

Vragen en agenderingsvoorstellen m.b.t. SV Zomernota commissie Bereikbaarheid en Energie 11 september

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
PvdD		EDC	
	1	We lezen dat het EDC voortvarend aan de slag is gegaan. Graag ontvangen wij de opdracht die is gegeven aan het EDC en de bezetting van het EDC. Dus wat het EDC echt doet.	<p>Informatie over de opdracht van het Energie Diensten Centrum en de bezetting is te vinden in de statenbrief van december 2023 en het jaarplan.</p> <p>Informatie over het Meerjarig Collectief Ontzorgingsprogramma (MCO-programma) van het EDC vindt u in het statenvoorstel Inzet middelen versnelling energietransitie van 14 mei 2024 en bijbehorend plan. Op 3 september hebben woningeigenaren met een smalle beurs vanuit het MCO-programma een aanbod gekregen om gratis of met een financiële bijdrage energiebesparende maatregelen uit te laten voeren. (https://www.energietransitietrecht.nl/actueel/nieuws/38000-huiseigenaren-de-provincie-komen-aanmerking-voor-isolatiemaatregelen)</p> <p>Op de website van het energiedienstencentrum is ook meer te lezen over de activiteiten van het EDC: www.energiedienstencentrum.nl</p>
		Energiebesparing algemeen	
	2	<p>Waaruit blijkt dat de doelen op koers liggen?</p> <p>4.1 Inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties in de provincie Utrecht gebruiken minder energie.</p> <p>4.1.1 De ondersteuning van inwoners voor energiebesparing is beter (door o.a. gemeenten, woningcorporaties en Verenigingen van Eigenaren)</p>	De rapportage heeft betrekking op de beoogde resultaten die zijn opgenomen in de begroting 2024. Voor 4.1.1 liggen we op koers voor het behalen van de beoogde resultaten aan het eind van het jaar.
		Energiebesparing	
	3	Uit de memo van 7 november over energiebesparing bleek dat we geen zicht hebben op de mate waarin kantoren in PU tenminste voldoen aan het verplichte C label. RVO heeft de informatie, maar die was niet beschikbaar voor PU. Is die informatie inmiddels wel beschikbaar?	In de memo van 24 januari 2024 is verwezen naar kaartmateriaal van RVO waarin deze informatie te vinden was. Inmiddels is deze link niet meer openbaar toegankelijk. In de Regionale Klimaatmonitor vindt u informatie over energielabels van utiliteitsgebouwen per gemeente en per provincie.
		Energiebesparing bedrijven	
	4	Doel 4.1.2 Toezicht op de verplichte energiemaatregelen voor bedrijven wordt beter uitgevoerd. Staat op groen. In de memo van 7 mei m.b.t. informatieplicht van bedrijven zien we dat slechts 18% van de bedrijven tijdig rapporteert over verplichte energiebesparingsmaatregelen en tevens aangeeft dat ze benodigde maatregelen uitvoeren. Volgens de	Meerjarendoel 4.1.2 staat op groen omdat we op koers liggen voor het behalen van de beoogde resultaten die in de begroting 2024 zijn opgenomen voor 4.1.2. Zoals toegezegd in de commissie M&M van 3 april 2024 en aangegeven in de memo van 7 mei jl. wordt u begin 2025 geïnformeerd over de resultaten van energiecontroles bij bedrijven onder bevoegd gezag van de provincie en over de inzet van de provincie bij opschaling van energiecontroles bij bedrijven onder bevoegd gezag van gemeenten.

		begroting 2024 wordt het aantal energiecontroles bij bedrijven flink opgevoerd. Waaruit blijkt dat het toezicht op bedrijven beter wordt uitgevoerd? Wat blijkt tot nu toe uit de controles bij bedrijven? In hoeverre treden de omgevingsdiensten inmiddels wel handhavend op?	
		Statenjacht	
	5	Doel 4.4. beschrijft de rol van PU mbt eigen verantwoordelijkheid en voorbeeldfunctie. Het statenjacht heeft, behalve zeilen, ook een dieselmotor die veelvuldig wordt gebruikt voor tochten. Deze motor is aan revisie toe gaf de schipper aan. Het statenjacht is van de stichting Statenjacht. PU geeft een vergoeding voor jaarlijks onderhoud. Het statenjacht is niet in eigendom van PU, maar heeft wel alles met PU te maken. De schipper gaf aan open te staan voor opties mbt elektrisch of hybride varen. Op welke manier kan PU deze stap ondersteunen, onderzoeken of initiëren?	Het is aan het bestuur van de Stichting Statenjacht om al dan niet initiatieven te nemen met betrekking tot de verduurzaming van de motorische aandrijving van het Statenjacht 'De Utrecht'. Zonder verwachtingen te wekken zijn wij altijd bereid mee te denken als er een vraag komt en na te gaan of een van onze regelingen een opening biedt.
		Duurzame projecten mobiliteit	
	6	Doel 5.1.3 De voorbereiding en realisatie van infrastructurele projecten is duurzamer, effectiever en efficiënter. Geconstateerd is dat dit nu onvoldoende lukt door capaciteitsgebrek. Betekent dit dat we de jaarlijkse opgave van vele tientallen miljoenen op het gebied van mobiliteit, niet duurzaam, effectief en efficiënt kunnen realiseren? Hoe wordt dit opgelost (we zien geen extra budget)? Kunnen wij vanuit PU nog invulling geven aan o.a. de afspraken uit het akkoord van Parijs?	Het lukt ons de afgelopen jaren niet altijd om het volledige beoogde investeringsvolume te realiseren. We werken er hard aan om dit de komende jaren te verbeteren. Dit is geen kwestie van meer budget maar van meer en de juiste mensen in combinatie met andere werkwijzen. Zo werven we steeds meer junioren en leiden deze op. Hiernaast hebben we recent raamcontracten aanbesteed om naast het onderhoud ook de projecten van 1,5 tot 15 miljoen in bouwteam verband met twee vaste aannemers uit te voeren. Deze bouwteams zorgen er ook voor dat wij onze duurzaamheidsdoelen halen. Door de lange doorlooptijd van de overeenkomsten kunnen de aannemers innoveren en investeren in duurzaamheid omdat ze gegarandeerde omzet hebben waardoor ze hun investering kunnen terugverdienen.
		OV	
	7	Doel 6.1 OV-reizigers zijn tevreden en het openbaar vervoer is efficiënt ingericht. Alle beoordelingen bij dit doel zijn groen. Waaruit blijkt dat reizigers tevreden zijn met het OV in de PU? Hoe past dit met een afschaling van het OV door Corona en daarna door personeelsgebrek. En hoe past dit bij de klachten van reizigers?	Wij kleuren bolletjes op onze prestaties, niet op doelbereik. De groene bolletjes geven dus aan dat we binnen de kaders van tijd en budget gedaan hebben wat we ons voorgenomen hebben en niet dat dit daadwerkelijk heeft geleid tot tevreden reizigers. Overigens blijkt uit de OV-barometer wel dat de reizigers tevreden zijn over het OV in Utrecht.
BBB	8	Hoe draagt het versterken van de provinciale rol bij de woningopgave	De rol van de provincie verandert door aanpassingen wetgeving. Per 1 januari is de Huisvestingswet aangepast en is

		en vhv bij aan Versnelling Woningbouw?	<p>een adviesrol voor de provincie opgenomen op wijzigingen in de huisvestingsverordeningen van gemeenten. In het wetsvoorstel Wet versterking regie volkshuisvesting krijgt de provincie ook een sterkere regietaak. Dit wetsvoorstel heeft als doel dat de regie op de volkshuisvesting door overheden wordt hernomen en biedt de (nieuwe) bestuurlijke instrumenten daartoe (onder andere de IBT-rol - interbestuurlijke toezichtrol - met betrekking tot woningbouw en de huisvesting van aandachtsgroepen). Hoe dit er precies uitziet is nog onbekend. De provincie neemt meer regie en geeft daarmee meer sturing op de samenhang tussen de opgaven van gemeenten (onder andere op aandachtsgroepen en ouderen). Dit vertaalt zich in de aantallen en typen, passend voor de vraag en in regionale afstemming. Door de samenwerking met regio's en gemeenten zitten we dichter op het proces en kunnen we meer de samenhang stimuleren. De gezamenlijke urgentie komt bij iedereen beter op de agenda te staan. Via onze adviesrol op de huisvestingsverordeningen kunnen we gemeenten daarin ook stimuleren.</p>
	9	Graag korte toelichting op majeure verhoging van het garantieplafond i.v.m. garantstelling zero emissie bussen. Waarom is hiervoor een dusdanig hoger garantiebudget voor nodig?	<p>In de zomernota hebben wij dit in de paragraaf 4.1 Financiering als volgt toegelicht. In het vastgestelde statenvoorstel Meerpartijenovereenkomst Zero Emissie-bussen nieuwe OVconcessies (28 juni 2023, kenmerk UTSP-2051524397-2541) is besloten om in afwijking met de Nota financieringsbeleid optioneel een garantstelling aan te bieden ten behoeve van de financiering van Zero Emissie bussen. In juni 2024 heeft de gunning voor de nieuwe concessie vanaf december 2025 plaatsgevonden. In de nog af te sluiten overeenkomst wordt gebruik gemaakt van de optie van garantstelling. De hoogte van de garantstelling is bepaald op € 10 miljoen. In het statenvoorstel voor de Zomernota 2024 stellen wij voor het garantieplafond te verhogen met € 10 miljoen.</p>
	10	Hoeveel energie hubs zijn er gepland in onze provincie en is 1 mln niet een (te) laag bedrag? Of betreft dit een vooruitlopend bedrag?	<p>Zoals aangegeven in de Zomernota bij 4.3 financiële stand van zaken hebben PS in totaal € 4 mln. beschikbaar gesteld voor de periode 2024 tot en met 2027. Het bedrag van € 1 mln. is (vooruitlopend) voor 2024.</p> <p>De doelstelling is om de komende jaren 40 initiatieven te ondersteunen waarbij eind 2027 in provincie Utrecht (ten minste) 20 energiehub zijn gerealiseerd. Op dit moment worden 12 initiatieven ondersteund die onderzoek (gaan) doen naar de haalbaarheid en 2 initiatieven die richting realisatie gaan. Eén ervan, de energiehub Lage Weide, zal naar verwachting eind september daadwerkelijk starten.</p> <p>Het grootste deel van de investeringen in de realisatiefase van een energiehub komt voor rekening van de ondernemers. Dit gaat bijvoorbeeld om opslag in batterijen. Wij werken aan een statenvoorstel om hiervoor leningen beschikbaar te stellen (uitwerking Plan Inzet middelen versnelling energietransitie). Dit voorstel wordt eind dit jaar aan u voorgelegd.</p>
	11	Hoe is het (landelijke) verloop van de risicopremies op leningen t.b.v. de energietransitie? Constant, stijgend of dalend?	<p>Er wordt op korte termijn een externe risico-analyse uitgevoerd ten behoeve van het opstellen van een Statenvoorstel voor netcongestieleningen (uitwerking Plan</p>

			Inzet middelen versnelling energietransitie). Deze vraag zal daarin meegenomen worden.
SGP	12	P. 49: Stimuleert de provincie de achter-de-meter oplossingen bij bewoners en/of bedrijven? Zoja, op welke wijze?	Ja. Bedrijven kunnen subsidie krijgen van de provincie voor netcongestie oplossingen achter-de-meter in combinatie met duurzame opwek (PV-installaties). Hieronder valt energieopslag zoals batterijen en warmteboilers. De subsidieaanvragen voor opslag zijn dit jaar flink gegroeid met name uit de agrarische sector.
	13	P. 49: De geplande kennisbijeenkomsten voor gemeenten over zonthermie vinden dit jaar niet plaats. Wat is de reden dat de toegevoegde waarde op dit moment voor de gemeenten te beperkt zijn? Was deze ontwikkeling vooraf in te schatten? En is de verwachting dat deze bijeenkomsten in de toekomst nog plaats gaan vinden? En wat is volgens de provincie/gedeputeerde de meerwaarde van zonthermie, in de energietransitie?	Zonthermie wordt ook wel zonnearmte genoemd en is een vorm van duurzame energie waarbij warmte wordt opgewekt met de zon. Deze warmte kan op huis-/gebouwniveau opgeslagen worden voor een dag, of op buurt/wijkniveau voor een seizoen. De meerwaarde is dat er minder aardgas of elektriciteit nodig is om je huis te verwarmen of warm water te gebruiken. We verwachten dat het aandeel zonthermie in de totale energiemix beperkt blijft. Daarnaast kan zonthermie op korte termijn niet op grote schaal toegepast worden. Dit komt omdat het veel maatwerk is en grote aanpassingen aan gebouwinstallaties vraagt. Dit maakt toepassing complex en moeilijk opschaalbaar op korte termijn. Op langere termijn kan dit zeker meerwaarde bieden als onderdeel van het toekomstig energiesysteem. Gemeenten focussen nu voornamelijk op toepassingen die de komende tijd meer potentie hebben. Daarom is op dit moment de toegevoegde waarde van kennissessies over zonthermie voor gemeenten te laag. We verwachten niet dat dit binnenkort verandert. Als de behoefte er is bij gemeenten, pakken we als provincie hier een faciliterende rol in.
	14	P. 49/51: Het realiseren van solar carport loopt vertraging op, vanwege netcongestie. Waarom wordt er dan niet ingezet op energieopslag bij deze locaties?	Ook initiatiefnemers van solar carports kunnen subsidie aanvragen voor netcongestie oplossingen achter-de-meter. Zie het antwoord op vraag 12. Ondanks de subsidiemogelijkheden maakt netcongestie de ontwikkeling van solar carports complexer en vertraagt dit de realisatie.
	15	P. 52: Er is op diverse plekken sprake van capaciteitstekort. Wat wordt er gedaan om de capaciteitstekort zoveel mogelijk te verkleinen? Kunnen wij een uitwerking krijgen op basis waarvan de prioritering plaatsvindt bij een capaciteitstekort?	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 hebben we de trajectaanpak losgelaten zodat zowel beheer en onderhoud als de aanpak van knelpunten anders gepland kunnen worden. In de prioritering hebben vervanging en onderhoud altijd voorrang, omdat vertragingen daarin op korte termijn risico's voor de gebruikers van onze infrastructuur kunnen opleveren. Daarna wordt ingezet op projecten die al ver in de realisatie zijn omdat daar de kosten van pauzeren het grootst zijn. De resterende capaciteit wordt zo effectief mogelijk verdeeld over de resterende projecten. Hierbij speelt kennis en ervaring van de beschikbare medewerkers ook een rol.
	16	P. 56: Bij welke 3 projecten wordt er opnieuw een poging ondernomen om het project wel doorgang te laten vinden?	Dit zijn de projecten N233 Oostelijke Rondweg Veenendaal, Rijnbrug en N484 Trajectaanpak.
	17	P. 59: De verwachting is het beschikbare budget voor educatie en voorlichting niet volledig benut wordt. Lopen de ontwikkelingen van	De ontwikkeling verloopt volgens planning. We verwachten volgend jaar weer het volledige budget te benutten.

		de lespakketten en andere interventies volgens planning? Of was het niet de bedoeling dat deze interventies nog in de verkennings-/ontwikkelingsfase zouden zitten? En wat betekent dit voor de begroting van volgend jaar? Moet deze dan naar beneden of naar boven worden bijgesteld?	
	18	P. 65: De bijgestelde begroting 2024 staat 150 duizend euro en de realisatie tot 30 april 2024 staat op 130 duizend euro. Hoe kunnen we dan zeggen dat budget groen is? Of worden de meeste kosten in de eerste vier maanden gemaakt?	Subsidielasten worden zichtbaar als realisatie, zodra er een beschikking wordt afgegeven. De concessie beschikkingen aan de vervoerders worden éénmalig aan het begin van het jaar toegekend en hierdoor is de realisatie hoog.
VVD	19	De gereduceerde investering in weginfrastructuurprojecten baart veel zorgen, helaas is dit niet nieuw. Is meetbaar in welke mate het werken met bouwteams en loslaten van de trajectaanpak de onderinvestering heeft kunnen mitigeren?	Dat is op dit moment nog niet te zeggen omdat deze werkwijze net is gestart. Na 1 tot 2 jaar ontstaat een beeld van de effecten hiervan.
	20	Wat is de stand van zaken m.b.t. de vorig jaar benoemde inzet op werving en gebruik maken van meer inhuur? Boekt dit resultaat, of is het personele capaciteitsprobleem even groot (of groter) dan een jaar geleden?	Het capaciteitsprobleem is iets kleiner geworden in het afgelopen jaar maar het blijft knellen en zeer kwetsbaar. Binnen dit onderdeel werken we nu met ongeveer 50% inhuur. Dit willen we de komende jaren graag verlagen om de continuïteit en stabiliteit te verbeteren.
	21	Wat zijn de vooruitzichten voor de komende jaren qua capaciteit? Loopt de gemiddelde leeftijd van onze werknemers mobiliteit nog steeds op? Of heeft de extra inzet op trainees en junior functies vruchten afgeworpen?	De interesse voor trainee en junior functies blijft gelukkig groot. We blijven hier dan ook zeker op inzetten. Exacte cijfers hebben we op dit moment niet maar de balans lijkt te verbeteren
	22	Is de nieuwigheid van solarcarports de belangrijkste reden voor trager dan verwacht lopende vergunningverlening? Zijn er oplossingen in overweging voor solar carports die nu niet vergund kunnen worden door gasleidingen in de grond?	De reden voor vertraging in de vergunningverlening verschilt per gemeente, er zijn ook gemeenten met onvoldoende ambtelijke capaciteit. Het ontwerp van de solar carport is aan de concessiehouder. Voor de twee solar carports die niet vergund kunnen worden door gasleidingen in de grond, ziet de concessiehouder op dit moment geen mogelijkheden om een concept te ontwikkelen dat wel vergund kan worden. We blijven hierover in gesprek met de concessiehouder.
	23	Netcongestie wordt genoemd als beperking op subsidieverlening voor laadinfrastructuur, welke kansen zijn er om een impuls te geven aan de rol die bi-directioneel laden juist kan spelen in mitigeren netcongestie?	Bi-directioneel laden zal volgens Stedin op termijn een aanzienlijke bijdrage kunnen leveren aan het mitigeren van netcongestie. Onze verwachting is dat V2G (Vehicle-to-Grid) laden op de provinciale carpoolplaatsen de komende 5 jaren nog geen relevante bijdrage kan leveren aan het mitigeren van netcongestie. Dit omdat er nog geen vloot van V2G auto's in Nederland is. De concessienemer kan wel actief communiceren dat V2G mogelijk is op de provinciale carpoolplaatsen. Dat kan mensen aan het denken zetten over het gebruik van deze technologie.

	24	Zijn er verschuivingen mogelijk tussen mobiliteitsprojecten zodat relatief meer FTE-intensieve projecten (waar primaire bottleneck lijkt te zitten) zoals doorfietsroutes iets minder korte termijn prioriteit ontvangen zodat we kosteneffectiever onze financiële middelen kunnen benutten?	We kijken altijd naar hoe we de beschikbare capaciteit zo efficiënt mogelijk inzetten. Hierbij speelt de kennis en ervaring van medewerkers ook een grote rol. Bepaalde projecten vragen een specifieke inzet die soms niet voor handen is. De hier voorgestelde aanpassing is daarom niet zondermeer te realiseren.
	25	Is het mogelijk een inschatting te maken van de economische impact die vertragingen in investering in weginfrastructuur?	Dat is een bijzonder complexe berekening die de praktijk niet altijd recht doet. Gezien de beperkt beschikbare capaciteit zouden wij deze hier liever niet voor inzetten.
PvdA	26	Wat is de voornaamste reden dat gemeenten minder gebruik maken van de participatiesubsidie in het energieprogramma?	Ten eerste doordat gemeenten gelden vanuit het Rijk krijgen voor de uitvoering van het Klimaatakkoord en aanvullende subsidie vanuit de provincie dus niet altijd nodig is. Ten tweede omdat de subsidiebedragen vaak klein zijn in verhouding tot de tijd die het kost om een subsidie aan te vragen. Vanuit de provincie is ondersteuning opgezet voor gemeenten bij het aanvragen van subsidie.
Christenunie		<p>In het statenvoorstel wordt voorgesteld om de drie DU's betreffende het regionale OV uit de Meircirculaire toe te voegen aan de saldireserve. Het gaat om 25,9 miljoen euro die als baten worden verantwoord bij de algemene middelen. Daarbij wordt gemeld dat het besluit uit de kadernota 2025 om de taakstelling voor 2025-2027 te neutraliseren, vervolgens verrekend wordt met de saldireserve.</p> <p>In het memorandum Financiën kadernota 2025 programma's Bereikbaarheid wordt aangegeven dat we 17,8 miljoen aan Bikker gelden hebben ontvangen voor tegengaan prijsstijgingen OV en verbetering beschikbaarheid OV. Een bedrag van 9,3 miljoen gaat naar compensatie tariefsverhoging. Voor instandhouding OV blijft dan 8,3 miljoen beschikbaar waarbij het voorstel is om deze deels te reserveren om de herijking van de gelden SOV te compenseren.</p>	
	27	<p>Klopt de veronderstelling dat de gelden die de provincie via de drie DU's voor het OV ontvangt bestaat uit:</p> <p>a. 9,3 miljoen voorkomen tariefstijging (motie-Bikker) b. 8,3 miljoen verbetering OV-aanbod (motie-Bikker)</p>	Ja, deze veronderstelling klopt.

		c. 8,2 miljoen herijking SOV (motie-Krul)	
	28	Wat is de verklaring voor het verschil tussen 17,8 miljoen uit het memorandum en de 25,9 miljoen in de zomernota?	In het memorandum zijn de gelden van de motie Krul buiten beschouwing gelaten. Overige kleine verschillen zijn afrondingsverschillen.
	29	Klopt de conclusie dat naast de DU-deel van 8,2 miljoen voor de compensatie herijking SOV er nog eens 4 miljoen wordt ingezet voor deze compensatie herijking SOV vanuit de Bikkergelddelen die bedoeld zijn voor de instandhouding OV? En als die conclusie niet klopt, hoe zit het dan wel?	Ja, dat klopt.
	30	Graag ontvangen we een overzicht waar de 25,9 miljoen Bikker-/Krulgelden die nu aan de saldireserve worden toegevoegd straks in de begroting van 2025 en daarna worden besteed.	Bij de slotwijziging zullen wij voorstellen om deze financiële middelen toe te voegen aan de begroting van programma 6 Bereikbaarheid II – Openbaar vervoer. De middelen vanuit de motie Bikker voor compensatie van de tariefverhoging worden doorgezet naar onze vervoerders Qbuzz (U-OV) en Keolis (Syntus-Utrecht). Hierdoor hoefden de tarieven in 2024 niet verhoogd te worden. De middelen vanuit de motie Krul zijn eenmalig voor 2024 en worden ingezet om de lagere inkomsten uit het Studentenreisproduct te compenseren. Daarnaast is voor de instandhouding van het OV vanuit de motie Bikker vanaf 2024 ook een structureel budget van ca. € 8,3 miljoen beschikbaar. Voor komende jaren reserveren we een deel van dit budget, om de herijking van de gelden voor het SOV-product in 2025 en later te compenseren. In 2025 vindt er namelijk op basis van nieuwe metingen van het gebruik van het SOV-product wederom een niet gecompenseerde herijking plaats. De herijking die in 2024 gecompenseerd is, bedroeg € 8,26 miljoen over beide Utrechtse concessies. De verwachting is dat de herijking in 2025 ca. 75 % van dit bedrag gaat zijn. Het tweede deel van het bedrag uit de motie Bikker voor de instandhouding OV (€ 4 miljoen) is recent in de Kadernota 2025-2028 ingezet als budgetschuif voor een deel van de € 12 miljoen voor OV uit het coalitieakkoord. In de Statenbrief Herstel OV na Corona vindt u dit ook terug.