

**College van Gedeputeerde Staten  
Statenvoorstel**

DATUM	25-5-2021	NUMMER PS	PS2021MM05
DOMEIN	Mobiliteit	COMMISSIE	Milieu & Mobiliteit
STELLER	Marcel Blokland	TELEFOONNUMMER	31 64 699 4684
DOCUMENTNUMMER	822554C0	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee

---

**Onderwerp** : Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2021

---

Bijlage(n): 1. Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2021

---

Aan Provinciale Staten,

**Gevraagd besluit**

Provinciale Staten besluiten:

1. De Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2021 vast te stellen met in acht neming van de volgende overwegingen:
  - a. de structurele budgetbehoefte voor het vast onderhoud van de provinciale infrastructuur vast te stellen op:
    - i. Wegen en vaarwegen € 8.400.000
    - ii. Openbaar Vervoer € 17.810.000
  - b. de structurele budgetbehoefte voor het variabel onderhoud van de provinciale infrastructuur vast te stellen op:
    - i. Wegen en vaarwegen € 16.230.000
    - ii. Openbaar Vervoer € 3.870.000

**Inleiding**

De Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2021 geeft inzicht in de structurele budgetbehoefte voor instandhouding van de provinciale infrastructuur in overeenstemming met de doelen die worden gesteld aan doorstroming, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Deze doelen zijn afgeleid van onder meer de Omgevingsvisie provincie Utrecht die onlangs door u is vastgesteld. De Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2021 draagt bij aan inzicht in de lange termijn ontwikkeling van de financiën van provincie Utrecht.

*Voorgeschiedenis*

De Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2021 is een actualisering van de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2018 die in 2018 is vastgesteld door Provinciale Staten. De nota wordt normaliter elke vier jaar geactualiseerd. In de meerjarenonderhoudsplannen van 2020 en 2021 was een toename zichtbaar van de kosten voor onderhoud van de provinciale infrastructuur ten opzichte van de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2018. Daarnaast blijkt over enkele jaren een geprognosticeerde negatieve stand van de reserve beheer en onderhoud OV. Daarom is ervoor gekozen de nota een jaar eerder te actualiseren dan in de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2018 was voorzien. De toename van de kosten is onder meer het gevolg van algemene kostenstijging door aanpassing van kostenkennallen en door indexering van prijspeil 2017 naar prijspeil 2021. Het areaal van provinciale wegen en vaarwegen is onder meer toegenomen met het areaal in de gemeente Vijfheerenlanden. De bediening en ombouw van de beweegbare bruggen, de bijdrage voor het bedienen van de sluizen aan HDSR en AGV en de kosten van de verkeersmanagementdienst PUVIS komen nu ten laste van de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2021. Verder blijkt dat bij meer provinciale wegen dan voorheen versterking van de onderlagen van de verharding

nodig is. Uit inventarisatie van de hemelwaterafvoeren, riolering, kolken en putten van de provinciale infrastructuur blijkt een omvang die rechtvaardigt het voortaan als een aparte asset te beheren. Ecologisch bermbeheer, versterking van de biodiversiteit en de essentaksterfte leiden tot een toename van de budgetbehoefte voor het provinciale groen. Tot slot is het tramsysteem volledig vernieuwd en uitgebreid. Daarbij zijn onder andere de kunstwerken van de Uithoflijn in beheer en onderhoud van de provincie gekomen, iets wat in 2018 nog niet werd voorzien, en voor de koppeling van de beide tramlijnen zijn extra trams aangeschaft. Buiten het tramsysteem zijn 2 nieuwe busstallingen in het beheer en onderhoud opgenomen. De nieuwe hoogwaardige openbaar vervoer assets vergen nieuwe werkwijzen die soms extra kosten met zich mee brengen.

In de vastgestelde Begroting 2021 is het Meerjarig Onderhoudsplan Mobiliteit 2021-2024 opgenomen. Daarin hebben we reeds melding gemaakt van een structurele behoefte aan extra middelen. Op pagina 354 van die Begroting is dat als volgt verwoord: *'De vernieuwing van het tramsysteem, uitbreiding van het areaal, en algemene kostenstijging, zorgen ervoor dat de kosten niet meer in evenwicht zijn met de in de meerjarenbegroting gereserveerde middelen. Er is sprake van een structurele budgetoverschrijding waarbij de vaste jaarlijkse kosten voor het beheer en onderhoud van de OV- assets de middelen in de meerjarenbegroting overschrijden, zonder dat nog rekening is gehouden met het groot onderhoud en de variabele kosten. Welke consequenties daaraan verbonden moeten worden wordt geanalyseerd in een herziening van de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2018. Deze herziening zal in 2021 plaatsvinden voor de begrotingscyclus 2022. De hiervoor genoemde meerjarenplanning en -raming van het beheer en onderhoud vormt daarvoor de grondslag.'* De voorliggende Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit is uitwerking daarvan, waarin tevens de budgetbehoefte voor het beheer van de provinciale wegen en vaarwegen is geactualiseerd.

#### **Juridische en andere relevante kaders**

Dit voorstel past binnen het wettelijk kader van de Provinciewet Artikel 158 en het Besluit Begroting en Verantwoording Provincies en Gemeenten.

#### **Argumentatie**

De budgetbehoefte voor vast onderhoud en variabel onderhoud van de provinciale infrastructuur is fundamenteel tegen het licht gehouden ter onderbouwing van de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2021. De budgetbehoefte voor variabel onderhoud is 20 jaar vooruit (tot en met 2040) geprognosticeerd in overeenstemming met de Nota Investeren, waarden en exploiteren. De prognose van het variabel onderhoud kent een grotere onzekerheid dan de prognose van het vast onderhoud.

De provincie Utrecht onderhoudt de provinciale infrastructuur sober, duurzaam en doelmatig in overeenstemming met de doelen die worden gesteld aan doorstroming, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. De levensduur van de provinciale infrastructuur wordt verlengd door zorgvuldig onderhoud. Duurzaamheid wordt in toenemende mate verankerd in het professioneel beheer van de provinciale infrastructuur.

Extra budget voor toekomstige duurzaamheidsmaatregelen voor vast onderhoud en variabel onderhoud wordt niet aangevraagd, omdat het nog te vroeg is om de invloed ervan op de budgetbehoefte te onderbouwen. Als duurzaamheidsmaatregelen leiden tot extra kosten dan wordt dit gespecificeerd in het Meerjarenonderhoudsplan. Dit kan tot een verhoging van circa 5% - 10% van de budgetbehoefte leiden. Al genomen besluiten over circulariteit en duurzaamheid in beheer en onderhoudsprojecten en ecologisch bermbeheer zijn wel meegenomen.

Het vaste onderhoud wordt direct ten laste van de exploitatierekening gebracht. De budgetbehoefte voor vast onderhoud kent weinig schommeling. Door het kortcyclische karakter is het goed voorspelbaar. Bovendien is het

vast onderhoud in de regel voor enkele jaren in prestatiecontracten in opdracht gegeven voor een vaste vergoeding. Dit betreft bijvoorbeeld het maaien van bermen.

Voor het variabel onderhoud is een bestemmingsreserve Beheer en Onderhoud ingesteld. Jaarlijks is er een vast bedrag beschikbaar voor het variabel onderhoud. De budgetbehoefte voor het variabel onderhoud vertoont jaarlijkse schommelingen, deze schommelingen worden opgevangen binnen de bestemmingsreserve. Variabel onderhoud is correctief onderhoud van veelal ingrijpende aard dat na een langere gebruiksperiode op een groot deel van de infrastructuur wordt verricht. Bijvoorbeeld het vervangen van de bovenste asfaltlagen van een weg. Dit onderhoud vindt niet jaarlijks plaats en heeft een (veel) langere onderhoudscyclus. Door het ingrijpende karakter wordt variabel onderhoud projectmatig voorbereid en uitgevoerd. Om de schommelingen in de begroting te verevenen is de bestemmingsreserve ingesteld als egaliseringsreserve.

Vervanging van objecten wordt gedekt uit vervangingsinvesteringen waarop jaarlijks wordt afgeschreven. Dit is identiek aan nieuwbouwinvesteringen. Om een totaalbeeld te geven van alle investeringen en de daaruit voortvloeiende kapitaallasten worden de geprognosticeerde vervangingsinvesteringen in het Meerjareninvesteringsprogramma (MIP) opgenomen. Voor het Meerjareninvesteringsprogramma wordt een apart besluit aan Provinciale Staten gevraagd. Een object wordt vervangen als de technische levensduur van een object is bereikt en de functie van het object niet meer kan worden gegarandeerd na uitvoering van variabel onderhoud.

### **Doelen en indicatoren**

De Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2021 geeft inzicht in de budgetbehoefte voor instandhouding van de bestaande provinciale infrastructuur, zodat wordt bijgedragen aan de doelen die worden gesteld aan doorstroming, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Deze doelen zijn afgeleid van onder meer de Omgevingsvisie provincie Utrecht. Dit is meetbaar gemaakt met een aantal (kritieke) prestatie indicatoren die zijn uitgewerkt in het Uitvoeringsprogramma Provinciale wegen en vaarwegen 2019 – 2023 en de Beheervisie tramsysteem 2020 – 2024.

De te behalen doelen uit de doelenboom zijn:

- 5.1. Het provinciale netwerk is sterk – 5.1.1. Het in stand en beschikbaar houden van de bestaande infrastructuur op een vastgesteld kwaliteitsniveau
- 6.1. OV-reizigers zijn tevreden en het openbaar vervoer is efficiënt ingericht – 6.1.4. Het beheer en onderhoud van eigen OV infrastructuur voldoet aan gestelde kwaliteitseisen

### **Participatie**

De belangen van de gebruikers van de infrastructuur en het openbaar vervoer en van iedereen in de omgeving van de provinciale infrastructuur zijn meegewogen in de doelen die worden gesteld aan doorstroming, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Deze doelen zijn afgeleid van onder meer de Omgevingsvisie provincie Utrecht.

De assetbeheerders, assetmanagers, opdrachtgevers en financiële deskundigen die belast zijn met instandhouding van de provinciale infrastructuur zijn nauw betrokken bij het actualiseren van de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2021.

### **Financiële consequenties**

De Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2021 bevestigt het beeld dat zich al aftekende in de Meerjarenonderhoudsplannen van 2020 en 2021. Bij de doorrekening is reeds rekening gehouden met een structurele toekenning van de middelen met betrekking tot Vijfheerenlanden, zoals die zijn toegekend in de Begroting 2021. De budgetbehoefte voor het beheer van de provinciale infrastructuur is structureel gegroeid.

Het financieringsvoorstel komt aan de orde in de kadernota. Op basis daarvan kunt u de budgetbehoefte voor instandhouding van de provinciale infrastructuur en het tramvervoersysteem betrekken in de totale financiële afweging.

In de kadernota is een aanvullend structureel budget van € 5,4 mln opgenomen om in de dekking van de kosten voortvloeiend uit de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2021 te voorzien.

Uitgangspunt hierbij is om de budgetbehoefte voor vast onderhoud te voorzien van 100% dekking en het variabele onderhoud van de provinciale infrastructuur adaptief in de begroting te voorzien van 80% dekking.

De prognose van het variabel onderhoud kent een grotere onzekerheid dan de prognose van het vast onderhoud.

Tegelijk is waargenomen dat in de afgelopen jaren als gevolg van externe factoren circa 20% van het voorgenomen variabel onderhoud uit het Meerjarenonderhoudsplan wordt uitgesteld en 80% wel wordt gerealiseerd. Het onderhoud dat wordt uitgesteld moet alsnog worden gerealiseerd om achterstanden te voorkomen. Achterstanden kunnen niet ongemerkt ontstaan omdat de onderhoudstoestand van de provinciale infrastructuur wordt bewaakt.

Deze waarneming biedt de mogelijkheid om adaptief te begroten door 80% van de budgetbehoefte van het variabel onderhoud te dekken. Dat houdt in dat de budgetbehoefte voor variabel onderhoud niet structureel wordt gedekt. De kans op overschrijding van het budget neemt toe, omdat de assetbeheerders blijven sturen op realisatie van het volledig variabel onderhoud voor 100% van de budgetbehoefte. Het dekkingsrisico is beperkt. Een overschrijding wordt alsnog ten laste van de reserves gebracht.

Daarnaast is in de kadernota opgenomen om een deel van de reserve Beheer en Onderhoud (Vaar)wegen te laten vrijvallen. Door het opnemen van de extra jaarlijkse budgetruimte voor onderhoud is het niet noodzakelijk dat de reserve Beheer en Onderhoud (Vaar)wegen op het huidige niveau blijft bestaan. Er resteert voldoende buffer voor het opvangen van incidentele tekorten op variabel onderhoud.

### **Vervolg**

Na het besluit van Provinciale Staten zal het beheer van de provinciale infrastructuur zonder wijzigingen worden voortgezet. Door nacalculatie en evaluatie van de realisatie van uitgaven aan onderhoudswerkzaamheden groeit de kennis en ervaring van de uitgaven aan beheer van de infrastructuur. Dit is vooral van toepassing op het nieuwe tramsysteem dat nu operationeel is. Bij de eerstvolgende herziening van de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit in 2024 wordt daarmee de prognose van de budgetbehoefte weer verder aangescherpt. Dan wordt ook de ontwikkeling van de reserve bijgestuurd.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,  
mr. J.H. Oosters

Secretaris,  
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen

Besluit op 30 juni 2021 tot vaststelling van de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2021.

Provinciale Staten van Utrecht; In vergadering bijeen op 30 juni 2021

Op het voorstel van Gedeputeerde Staten van 25 mei 2021,  
met nummer 822554C0,  
van afdeling Mobiliteit;

Overwegende dat:

- De Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2021 inzicht geeft in de structurele budgetbehoefte voor instandhouding van de provinciale infrastructuur;
- De Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2021 bijdraagt aan inzicht in de lange termijn ontwikkeling van de financiën van provincie Utrecht;
- Het besluit tot dekking van de budgetbehoefte in de begroting wordt genomen bij het besluit over de Kadernota 2022.

Besluiten:

1. De Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2021 vast te stellen met in acht neming van de volgende overwegingen:
  - a. de structurele budgetbehoefte voor het vast onderhoud van de provinciale infrastructuur vast te stellen op:
    - i. Wegen en vaarwegen € 8.400.000
    - ii. Openbaar Vervoer € 17.810.000
  - b. de structurele budgetbehoefte voor het variabel onderhoud van de provinciale infrastructuur vast te stellen op:
    - i. Wegen en vaarwegen € 16.230.000
    - ii. Openbaar Vervoer € 3.870.000

Voorzitter,  
mr. J.H. Oosters

Griffier,  
mr. C.A. Peters