

Commissie M&M			
Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
PvdA	1	P12 ea: er wordt fors bijgeraamd vanwege de energieprijzen. Inmiddels laten de energieprijzen weer een dalende trend zien, en liggen nu globaal op het niveau van juli 2021. Graag een actueel beeld over de verwachte energielasten op de diverse programma's.	<p>De ramingen uit de Zomernota zijn nog actueel. De provincie heeft een zakelijk contract waarbij het gebruikelijk is dat de prijs voor het gehele jaar vastligt. De prijs voor energie in 2023 gaat dus niet meer wijziging, alleen het verbruik kan fluctueren.</p> <p>De energieprijzen laten inderdaad een dalende trend zien maar zijn nog steeds niet op het peil van 2021 en daarvoor. Daarom heeft er tevens in de begroting 2024 een bijstelling plaatsgevonden.</p> <p>Voor de prognose van 2024 zullen de diverse programma's uiteraard een nieuwe doorrekening maken van de te verwachte energielasten.</p>
	2	P15: tot en met 04-2023 is 64% van het budget OV besteed. Kan meer inzicht gegeven worden in hoe de besteding van de OV-budgetten over het jaar heen uitgegeven worden?	Het hoge percentage is het gevolg van de lastneming subsidies. Zodra een subsidie is beschikt, wordt de gehele subsidie als last genomen en zichtbaar in de administratie. Betaling aan de vervoerders vindt plaats in maandelijkse termijnen.
	3	P63: niet al het variabel onderhoud kan volgens planning worden uitgevoerd. Welke consequenties heeft dat voor de kwaliteit van de wegen en de verkeersveiligheid?	Voor het verschuiven van onderhoud wordt gekozen voor maatregelen die naar verwachting later kunnen worden gerealiseerd zonder directe gevolgen voor de beschikbaarheid of veiligheid van ons areaal. Geheel zonder risico is dit niet maar hiermee wordt het risico tot een minimum beperkt.
	4	P78: het beleidsdoel 'reizigers zijn tevreden' is groen gemarkeerd. Tegelijkertijd horen we bij voortdurend berichten over uitvallende bussen. Is groen hier wel terecht? Kan inzicht gegeven worden in hoe de rituitval in het eerste half jaar is geweest en welke maatregelen daartegen zijn genomen?	'Reizigers zijn tevreden' staat groen gekleurd omdat uit de jaarlijkse, landelijke OV-klientenbarometer blijkt dat reizigers een hoog rapportcijfer geven voor het openbaar vervoer in Utrecht: U-OV krijgt een 7,8 (bus) en 8,0 (tram), Syntus Utrecht een 7,9. Gemiddeld in de provincie dus bijna een 7,9, licht hoger dan het landelijk gemiddelde (7,8). Dit neemt niet weg dat de uitval van ritten zeer vervelend is voor reizigers. De precieze cijfers over het eerste half jaar zijn nog niet bekend, zoals gebruikelijk zullen we hierover rapporteren in de jaarlijkse Jaar- en Trendrapportage. Om de rituitval tegen te gaan leggen we boetes op voor rituitval en worden niet gereden ritten niet uitbetaald. We spreken op ambtelijk en bestuurlijk niveau met grote regelmaat met de beide vervoerders over de problematiek. Daarnaast faciliteren we de vervoerders bij de aanpak van de problematiek o.a. door het verlenen van toestemming voor het tijdelijk kunnen inzetten van klein materieel en

			buitenlandse chauffeurs.
	5	P144: voor zover bekend is de geluidsoverlast (piepen) op enkele plekken van de sunij-lijn nog niet opgelost. Het staat niet vermeld bij de risico's. Waarom niet?	De aanpak van booggeluid is onderdeel van het programma Nazorg, wat gestart is in september 2022. Inmiddels zijn, op 1 installatie na (Nieuwegein City), alle smeerinstallaties op de hotspots aangebracht en die worden overgedragen aan de beheerorganisatie. De nadruk in de komende periode ligt op monitoring en eventuele bijstelling van de installaties. Geluidsmetingen wijzen overigens uit dat we binnen de wettelijke normen blijven voor geluidsproductie. De omwonenden worden regelmatig geïnformeerd over de stappen die we maken. Overigens zal booggeluid nooit helemaal verdwijnen, daar dit inherent is aan een tramsysteem (met bogen).
VVD	6	p.63-64: Welke mogelijkheden ziet de provincie om de effecten van te weinig capaciteit te mitigeren? Kunnen er keuzes gemaakt worden die de hoeveelheid voorbereidend werk per activiteit en studie beperken?	Naast voortdurende inzet op werving maken we meer gebruik van inhuur en passen we processen en procedures aan. Zo besteden we meer werk aan in bouwteams waarmee aannemers eerder betrokken worden en een groter deel van het proces voor ons kunnen realiseren. Tot slot verkennen we de mogelijkheid om de trajectaanpak los te laten zodat zowel beheer en onderhoud als de aanpak van knelpunten anders gepland kunnen worden.
	7	Speelt uitstroom/verloop (zowel naar andere werkgevers als naar pensioen) een belangrijke rol in de onderbezetting op mobiliteit en zoja, wat gebeurt er om deze te beperken en essentiële technici langer te binden?	Door de harde formatieve doelstellingen uit het verleden maar ook een steeds beperktere uitstroom vanuit opleidingen is de gemiddelde leeftijd van werknemers de afgelopen jaren gestegen. Dit heeft geleid tot een behoorlijk grote groep die met pensioen ging of gaat. Door in te zetten op trainees en junior functies proberen wij dit terug te dringen. Dit stelt ons ook in staat om bij hen de kennis te ontwikkelen die nodig is voor dit type functie. Tot slot werken we met andere overheden aan het stimuleren van technische opleidingen en het profileren van de overheid als werkgever binnen deze opleidingen.
	8	p.78: Het lijkt er in de bovenste tabel op dat we 10,5 miljoen extra lasten hebben in het programma OV. Klopt dat en hoe moet ik deze uitsplitsen?	Dit klopt, de uitsplitsing van de € 10,5 mln. wordt toegelicht in de paragraaf "toelichting bijstellingen"
	9	Klopt het dat ruwweg de helft hiervan met gestegen energieprijzen verband houdt?	Van de € 10,5 mln. wordt € 4,3 mln. veroorzaakt door de hogere energieprijzen.
	10	p.80: Waarom heeft 1 vervoerder een nul-aanvraag ingediend?	Eén van de vervoerders heeft een nulaanvraag ingediend omdat zij met de huidige inzichten verwachten de Rijkssteun (TVOV 2023) niet nodig te hebben om dit jaar op minimaal een nulrendement uit te komen. Door een nulaanvraag in te dienen behouden ze echter wel het recht op TVOV, wat betekent dat als de cijfers in de rest van 2023 tegenvallen, er alsnog TVOV uitgekeerd kan worden.

SGP	11	Pagina 56 – Hoeveel laadpunten zijn er op dit moment gerealiseerd?	Medio 2023 zijn 14.377 (semi) publiek toegankelijke laadpunten gerealiseerd.
	12	En is het realistisch dat de 15600 publieke laadpunten dit jaar gehaald gaan worden?	Het is realistisch dat er eind 2023 15.600 laadpunten geïnstalleerd zijn.
	13	Pagina 63 – wat zijn de oorzaken voor de vertragingen in de voorbereiding en realisatie?	Voor een aanzienlijk deel heeft dit te maken met onvoldoende beschikbare en gekwalificeerde medewerkers. Hiernaast spelen kabels en leidingen, ruimtelijke procedures en stikstof vaak een rol.
	14	En welke maatregelen zijn er getroffen om deze vertragingen te beperken?	Naast voortdurende inzet op werving maken we meer gebruik van inhuur en passen we processen en procedures aan. Zo besteden we meer werk aan in bouwteams waarmee aannemers eerder betrokken worden en een groter deel van het proces voor ons kunnen realiseren. Tot slot verkennen we de mogelijkheid om de trajectaanpak los te laten zodat zowel beheer en onderhoud als de aanpak van knelpunten anders gepland kunnen worden.
	15	En is er zicht dat alle activiteiten binnen een bepaald termijn worden gerealiseerd?	We verwachten dat alle activiteiten die nu gepland zijn gerealiseerd zullen worden.
	16	Zo ja, welk termijn is dat?	Voor beheer en onderhoud is dit meestal in het opvolgende jaar. Voor grotere trajecten betekent dit vaak een vertraging van 1 tot 2 jaar ten opzichte van de eerdere planning. De kasritmes in het MIPM worden hierop aangepast.