de kostendekkingsgraad van het ov?	Bij de proef gratis OV voor 66+ers met krappe beurs konden deelnemers gratis reizen in de dal. Minima krijgen 40% korting in de dal bij het kortingsproduct. Het precieze effect van het minimaproduct op de kostendekkingsgraad is niet bekend. Dat het effect heeft op de kostendekking mag wel worden verwacht, omdat de reiziger minder betaalt dan het reguliere tarief. De proef gratis OV voor 66+ers heeft ook effect op de kostendekking, omdat de reiziger vrij kan reizen met dit product. Wat het effect exact is, is niet te zeggen.
VVD	4	Is het te verwachten dat de overstap naar ZE-busmaterieel het effect van het tekort aan monteurs beïnvloedt? Bijvoorbeeld door gemiddelde meer onderhoud aan zwaardere elektrische voertuigen of door grotere vraag aan schaarse specialistische kennis?	Door de instroom van nieuwe ZE-bussen is het de verwachting dat er minder onderhoud nodig is, doordat nieuwe bussen in de eerste jaren minder onderhoud behoeven. Op dit moment zijn er geen signalen dat er onvoldoende monteurs zijn voor operationeel houden van de busvloot.
	5	Volgens beantwoording schriftelijke vragen d.d. 17/09/2024 is er in de reguliere monitoring van (sociale) veiligheid expliciet aandacht voor de interactie met verschillende genders, waaronder vrouwen. Is het beeld ook bij uitsplitsing naar gender een stabiele voor alle deelgroepen?	In deze beantwoording is aangegeven dat we in de reguliere monitoring meer aandacht voor de diverse genders vragen, waaronder vrouwen. Dit loopt via diverse sporen. Hiervoor zijn we afhankelijk van de landelijke Klantbelevingsmonitoring in Dova-verband, waarover nog gesprekken lopen hoe dit vorm te geven. In de sociale veiligheidsmonitoring van de nieuwe concessies die eind 2025 starten, komt het onderscheid naar gender terug. Dit geldt ook voor onze jaarlijkse provinciale knooppuntmonitoring, welke eind 2024 voor het eerst is uitgevoerd. Alhoewel de verschillen tussen man en vrouw op de diverse aspecten niet of nauwelijks verschillen, zien we een duidelijk verschil bij de veiligheidsbeleving in de avonduren/nacht: mannelijke respondenten geven hiervoor een 7,6 en vrouwen een 5,8 gemiddeld. Dit geeft ook het belang weer om hier onder andere in monitoring en knooppuntenaanpak extra aandacht aan te schenken.
	6	Wanneer verwacht GS de waardering (waaronder die van de veiligheid) van niet-OV gebruikers in kaart te kunnen brengen n.a.v. de breed gedragen motie van afgelopen jaar? Komen deze beter in beeld over 2025?	Op dit moment wordt een vervoermarktanalyse uitgevraagd. De planning is dat deze vervoermarktanalyse dit najaar wordt uitgevoerd. Dit dient dan ook als een o-meting gedurende de nieuwe concessies. U wordt daarover in 2026 via een separate Statenbrief op de hoogte gebracht.