

PROVINCIE UTRECHT

Nota kapitaalgoederen Mobiliteit 2021

**De budgetbehoefte voor instandhouding van de infrastructuur en de Openbaar Vervoer assets
in eigendom van de provincie Utrecht**

Utrecht, 20 april 2021

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding.....	3
1.1	Ambitie.....	3
1.2	Doel van Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2021	4
Hoofdstuk 2	De kapitaalgoederen.....	7
2.1	Omvang van de kapitaalgoederen.....	7
2.2	Verandering van de omvang van kapitaalgoederen	9
Hoofdstuk 3	Bestaande beleidskaders.....	10
3.1	Coalitieakkoord 2019 – 2023.....	10
3.2	Omgevingsvisie provincie Utrecht.....	10
3.3	Beleidskader voor het tramsysteem	11
3.4	Beleidsplan Vaarwegbeheer 2013 – 2025	11
3.5	Uitvoeringsprogramma Fiets 2019 – 2023	12
3.6	Uitvoeringsprogramma Openbaar Vervoer 2019 – 2023.....	12
3.7	Uitvoeringsprogramma Provinciale wegen en vaarwegen 2019 – 2023 ..	12
3.8	Doelen van beheer	13
3.9	Duurzaamheid	14
3.10	Omgeving.....	15
Hoofdstuk 4	Beheerstrategie	16
4.1	Risicogestuurd beheer.....	16
4.2	Beheercyclus.....	17
4.3	Marktbenadering	18
Hoofdstuk 5	Budgetbehoefte voor instandhouding.....	19
5.1	Soorten onderhoud	19
5.2	Dekking van de budgetbehoefte	20
5.3	Budgetbehoefte voor vast en variabel onderhoud	21
5.4	Vervangingsinvesteringen (in het MIP).....	22
5.5	Voortdurend beter prognosticeren	24
5.6	Beïnvloeden van de budgetbehoefte	24

Hoofdstuk 1 Inleiding

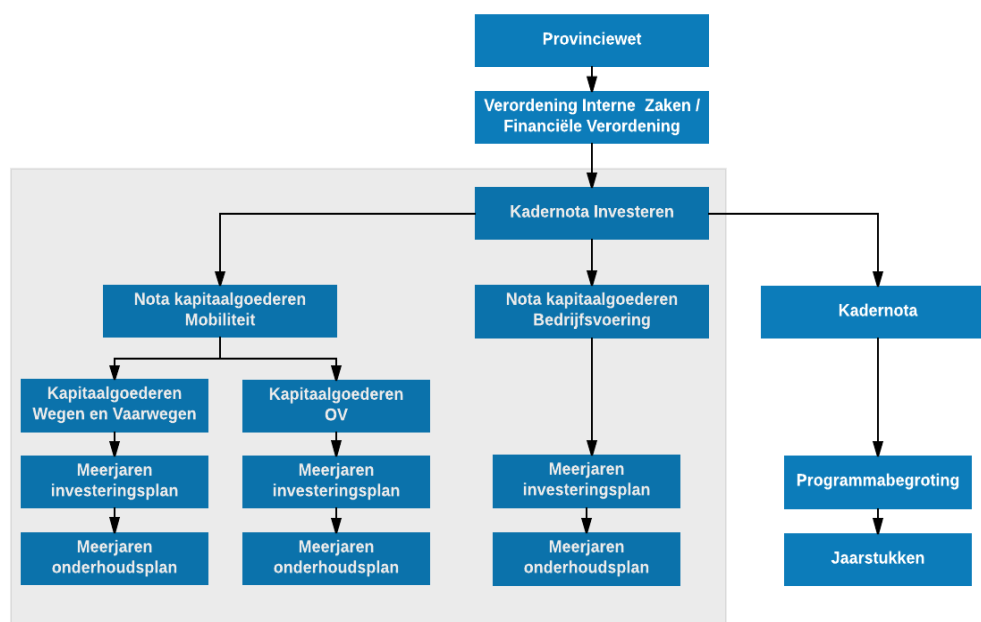
1.1 Ambitie

Utrecht vervult als centraal gelegen provincie een belangrijke functie binnen Nederland en is één van de topregio's in de Randstad. Wij willen dat de provincie Utrecht het groene, gezonde en slimme middelpunt van Nederland blijft. Dit vraagt om slimme oplossingen en een nieuwe manier van werken, waarbij we wonen, werken, natuur, recreatie, energie en mobiliteit meer in samenhang bekijken. Het vergroten van de duurzaamheid is een belangrijke ambitie van de provincie.

De provincie Utrecht fungeert als draaischijf en verbindt de Randstad met de rest van ons land. Bereikbaarheid is een essentiële voorwaarde voor een goede economische en sociale ontwikkeling. Goede bereikbaarheid vraagt om robuuste en veilige infrastructurele verbindingen. Het efficiënt, veilig en duurzaam beheer van wegen, vaarwegen, het tramsysteem en OV-assets draagt hieraan bij.

De provincie is eigenaar en langdurig beheerder van provinciale wegen, vaarwegen, openbaar vervoer assets (OV-assets) waaronder de traminfrastructuur, trams en stallingen, fietspaden en busbanen, inclusief de bijbehorende kunstwerken, groen, inrichting en bermen. De provincie heeft de wettelijke zorgplicht voor deze kapitaalgoederen.

Het Besluit Begroting en Verantwoording Provincies en Gemeenten (BBV) noemt in dit kader onder meer gebouwen, wegen, water, groen en riolering als kapitaalgoederen. De BBV is uitgewerkt in de Nota Investeren, Waarden en Exploiteren (Nota Investeren) die de spelregels geeft waaraan moet worden voldaan bij zowel nieuwe investeringen, het meerjarenonderhoud als vervangingsinvesteringen. De Nota Investeren is vastgesteld door Provinciale Staten.



Figuur 1. Samenhang Kadernota Investeren met overige wettelijke en provinciale kaders

In bovenstaande figuur uit de Nota Investeren is de plaats van de Nota Kapitaalgoederen geduid.

De Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit en de Nota Kapitaalgoederen Bedrijfsvoering hebben raakvlak op het gebied van de tramremise, busremise, de twee steunpunten en het 'natte steunpunt', werklocatie Ocrieteiland. In de Nota Kapitaalgoederen Bedrijfsvoering is de budgetbehoefte voor instandhouding en de facilitaire diensten voorzien van:

- De gebouwen, gebouwinstallaties en kantoren van de tramremise en busremise;

- De gebouwen, gebouwinstallaties en kantoren van de steunpunten in Huis ter Heide en De Meern.

Deel van de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit zijn:

- De werkplaatsen van de tramremise en busremise en de bijbehorende installaties en gereedschappen;
- De buitenruimte van de tramremise, busremise en de beide steunpunten;
- De nevengebouwen ten behoeve van het OV (de Zoutloods op het remiseterrein en personeelsvoorzieningen bij het tramsysteem en OV-knooppunten);
- De voorzieningen op het Ocrieteiland.

Bij de uitvoering van de beheertaak wordt voldaan aan wetgeving, zoals de Wet Lokaal Spoor voor het tramvervoersysteem en de Wegenwet voor de weginfrastructuur. Ook wordt voldaan aan bindende richtlijnen zoals de Machinerichtlijn voor beweegbare bruggen en de Installatieverantwoordelijkheid voor elektrische installaties.

De provinciale infrastructuur en OV-assets vragen bij aanschaf en realisatie om substantiële investeringen. We hebben de ambitie om de functionaliteit en kwaliteit van deze kapitaalgoederen sober, doelmatig en duurzaam op peil te houden zodat kapitaalvernietiging wordt voorkomen. We dragen zorg voor de instandhouding van de kapitaalgoederen tegen acceptabele kosten waarbij ze veilig en betrouwbaar hun functie vervullen. Het beheer wordt uitgevoerd aan de hand van Nederlandse normen (NEN) en landelijke richtlijnen, zoals van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de grond-, water- en wegebouw (CROW).

Op basis van het coalitieakkoord en de gestelde beleidskaders op het gebied van onder andere veiligheid, leefbaarheid, betrouwbaarheid, beschikbaarheid en duurzaamheid voeren we onderhoudswerkzaamheden zo efficiënt mogelijk uit met zo min mogelijk hinder. Hierbij hanteren we een structurele en planmatige aanpak: assetmanagement. Door het samenvoegen van werkzaamheden op trajecten en door nauwe samenwerking met de regionale partners blijft de hinder voor de weggebruiker en de reizigers met het openbaar vervoer beperkt en worden maatregelen zo efficiënt mogelijk uitgevoerd. Voor de traminfrastructuur worden onderhoudswerkzaamheden in beginsel buiten de dienstregeling uitgevoerd. Als dat niet mogelijk blijkt, dan worden zo veel mogelijk werkzaamheden tegelijk uitgevoerd in één buitendienststelling.

1.2 Doel van Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2021

De Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit geeft inzicht in de structurele budgetbehoefte voor de instandhouding van de provinciale infrastructuur en het tramvervoersysteem in overeenstemming met de doelen die worden gesteld aan doorstroming, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Deze doelen zijn afgeleid van onder meer het Coalitieakkoord 'Nieuwe energie voor Utrecht' en de Ontwerp Omgevingsvisie van provincie Utrecht. De Nota Kapitaalgoederen geeft een trend voor de lange termijn, een prognose op hoofdlijnen, die is gebaseerd op kengetallen en ervaringscijfers. De Nota Kapitaalgoederen draagt op deze wijze bij aan inzicht in de langetermijnontwikkeling van de financiën van de provincie.

Het jaarlijkse onderhoudsbudget wordt door Provinciale Staten vastgesteld in de programmabegroting. Voor onderbouwing van de jaarlijkse begroting wordt een Meerjarenonderhoudsplan (MOP) opgesteld. Het MOP is gebaseerd op de werkelijk noodzakelijke onderhoudsbehoefte aan de infrastructuur en de trams voor het eerstvolgende jaar met een doorkijk van 3 jaren. De onderhoudsbehoefte is vastgesteld op basis van alle beschikbare informatie over de assets, zoals inspecties, onderzoek, gebruiksgegevens en meldingen van storingen en afwijkingen. Het benodigde onderhoudsbudget varieert per jaar naar gelang de onderhoudsbehoefte. De begroting en de onderliggende budgetbehoefte in het MOP zijn daardoor niet gelijk aan de bedragen die zijn opgenomen in de Nota Kapitaalgoederen. De budgetbehoefte in de Nota Kapitaalgoederen is een meerjarig gemiddelde van achtereenvolgende MOP.

De nieuwe Nota Kapitaalgoederen 2021 – 2024 is het resultaat van het actualiseren van de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2018 die in 2018 is vastgesteld door Provinciale Staten. Aanleiding voor het herzien van de Nota Kapitaalgoederen is de toevoeging van de infrastructuur op het grondgebied van gemeente Vijfheerenlanden en de ingebruikname van nieuwe OV-assets waaronder de Uithoflijn. De nota geeft inzicht in de totale budgetbehoefte voor beheer van de kapitaalgoederen van openbaar vervoer en infrastructuur. Op basis daarvan kan worden gezien of de huidige financiële middelen voldoende zijn, dan wel dat er noodzaak is extra middelen vrij te maken.

Gemeente Vijfheerenlanden

De gemeenten Vianen, Leerdam en Zederik zijn per 1 januari 2019 samengevoegd tot één gemeente Vijfheerenlanden. De nieuwe gemeente is deel geworden van de provincie Utrecht, waarmee een grensaanpassing met de provincie Zuid-Holland is gerealiseerd. Het deel van de infrastructuur dat onder beheer viel van de provincie Zuid-Holland is daarmee onder beheer van de provincie Utrecht gekomen. Dat betreft onder meer de overname van het beheer van 11,6 kilometer van het Merwedekanaal, waarmee de totale lengte in beheer nu 17,6 kilometer bedraagt.

Sinds het verschijnen van de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2018 is het beheer van de provinciale infrastructuur verder ontwikkeld. De gevolgen daarvan zijn in de voorliggende nota verwerkt. De nieuwe Nota Kapitaalgoederen is in overeenstemming met de Nota Investeren. De verschillen van de nota van 2018 en de voorliggende nota 2021 - 2024 zijn in onderstaand overzicht samengevat:

Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2018	Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2021
Omvang van de kapitaalgoederen per 1 januari 2018 waarbij rekening is gehouden met een limitatief aantal nieuwbouwprojecten die destijds gerealiseerd werden, waaronder de Uithoflijn.	<p>Omvang van de kapitaalgoederen per 1 januari 2021. Majeure wijzigingen ten opzichte van 2018 zijn:</p> <p>Toevoeging van de infrastructuur als gevolg van de grenscorrectie met provincie Zuid-Holland door samenvoeging van gemeente Vijfheerenlanden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Merwedekanaal 11,6 km; – Provinciale weg N484 4,8 km; – Diverse kunstwerken en andere bijbehorende assets, o.m. het Sluizencomplex bij Vianen. <p>De uitbreiding van het tramnet met de Uithoflijn (tram 22, 9 km) en overname in beheer van de kunstwerken van de gemeente Utrecht. De bijna volledige modernisering van de oorspronkelijke SUNIJ-lijn (Sneltram Utrecht – Nieuwegein – IJsselstein). Nieuwe trams met een lage vloer van 33- en 41 meter inclusief een nieuwe tramremise. Het beheer is aangepast aan de nieuwe techniek van de nieuwe assets. Deze uitbreiding was al voorzien in de nota van 2018, maar nog niet gerealiseerd.</p> <p>Realisatie van een extra stalling voor elektrische bussen op het remiseterrein in Nieuwegein.</p> <p>Met enkele nieuwbouwprojecten is al rekening gehouden. Dit overzicht is limitatief opgenomen in § 2.1.</p>
Dekking van vast onderhoud en variabel onderhoud uit exploitatie en verrekening van jaarlijkse fluctuatie uit de bestemmingsreserve Beheer en Onderhoud infrastructuur kapitaalgoederen	Dekking van vast onderhoud uit exploitatie. Dekking van variabel onderhoud uit exploitatie en verrekening van jaarlijkse fluctuatie uit de bestemmingsreserve Beheer en Onderhoud. Verscherpte definitie van het onderscheid tussen vast onderhoud en variabel onderhoud..

De Aanpak Duurzaam GWW was gericht op het uitwerken van effectieve duurzaamheidsmaatregelen.	Dekking van enkele kostenverhogende duurzaamheidsmaatregelen is voorzien: <ul style="list-style-type: none"> - Ecologisch bermbeheer; - Kwaliteitsverbetering van bestaande fietspaden en parallelwegen; Voor het overige is het nog te vroeg om de invloed op de kosten van beheer te bepalen. Op voorhand daarvoor geen extra budget aangevraagd.
Bediening van bruggen en sluizen financieel bij Fysieke Leefomgeving.	Bediening van bruggen en sluizen overgenomen in de budgetbehoefte. Verschuiving van kosten.
Inventariseren van riolering start als deel van de asset verhardingen.	Hemelwaterafvoeren, riolering, kolken en putten van de provinciale infrastructuur zijn als aparte asset gedefinieerd.
Verkeersmanagement en verkeersregelininstallaties apart.	Samengevoegd tot de asset verkeersmanagementsysteem, inclusief de verkeersmanagementdienst PUVIS.
Prijspeil 2017, zonder indexeren in de financiële prognoses. Bij de eerstvolgende actualisering wordt het prijspeil aangepast.	Prijspeil 2021, zonder indexeren in de financiële prognoses. Bij de eerstvolgende actualisering wordt het prijspeil aangepast.

De Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit wordt minimaal eens in de vier jaar geactualiseerd aan het begin van een nieuwe collegeperiode. De Nota Kapitaalgoederen 2018 was van toepassing tot 2022. Vanwege de opgetreden groei van de beheerlasten door de toevoeging van gemeente Vijfheerenlanden en het in beheer nemen van de Uithoflijn met nieuwe trams en de tramremise is ervoor gekozen de Nota Kapitaalgoederen een jaar eerder te actualiseren. Als de doelen die worden gesteld aan doorstroming, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid van de provinciale infrastructuur en het tramsysteem veranderen, moeten de gevolgen daarvan voor het beheer en voor de budgetbehoefte daarmee in overeenstemming worden herzien.

Hoofdstuk 2 De kapitaalgoederen

Samenvatting

De provincie Utrecht is eigenaar en beheerder van infrastructurele kapitaalgoederen. Dit hoofdstuk geeft inzicht in de infrastructurele kapitaalgoederen die de provincie beheert. Op basis van de informatie in het beheermanagementsysteem voor de wegen en vaarwegen en het beheersysteem voor de OV-assets is de Nota Kapitaalgoederen opgesteld.

Kapitaalgoederen is de financiële term voor bezittingen waarin de provincie heeft geïnvesteerd en die maatschappelijke waarde vertegenwoordigen. Een maatschappelijke waarde in termen van mobiliteit, veiligheid en leefbaarheid. Om de waarde van de kapitaalgoederen gedurende de levensduur te behouden, worden deze sober, doelmatig en duurzaam beheerd.

2.1 Omvang van de kapitaalgoederen

De provincie Utrecht is eigenaar en beheerder van infrastructurele kapitaalgoederen: autowegen, vaarwegen, traminfrastructuur, remise,abri's, fietspaden en alles wat daarbij hoort. Onderstaande tabel geeft een indruk van de omvang.

De omvang verandert door het toevoegen van nieuwe infrastructuur toegevoegd, zoals de Uithoflijn. Ook overdracht kan leiden tot aanpassingen, zoals het samenvoegen van de gemeente Vijfheerenlanden waarbij een deel van de infrastructuur van de provincie Zuid-Holland is overgedragen. Als infrastructuur geen maatschappelijke waarde meer heeft, dan kan het worden afgebroken of gesloopt. Dat komt eigenlijk slechts sporadisch voor, waardoor er in de afgelopen jaren meer nieuwe infrastructuur bijgekomen is dan dat er wordt afgestoten of gesloopt. De komende jaren zet deze trend door.

Verhardingen				Wegmeubilair		
Hoofdwegen	306	km		Verkeersborden RVV	17.100	st
Parallelwegen	76	km		Rotonde portalen	189	st
Fietspaden	249	km		Abri's, fietsoverkappingen	235	st
Busbanen, vluchtstroken, parkeerstroken etcetera	70	km				
Kunstwerken				Vaarwegen		
Vaste bruggen	235	st		Eem	18	km
Beweegbare bruggen	7	st		Merwedekanaal	17,6	km
Merwedekanaal	6,5 ¹	st		Grecht	8,5	km
Faunapassages	54	st		Linge	10	km
Geleiderail	39	km		Kromme Mijdrecht	10	km
Grondkerende constructies	13,5	km		Oude Rijn	4,5	km
Geluidsschermen	10	km		Damwanden, hout en staal	34,4	km
Duikers diameter <1m	2.529	st		Milieubermen	9	ha
Hekwerken	12	km				
Openbare verlichting				Groen		
Lichtmasten	9.400	st		Bermen	446	ha
Armaturen	10.460	st		Bomen	60.234	st
Schakel/verdeelkasten	153	st				
Verkeersmanagement				Traminfrastructuur		
Bewegwijzering	1.541	st		Trambaan	74	km
Verkeersmanagement-centrale	1	st		Wissels	75	st
Verkeersregelinstallaties	107	st		Overwegen en beveiliging	110	st
Rotonde doseer installaties	5	st		Kunstwerken	25	st
Mobiele snelheids-meetsystemen	15	st		Energievoorziening, rijdraad	74	km
				Onderstations	13	st
Trams				Haltes		
CAF				Tramhaltes	32	st
– 33 meter	27	st		Bushaltes	3	st
– 41 meter	22	st				
Tramremise	1	st				
				Telematicavoorzieningen		
Gebouwen				DRIS systeem met displays	600	st
Tramremise	1	st		Operationeel Controle Centrum Tram	1	st
Opstel terreinen	2	St		Kaart verkoop automaten	68	st
Eindpuntvoorzieningen	3	st		Camera's	180	st

Voor de omvang van de kapitaalgoederen is de peildatum 1 januari 2021 aangehouden. Met de oplevering van nieuwbouwprojecten na 1 januari 2021 wordt alleen rekening gehouden als daartoe een besluit is genomen. Hiermee is rekening gehouden omdat deze projecten op afzienbare termijn in beheer genomen zullen worden. Dit betreft limitatief:

- 5 trams met een lengte van 41 meter (2 stuks in 2021, 3 in 2022);
- Busstallingen Westraven en remiseterrein;
- Tram ondersteunende personeelsvoorziening P+R Science Park.

¹ Het Merwedekanaal is in beheer van provincie Zuid-Holland en provincie Utrecht. De beheergrens gaat over een kunstwerk, zodat beide provincies verantwoordelijk zijn voor beheer van de helft van het kunstwerk. Dit wordt in goed overleg uitgevoerd.

2.2 Verandering van de omvang van kapitaalgoederen

Ten gevolge van nieuwbouw, overdracht en afstoten van provinciale infrastructuur verandert de omvang van de kapitaalgoederen en stijgen of dalen de beheerlasten. Bij toekomstige besluitvorming over de aanleg van nieuwe infrastructuur worden de beheerlasten expliciet betrokken bij de afweging. De beheerlasten kunnen ook veranderen door wijzigingen van het wettelijk kader of door aanpassing van het beleid van de provincie Utrecht.

Bij alle toekomstige besluitvorming over de aanleg van nieuwe infrastructuur worden de gevolgen voor de beheerlasten direct meegewogen. De basis daarvoor is het Meerjareninvesteringsplan (MIP) voor nieuwbouwprojecten. Als een besluit wordt genomen om nieuwe infrastructuur te realiseren, dan wordt de budgetbehoefte voor beheer bij de eerstvolgende actualisering van de Nota Kapitaalgoederen aangepast.

Ten opzichte van de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2018 zijn veranderingen opgetreden in de omvang van de infrastructurele kapitaalgoederen van de provincie Utrecht.

Het Utrechtse tramsysteem heeft sinds 2018 belangrijke veranderingen ondergaan. Het tramnet is uitgebreid met tram 22, de Uithoflijn. Bij afronding van het project Uithoflijn zijn de kunstwerken die door de gemeente Utrecht ten behoeve van de tram gerealiseerd zijn in beheer overgedragen aan de provincie. Voor de kunstwerken die ook door bussen worden gebruikt zijn met de gemeente voor een periode van 40 jaar afspraken gemaakt over de verdeling van de kosten van variabel onderhoud (24% gemeente – 76% provincie). De oorspronkelijke SUNIJ-lijn is bijna volledig gemoderniseerd. In 2021 worden de SUNIJ-lijn en Uithoflijn nog geïntegreerd tot één doorgaande tramlijn. Er zijn nieuwe 33- en 41 meter CAF trams gekomen met een lage vloer. Voor de nieuwe CAF trams is een nieuwe tramremise met een werkplaats, kantoren en huisvesting voor de verkeersleiding ingericht. In 2021 komen er nog extra trams in dienst om bij verstoringen sneller een vervangende tram in te kunnen zetten. Niet alleen is het areaal uitgebreid, de nieuwe assets en technieken vragen soms ook om andere werkwijzen. Dit heeft geleid tot een andere verdeling van vast onderhoud en variabel onderhoud en een aangepaste verdeling van de budgetbehoefte.

De samenvoeging tot de nieuwe gemeente Vijfheerenlanden heeft geleid tot een grenscorrectie met de provincie Zuid-Holland. Het beheer van 11,6 kilometer van het Merwedekanaal met alle bijbehorende assets, een deel van de rivier de Linge en de N484 met alle bijbehorende assets is door de provincie Zuid-Holland overgedragen aan provincie Utrecht. Het beheer van het Utrechtse deel van het Merwedekanaal wordt door de provincie Zuid-Holland uitgevoerd op kosten van de provincie Utrecht.

Ecologisch bermbeheer is ingevoerd voor versterking van de biodiversiteit als uitwerking van het coalitieakkoord en de omgevingsvisie. Het baggeronderhoud van de bermsloten is geïntensiveerd op aanwijzing van de hoogheemraadschappen. Het beheer van de Grecht, Linge en Kromme Mijdrecht is overgenomen. Het beheer daarvan wordt op kosten van de provincie Utrecht uitgevoerd door het hoogheemraadschap.

Het vergroten van de duurzaamheid is een belangrijke ambitie van de provincie (hoofdstuk 3: Omgevingsvisie). Om uitvoering te geven aan deze ambitie is rekening gehouden met verhoging van de budgetbehoefte voor hogere kwaliteit van de fietspaden (Uitvoeringsprogramma Fiets) en voor het ecologisch bermbeheer. Verder is de provincie Utrecht sinds 1 januari 2020 voorzien van duurzame (groene) energie met garantie van Nederlandse oorsprong (GVO). Deze bijdrage is in samenwerking met 7 andere provincies tot stand gekomen.

In de afgelopen jaren is een start gemaakt met de inventarisatie en inspectie van de riolering als deel van de provinciale wegen en fietspaden. De omvang van de riolering en de budgetbehoefte voor onderhoud ervan rechtvaardigt dat het nu als aparte asset is opgenomen.

Tot slot wordt voor het busvervoer een busstalling met werkplaats gerealiseerd bij Westraven. Voor het opstellen en opladen van elektrische bussen is op het remiseterrein in Nieuwegein een extra stalling aangelegd.

Hoofdstuk 3 Bestaande beleidskaders

Samenvatting

Het beheer van de provinciale infrastructuur en het OV-assets is in overeenstemming met de doelen die Provinciale Staten stelt aan mobiliteit, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Dit hoofdstuk geeft inzicht in de eisen die daarmee aan de bestaande infrastructuur worden gesteld. Bij de uitvoering van onderhoudswerkzaamheden wordt de hinder voor de reiziger en andere gebruikers van de infrastructuur beperkt. Zo wordt de maatschappelijke waarde van de provinciale infrastructuur sober, duurzaam en doelmatig op niveau gehouden.

3.1 Coalitieakkoord 2019 – 2023

In 2019 is het coalitieakkoord 'Nieuwe energie voor Utrecht' gepresenteerd. Bij de keuzes voor het akkoord en toekomstig te maken keuzes zijn zeven waarden benoemd. Twee daarvan zijn direct van invloed op het beheer van de bestaande infrastructuur en het tramsysteem:

- *Wij bouwen aan een gezonde, groene, duurzame en aantrekkelijke provincie voor onze inwoners en de generaties na ons.*
- *We gaan voortvarend aan de slag met duurzame energie en energiebesparing.*

Deze waarden betekenen dat bij het beheer van de infrastructuur nadrukkelijker aandacht is voor leefbaarheid, het klimaatakkoord, de transitie naar een circulaire economie, de energietransitie en behoud (verbetering) van biodiversiteit, naast het faciliteren van de groei van de mobiliteit en het vergroten van de veiligheid.

De provincie Utrecht geeft het goede voorbeeld door circulariteit, duurzaamheid en klimaatadaptatie mee te nemen in haar plannen en te zorgen dat de eigen infrastructuur energie oplevert in plaats van kost. De landelijke afspraken in het kader van het klimaatakkoord worden vertaald in de uitvoeringsprogramma's. Onder andere op het terrein van emissieloos vervoer en duurzame inkoop van infrastructurele werkzaamheden en beheer.

Dit is onder meer uitgewerkt in het ecologisch beheer van de bermen langs de wegen en vaarwegen zodat wordt bijgedragen aan het vergroten van de biodiversiteit. Ook maatregelen als stil asfalt en gevelisolatie die worden voorgesteld in het Actieplan Omgevingslawaai dragen bij. De provincie wil het voortouw nemen om van Utrecht dé fietsregio van Europa te maken. Het bestuur zet in op groei van het openbaar vervoer, het mijden van de spits door automobilisten en is zeer terughoudend met nieuwe weginvesteringen.

Het actualiseren van de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit geeft uitwerking aan de waarde:

- *Wij brengen in deze bestuursperiode onze financiële werkprocessen en de organisatie op orde.*

Deze nieuwe nota draagt bij aan het herijken van de meerjarenbegroting. De bestaande budgetten en de onderbouwing van de bestemmingsreserves voor het variabel onderhoud van de infrastructuur zijn fundamenteel tegen het licht gehouden en zijn taakstellend.

3.2 Omgevingsvisie provincie Utrecht

In de Omgevingsvisie staat hoe de provincie zich wil voorbereiden op de toekomst tot 2050 en hier richting aan geeft gezien alle ontwikkelingen die op de provincie afkomen en die ruimte vragen. Veel verschillende partijen, gemeenten en waterbeheerders gaven hun input en daar is dankbaar gebruik van gemaakt om te komen tot een evenwichtig geheel. De Omgevingsvisie en de Interim verordening (die vooruitloopt op de Omgevingsverordening) treden in april 2021 in werking.

Met zeven beleidsthema's wordt richting gegeven aan de ontwikkeling en de bescherming van een gezonde en veilige leefomgeving. In 2050 hebben we een provincie Utrecht:

- *waarin stad en land gezond zijn;*
- *die klimaatbestendig en waterrobuust is;*
- *waarin duurzame energie een plek heeft;*
- *met vitale steden en dorpen;*

- die duurzaam, gezond en veilig bereikbaar is;
- met een levend landschap, erfgoed en cultuur;
- die een toekomstbestendige natuur en landbouw heeft.

Al deze thema's zijn in verband te brengen met ons streven naar een duurzame, circulaire en in alle opzichten gezonde en vitale provincie. Het vergroten van de duurzaamheid is een belangrijke ambitie van de provincie.

Voor de bestaande infrastructuur en het tramsysteem staan relevante uitgangspunten in de omgevingsvisie: *'We willen dat Utrecht goed bereikbaar blijft en streven daarom naar het beter benutten van het spoor- en hoogwaardig OV-netwerk met aandacht voor het beter benutten van het hoofdwegennet en provinciale wegennet. ... Wij zien bereikbaarheid in samenhang met wonen, werken, voorzieningen, duurzaamheid, gezondheid en veiligheid. Daarbij zetten we in op knooppuntontwikkeling om overstap tussen vervoerwijzen mogelijk te maken en het OV- en fietsgebruik te stimuleren. ... Tussen een aantal woon-, werk- en leefgebieden leggen we een regionaal netwerk van (snel)fietsroutes aan. Voor het goederenvervoer zetten we in op betere benutting van de bestaande vaarwegen en verduurzaming van het vervoer over land.'*

De Mobiliteitsvisie Provincie Utrecht is opgenomen in de Omgevingsvisie en vervalt wanneer deze in werking treedt.

3.3 Beleidskader voor het tramsysteem

Op grond van de Wet Lokaal Spoor zijn Gedeputeerde Staten verantwoordelijk voor de veiligheid, het gebruik en het beheer van het tramsysteem in de provincie Utrecht. Dit gaat om het tramsysteem tussen IJsselstein, Nieuwegein, Utrecht Centraal en het Utrecht Science Park (USP). De Wet Lokaal Spoor borgt de integrale veiligheid van het tramsysteem. Om te zorgen voor kwalitatief goed en doelmatig beheer heeft Gedeputeerde Staten de Beheervisie Tramsysteem 2020-2024 op 24 maart 2020 vastgesteld. De Beheervisie biedt een kader van het gewenste kwaliteitsniveau in termen van veiligheid, betrouwbaarheid, beschikbaarheid en kwaliteit voor de beheerder van het tramsysteem en de vervoerder (concessiehouder). De Beheervisie wordt ten minste eens in de vier jaar geactualiseerd en vastgesteld.

Met een jaarlijks beheerplan wordt uitvoering gegeven aan de kaders van de Beheervisie en de eisen uit de Wet Lokaal Spoor. In het beheerplan is expliciet opgenomen wat dat jaar moet gebeuren en welk budget daarvoor is gereserveerd. Tot het beheerplan behoren de railinfrastructuur, inclusief de stroomvoorziening, de trams, de remise, haltes en alle andere bijkomende voorzieningen. De focus in het beheerplan ligt op de veiligheid, beschikbaarheid, betrouwbaarheid en de kwaliteit van het tramsysteem.

3.4 Beleidsplan Vaarwegbeheer 2013 – 2025

De provincie is verantwoordelijk voor het vaarwegbeheer en het nautisch beheer van een aantal waterwegen op haar grondgebied. Deze verantwoordelijkheid is opgenomen in de Waterverordening provincie Utrecht 2009 en vloeit voort uit de Waterwet, de Provinciewet en de Scheepvaartverkeerswet. Alleen het beheer van De Eem en De Oude Rijn (het deel dat in provincie Utrecht ligt) voert de provincie zelf uit. Het beheer van de overige waterwegen is ondergebracht bij andere provincies, waterschappen en gemeenten. De basis voor dit beheer wordt vastgelegd in het Perspectief op de Waterwegen dat in het eerste kwartaal van 2021 ter vaststelling aan GS wordt aangeboden.

Het kwaliteitsniveau voor De Eem is vastgelegd in de Beheer- en inrichtingsvisie Eem. In deze visie is het profiel van de Eem gebaseerd op CEMT-klasse III (tot 1.000 ton vrachtschepen). De visie voorziet in een combinatie van recreatief vaarweggebruik en beroepsvaart van en naar Amersfoort. Jaarlijks vinden werkzaamheden plaats, zoals een gefasegewijze vervanging van de damwanden. Het is de bedoeling om in het jaar 2021 ter nadere uitwerking van het Perspectief op de Waterwegen een nieuwe beheer- en richtingsvisie voor De Eem op te stellen. Daarvoor zullen we dan in gesprek gaan met de belanghebbenden en gebruikers van de rivier.

Per 1 januari 2019 is het aantal waterwegen binnen Utrecht toegenomen als gevolg van de gemeentelijke herindeling Vijfheerenlanden met bijgaande provinciale grenswijziging. Het Merwedekanaal ten zuiden van de Lek is in beheer gegeven bij provincie Zuid-Holland, rivier De Linge bij Waterschap Rivierenland. Voor beide

waterwegen zijn beheerovereenkomsten opgesteld, voor de oeververvangingen van het Merwedekanaal een afzonderlijke samenwerkingsovereenkomst met provincie Zuid-Holland. Het Merwedekanaal is nog eigendom van Het Rijk. De verwachting is dat dit eigendom in 2021 aan de provincie wordt overgedragen.

3.5 Uitvoeringsprogramma Fiets 2019 – 2023

'In dit uitvoeringsprogramma Fiets formuleren we hoe we onze ambitie willen waarmaken om dé fietsregio van Europa te worden. Dit doel staat in het coalitieakkoord 'Nieuwe energie voor Utrecht (2019-2023)' en gaat gepaard met een investering van bijna € 100 miljoen tot 2023. Wij willen, samen met gemeenten en overige wegbeheerders, een ingrijpende verbetering en vergroting (schaalsprong) van de fietsvoorzieningen doorvoeren. En de fiets de aantrekkelijkste en populairste manier van verplaatsen maken voor ritten tot 15 kilometer. ...'

Relevant is de voorgenomen kwaliteitsverbetering van de provinciale fietspaden als bijdrage aan het Regionale Fietsnetwerk dat streeft naar de kenmerken vlot, veilig en comfortabel. Daartoe wordt een analyse uitgevoerd van de plekken of trajecten die nog niet aan het beoogde kwaliteitsniveau voldoen. De streefwaarde is erop gericht dat in 2028 90% van de eigen assets van het Regionaal fietsnetwerk voldoet aan de CROW-richtlijnen.

Om uitvoering te geven aan het programma wordt het kwaliteitsniveau van bestaande fietspaden en parallelwegen verhoogd. Dat betekent dat het fietscomfort op bestaande fietspaden wordt verbeterd door bijvoorbeeld klinkerverharding te vervangen door asfaltverharding of door het aanbrengen van extra verlichting. Ook lopen onderzoeken naar nieuwe ongelijkvloerse kruisingen (fietsstunnels of -bruggen) en maatregelen aan parallelwegen. Aanleg van dit soort grote maatregelen, nieuwe fietspaden en verbreding van bestaande fietspaden wordt gefinancierd uit investeringen. Op termijn zal het wel leiden tot uitbreiding van het areaal van fietspaden en fietsvoorzieningen. Voor het beheer daarvan wordt te zijner tijd de budgetbehoefte in beeld gebracht.

3.6 Uitvoeringsprogramma Openbaar Vervoer 2019 – 2023

In het uitvoeringsprogramma Openbaar Vervoer 2019-2023 zijn de OV-ambities en OV-opgaven uitgewerkt in vier actielijnen:

- *Exploiteren*: Aansturen van de gecontracteerde vervoerders en regiotaxi;
- *Ontwikkelen*: Ontwikkelen van de visie voor de (middel)lange termijn en voorbereiden van de nieuwe vervoersconcessies;
- *Investeren en subsidiëren*: Verbeteren van de kwaliteit van de OV-infrastructuur en van de doorstroming in het OV;
- *Beheren en onderhouden*: duurzaam beheren en onderhouden van de eigen OV-assets zodat ze met tevredenheid gebruikt kunnen worden door en voor de reiziger.

De eerste drie actielijnen hebben mogelijk op termijn gevolgen voor de budgetbehoefte voor instandhouding van de OV-assets. De vierde actielijn heeft daarop direct betrekking. Dit is uitgewerkt in de Beheervisie Tramsysteem 2020-2024 en het beheerplan dat jaarlijks inzicht geeft in de instandhoudingsactiviteiten van de OV-assets. Het Uitvoeringsprogramma OV 2019 - 2023 is vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 3 december 2019.

In de Beheervisie zijn Kritieke Prestatie Indicatoren (KPI) uitgewerkt die eenvoudig inzicht geven in de prestatie van het tramsysteem. Deze KPI volgen uit de kwaliteitseisen die zijn vastgelegd in het Uitvoeringsprogramma Openbaar Vervoer 2019-2023 (GS-besluit 3 december 2019).

3.7 Uitvoeringsprogramma Provinciale wegen en vaarwegen 2019 – 2023

In het uitvoeringsprogramma Provinciale wegen en vaarwegen 2019-2023 wordt betekenis gegeven aan het coalitieakkoord 2019 – 2023 in de opgaven:

1. Huidige kwaliteitsniveau handhaven en infrastructuur beschikbaar houden.
2. Balans creëren tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid.
3. De concernopgave binnen het domein mobiliteit:
 - a. Klimaatadaptatie.

- b. Energietransitie.
- c. Circulariteit.

Deze opgaven zijn uitgewerkt in vier actielijnen:

1. Beheer en onderhoud: in stand houden van de bestaande infrastructuur.
2. Studie: kwaliteitsverbetering van de infrastructuur en omgeving.
3. Voorbereiding en realisatie van kwaliteitsverbeteringen.
4. Monitoring en evaluatie, inclusief schouw.

Monitoring en evaluatie is verweven met de andere actielijnen. Onderscheid wordt gemaakt naar proces-, projectevaluatie en technische (data)evaluatie. De actielijnen 1 en 4 zijn direct van invloed op de budgetbehoefte voor instandhouding van alle assets. De actielijnen 2 en 3 zijn van invloed als kwaliteitsverbeteringen leiden tot uitbreiding (of beperking, dat komt echter minder voor) van het areaal aan provinciale infrastructuur.

Twee prestatie-indicatoren geven inzicht in de stand van de opgaven:

- De onderhoudstoestand van verhardingen, bruggen en viaducten;
- De tijdsduur dat wegen niet beschikbaar zijn door wegwerkzaamheden.

3.8 Doelen van beheer

De maatschappelijke waarde van de infrastructuur wordt sober, duurzaam en doelmatig op peil gehouden tegen aanvaardbare kosten, te beoordelen door Provinciale Staten. Onderstaande doelen van beheer zijn vastgesteld door Provinciale Staten:

Verhardingen: *de verharding wordt op dusdanige wijze onderhouden dat het kwaliteitsniveau op minimaal 95% van het wegennet voldoende (basisniveau) is, gemeten volgens de gestandaardiseerde CROW — methodiek.*

Kunstwerken: *de strategische onderhoudsfilosofie is het kunstwerkenbestand in goede staat te houden. Dat wil zeggen functioneel, veilig en schoon. Voor het bepalen van de technische kwaliteitsniveaus van de kunstwerken wordt de landelijke norm NEN 2767-4 toegepast waarbij de conditie van een kunstwerk objectief wordt vastgesteld. Kunstwerken worden zodanig onderhouden zodat ze een conditiescore 1,2 of 3 conform de NEN 2767-4 hebben.*

Verkeersmanagementsystemen: *In het beheer is een onderscheid gemaakt van de verkeersmanagementsystemen langs de weg (o.a. de verkeerslichten) en de verkeersmanagementcentrale (VMC) in Huis ter Heide. De systemen buiten worden getoetst aan de veiligheidsnormen NEN 1010/3140 en onderhouden op CROW Kwaliteitsniveau B. Daarnaast wordt er voor het beheer van verkeerslichten het onderliggende beleidsstuk ‘geregelde kwaliteit verkeerslichten’ gevolgd. Voor de VMC geldt dat deze in goede staat wordt gehouden. Enige vorm van functieverlies wordt hersteld.*

Openbare wegverlichting: *De ambitie voor openbare verlichting ligt vast in beleid “Donker waar het veilig kan, licht waar nodig”. Met dit beleid levert de provincie een bijdrage aan de verbetering van de verkeersveiligheid, sociale veiligheid en comfort van de weggebruiker. Het levert tevens een bijdrage aan verduurzaming van de openbare verlichtingsinstallaties. De systemen buiten worden getoetst aan de veiligheidsnormen NEN 1010/3140.*

Groen: *De provincie Utrecht past ecologisch wegbermbeheer toe langs een groot deel van haar wegen. Om ervoor te zorgen dat bij het beheer en onderhoud van wegen voldoende en tijdig rekening gehouden wordt met de aanwezige flora en fauna, wordt er gewerkt met de gedragscode provinciale infrastructuur. Bij bomen wordt er gestreefd naar een duurzaam bomenbestand langs provinciale wegen, waarbij rekening wordt gehouden met het belang van de verkeersveiligheid, de ecologie en het landschap.*

Vaarwegen: *De waterwegen gelegen in de provincie Utrecht kunnen worden onderverdeeld in A-, B- en C-vaarwegen. Waarbij A-vaarwegen bedoeld zijn voor de grotere beroepsvaart, ingedeeld in de Europese classering CEMT 0 t/m 4 en C-vaarwegen voornamelijk recreatief gebruik voorstaat. Het ambitieniveau van de provincie Utrecht wordt beschreven in het beleidsstuk “Perspectief op de Waterwegen” waarin in de bijlagen per waterweg het beleid wordt geformuleerd.*

OV-assets: In de Beheervisie geeft Gedeputeerde Staten sturing aan het beheer van het tramsysteem door middel van prestatieafspraken die zijn uitgewerkt in KPI. De KPI zijn naar drie thema's ingericht:

- **Veiligheid** *Fysieke veiligheid is een randvoorwaarde: Er wordt geen vervoer aangeboden, tenzij dit (voldoende) veilig is.*

- **Beschikbaarheid en Betrouwbaarheid** *Het niet of beperkt beschikbaar zijn van het systeem is de meest ernstige vorm van disfunctioneren, omdat het systeem dan niet meer voorziet in haar primaire functie: het vervoeren van reizigers. De beschikbaarheid van het systeem wordt bepaald door de techniek, de operatie en exogene factoren.*

- **Kwaliteit** *Er zijn diverse kwaliteitsfactoren die aanvullend zijn op de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het tramsysteem, zoals de kwaliteit voor de reizigers (comfort) en voor de omgeving (beperking van neveneffecten).*

3.9 Duurzaamheid

Het vergroten van de duurzaamheid is een belangrijke ambitie van de provincie. Zowel in het coalitieakkoord als in de ontwerp omgevingsvisie gaat het om bijdragen aan het klimaatakkoord de transitie naar een circulaire economie, de energietransitie, behoud (verbetering) van biodiversiteit en klimaatadaptatie. Om uitvoering te geven aan deze ambitie is in deze nota rekening gehouden met verhoging van de budgetbehoefte voor hogere kwaliteit van de bestaande fietspaden, voor de levering van duurzame energie met garantie van Nederlandse oorsprong en voor ecologisch bermbeheer.

Bij de uitvoering van onderhoudswerkzaamheden worden praktische maatregelen getroffen die gericht zijn op bijdragen aan de duurzaamheidsdoelstellingen. Het contract voor onderhoud van verhardingen draagt bij aan het Schone Lucht Akkoord. Het is onder meer gegund op basis van het beperken van de uitstoot tijdens uitvoering van werkzaamheden. Dit wordt gerealiseerd door samenwerking van de opdrachtnemer en de provincie in het bouwteam verhardingen. Steeds meer opdrachten worden circulair aan marktpartijen uitgevraagd.

Het vergroten van efficiency, zoals het beperken van transportafstanden, het beperken van grondverzet (gesloten grondbalans) en hergebruik van materialen, zoals damwanden en geleiderail vermindert de gevolgen voor het milieu. Van levensduurverlenging wordt ook een aanzienlijke duurzaamheidsbijdrage verwacht. Door uitstel van onderhoud en vervanging worden schaarse grondstoffen en energie bespaard. De aandacht gaat hierbij vooral uit naar asfaltverhardingen en kunstwerken, maar ook andere assets zijn in dit kader interessant. Bij al deze maatregelen gaan bijdragen aan de duurzaamheidsdoelstellingen en beperking van de onderhoudskosten hand in hand.

In de sector zijn brede initiatieven waarin de provincie participeert zoals de asfaltimpuls en het betonakkoord. Verwacht wordt dat hier concrete maatregelen uit volgen in de toekomst waarvan de gevolgen voor de onderhoudskosten nog onzeker zijn. Andere maatregelen, zoals inzet van materieel met minder uitstoot, elektrisch materieel, nieuwe duurzame (hernieuwbare) materialen en het verminderen van de rolweerstand van verhardingen leiden tot verhoging van de onderhoudskosten.

Het is nog te vroeg om de invloed van effectieve duurzaamheidsmaatregelen op de budgetbehoefte voor beheer te onderbouwen. Daarom wordt in deze nota nog geen extra budget aangevraagd voor toekomstige duurzaamheidsmaatregelen voor vast onderhoud en variabel onderhoud. Als duurzaamheidsmaatregelen leiden tot extra kosten dan wordt dit gespecificeerd in het MOP. Dit kan leiden tot een gemiddelde verhoging van circa 5% - 10% van de totale budgetbehoefte. Per asset zal de bijdrage aan de duurzaamheidsdoelstellingen en het extra budget dat daarvoor nodig is variëren. Al genomen besluiten over circulariteit en duurzaamheid in beheer en onderhoudsprojecten en ecologisch bermbeheer zijn wel meegenomen.

Voor vervangingen worden de kosten van duurzaamheidsmaatregelen meegenomen in het investeringsvoorstel, evenals voor nieuwbouw.

3.10 Omgeving

Belanghebbenden staan centraal bij beheer van infrastructuur. De belanghebbenden bestaan niet alleen uit weggebruikers en reizigers met het openbaar vervoer, maar ook uit aan- en omwonenden die hinder ondervinden van wegwerkzaamheden of werkzaamheden aan de railinfrastructuur. De belanghebbenden zijn een belangrijke factor bij het programmeren van onderhoudswerkzaamheden. De belanghebbenden worden tijdig betrokken bij overleg over de voorgenomen werkzaamheden. Het verminderen van de hinder voor zowel omwonenden als weggebruikers en reizigers leidt tot maatregelen bij de uitvoering van onderhoud. Een voorbeeld daarvan is inzet van bussen als de traminfrastructuur tijdelijk buiten dienst is genomen.

Om de verstoring van de doorstroming tijdens wegwerkzaamheden tot een minimum te beperken, worden wegwerkzaamheden regionaal afgestemd met collega wegbeheerders. Onder de naam RegioRegie wordt geïnventariseerd welke werkzaamheden gepland staan en wordt zoveel als mogelijk voorkomen dat een combinatie van werkzaamheden leidt tot onnodige verkeersoverlast.

Bij werkzaamheden aan de traminfrastructuur wordt voorkomen dat de dienstregeling wordt beïnvloed om betrouwbaarheid en voorspelbaarheid van het tramvervoersysteem aan de reizigers te bieden. Werkzaamheden worden afgestemd met andere beheerders, zowel weg-, rail- als gebouwbeheerders. Werkzaamheden die alleen kunnen worden uitgevoerd in een buitendienststelling worden zo veel als mogelijk gecombineerd, zodat slechts één buitendienststelling nodig is. Deze buitendienststellingen worden in weekenden en vakantieperiodes gepland, tenzij dat niet anders kan. Bij een buitendienststelling worden bussen ingezet.

Hoofdstuk 4 Beheerstrategie

Samenvatting

De beheerstrategie voorziet in behoud van de maatschappelijke waarde van de provinciale infrastructuur tegen aanvaardbare kosten en risico's. Centraal hierbij staat de voortdurende afweging van prestaties, risico's en kosten. Het beheer wordt risicogestuurd uitgevoerd. Onderhoudsactiviteiten worden bepaald op basis van het risico dat een object zijn functie verliest en de gevolgen daarvan. De systematische en gestandaardiseerde werkwijze van assetmanagement wordt gebruikt. Kenmerk van assetmanagement is het voortdurend verbeteren van de aanpak, de organisatie en werkwijze.

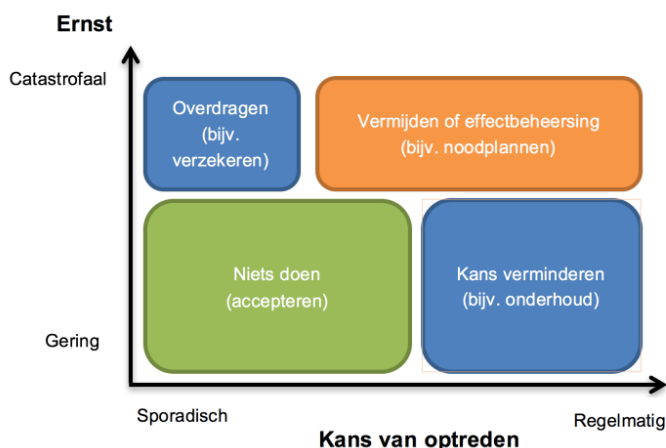
4.1 Risicogestuurd beheer

In de jaren 80 van de vorige eeuw kon nog worden volstaan met reactief beheer. Dat bestond voornamelijk uit herstel van opgetreden schade. Sinds de jaren 90 worden steeds hogere eisen gesteld aan de beschikbaarheid van de infrastructuur. Het antwoord daarop is planmatig beheer, waarbij onderhoudswerkzaamheden worden uitgevoerd voordat schade optreedt. Planmatig betekent ook dat het moment van uitvoering van de werkzaamheden en de uitvoering zelf optimaal kan worden voorbereid. De werkzaamheden worden vooraf afgestemd met de omgeving. Door onderhoudswerkzaamheden aan verschillende assets te combineren, zoals wegen, groen en het afwateringssysteem wordt de duur van de hinder beperkt. Kenmerkend voor integraal beheer is dat het uitgaat van optimaal technisch beheer en beperking van hinder. De beheerkosten zijn een afgeleide daarvan.

De beheerkosten worden effectiever beheerd door risicogestuurd beheer. Centraal hierbij staat de voortdurende afweging tussen prestaties, risico's en kosten. 'Prestaties' is de bijdrage die de infrastructuur levert aan de doelen die de provincie heeft gesteld aan doorstroming, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. 'Risico's' zijn ongewenste gebeurtenissen die deze prestaties bedreigen, met name het risico op falen van assets. 'Kosten' is het budget dat nodig is om de infrastructuur in overeenstemming met de gewenste prestaties en aanvaardbare risico's te beheren. Het doel is om onderhoudsactiviteiten te plannen op basis van het risico dat een object zijn functie verliest en de gevolgen daarvan.

Er zijn assets waarvan de gevolgen beperkt zijn als ze stuk zijn, bijvoorbeeld een enkele lamp langs een provinciale weg. Van andere assets leidt falen direct tot ongewenste gevolgen, zoals een defect verkeerslicht. Dat heeft direct onaanvaardbare gevolgen voor de doorstroming en de veiligheid. Dat geldt ook voor een tram die stilvalt of een viaduct dat instort. Hoe groter de gevolgen van het falen en hoe groter de kans op optreden ervan, des te groter het risico.

Bovenstaande voorbeelden leiden allemaal tot een andere aanpak van het beheer. Bij openbare verlichting is het aanvaardbaar om te wachten tot de eerste stuk gaat. Dat is niet het geval bij de andere voorbeelden. Dan wordt door middel van periodieke schouw door eigen medewerkers, gerichte inspectie en onderzoek het storingsvrij functioneren bewaakt en worden op tijd onderhoudsmaatregelen genomen om falen te voorkomen. De frequentie van schouw, inspecties en onderzoek worden aangepast aan het risico van falen.



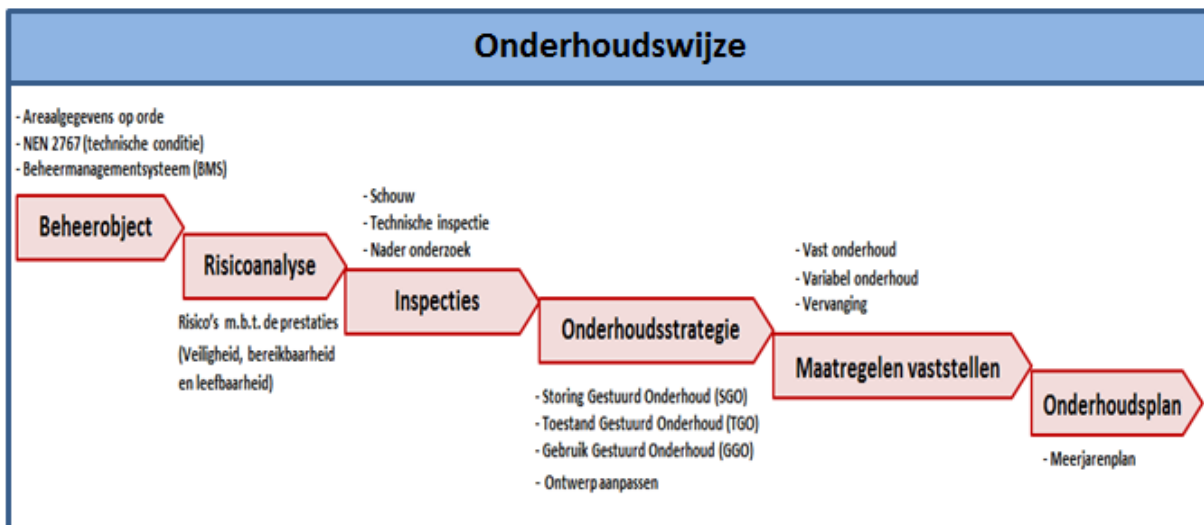
Risico van falen van een asset.

Deze systematische en gestandaardiseerde aanpak van het beheer wordt assetmanagement genoemd. Kenmerken van assetmanagement zijn de voortdurende afweging van prestaties, kosten en risico's bij alle keuzes die worden gemaakt. Alle onderhoudsactiviteiten dragen bij aan de doelstellingen van de provinciale infrastructuur: Doorstroming, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Assetmanagement is gericht op voortdurend verbeteren. Voor assetmanagement bestaat een internationale norm, de NEN-ISO 55001. Deze norm dient als leidraad voor de ontwikkeling van het beheer van de provinciale infrastructuur. Op termijn kan de provincie Utrecht kiezen voor certificering. De provincies Overijssel, Noord-Holland en Zuid-Holland hebben dit certificaat behaald.

4.2 Beheercyclus

Onderhoudsmaatregelen worden bepaald op basis van alle beschikbare informatie. Dat betreft onder meer de leeftijd en de gewenste prestaties van een object. Met periodieke schouw door eigen medewerkers, gerichte inspecties, metingen en onderzoek wordt de staat van onderhoud van een object bewaakt. Alle informatie wordt verzameld in een geautomatiseerd beheersysteem. Op grond van afweging van prestaties, kosten en vooral de risico's op falen van een object worden onderhoudsmaatregelen bepaald en verantwoord.

De onderhoudsmaatregelen dienen enkele jaren vooruit te worden bepaald en voor meerdere jaren inzichtelijk te zijn. Alle noodzakelijke onderhoudsmaatregelen worden voor de eerstvolgende vier jaar inzichtelijk gemaakt in het Meerjarenonderhoudsplan (MOP). Aansluitend worden de onderhoudswerkzaamheden voor het eerste jaar gedetailleerd uitgewerkt in het Beheerplan voor het tramsysteem en het Uitvoeringsplan voor de overige infrastructuur. Het MOP, het beheerplan en uitvoeringsplan zijn gebaseerd op de werkelijke onderhoudsbehoefte die is vastgesteld op basis van afweging van prestaties, kosten en risico's en alle beschikbare informatie over de assets.



Proces van risico gestuurd beheer

De werkzaamheden aan de provinciale wegen worden zoveel mogelijk trajectgewijs opgepakt. Een traject bestaat uit één of meer aaneengesloten wegdelen. Bij de trajectbenadering worden onderhoudswerkzaamheden zoveel mogelijk gebundeld, zodat ze tegelijk worden uitgevoerd tijdens één onderhoudsmoment. Daarmee wordt de hinder beperkt tot één uitvoeringsperiode. Het bundelen mag niet leiden tot het zodanig vervoegd uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden dat daardoor de beheerkosten toenemen. Per geval wordt bij de bundeling van werkzaamheden een zorgvuldige afweging gemaakt van de verwachte hinder (prestatie), de kosten en de risico's.

Om het aantal buitendienststelling van het tramsysteem te beperken is de infrastructuur van de oorspronkelijke SUNIJ-lijn in één keer gemoderniseerd. Dit was nodig, omdat de SUNIJ-lijn in 1982 is geopend. De oplevering van de Uithoflijn per eind 2019, de modernisering van de SUNIJ-lijn in 2020-2021, het nieuwe trammaterieel en de remise hebben een belangrijke verbindende factor: De leeftijd van het hele tramsysteem is vrijwel uniform.

Een zorgvuldig overdrachtsproces na realisatie van een project borgt dat het gerealiseerde werk voldoet aan de gestelde eisen en dat alle documenten en data tijdig beschikbaar zijn voor de beheerder. Hiermee beschikt de beheerder altijd over de juiste gegevens na overdracht van een project aan de beheerorganisatie.

4.3 Marktbenadering

In Nederland worden steeds meer beheeractiviteiten op de markt gezet. Dit varieert van beheer van één asset tot langjarig multidisciplinair onderhoud in een geïntegreerd contract. De provincie Utrecht volgt deze trend. Voorbeelden zijn het prestatiecontract voor het onderhoud van het groen langs de provinciale wegen en de procescontractaannemer die integraal verantwoordelijk is voor het Prestatie Gericht Onderhoud van de traminfrastructuur. De provincie Utrecht streeft naar een optimale balans tussen werkzaamheden die we zelf willen blijven doen en werkzaamheden die aan marktpartijen kunnen worden overgelaten. De provincie Utrecht blijft in alle gevallen verantwoordelijk voor het beheer van de provinciale infrastructuur.

Hoofdstuk 5 Budgetbehoefte voor instandhouding

Samenvatting

We hanteren bij het beheer drie typen onderhoud: vast onderhoud, variabel onderhoud en vervangingen. Vast en variabel onderhoud dragen bij aan verlenging van de levensduur van een asset. Vervangingen vinden plaats aan het einde van de levensduur. In alle gevallen betreft het instandhouding van de provinciale infrastructuur, oftewel behouden wat er is. Functionele wijzigingen en verbeteringen zijn daarin niet voorzien.

Vast onderhoud komt ten laste van het exploitatiebudget voor beheer. Variabel onderhoud wordt ook gefinancierd uit de exploitatie maar schommelingen worden verrekend met de bestemmingsreserve Beheer en Onderhoud. Voor vervangingen wordt een investering geactiveerd waarop jaarlijks wordt afgeschreven.

Instandhouding van de infrastructuur kent een structurele budgetbehoefte. Het beheer van de provinciale infrastructuur legt zo jaarlijks beslag op de provinciale begroting. Een onmisbaar instrument bij de beheersing van de kosten is een onderbouwing van de budgetbehoefte.

5.1 Soorten onderhoud

Alle delen van de provinciale infrastructuur worden tijdens de levensduur in stand gehouden zodat ze een structurele bijdrage leveren aan de provinciale doelen doorstroming, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. In stand houden betekent uitsluitend behouden wat er is. Verbeteringen aan de provinciale infrastructuur zijn in de budgetbehoefte niet voorzien. Als bijvoorbeeld bij de vervanging van de asfaltverharding van een weg ook verbreding van de weg gewenst is, dan is de extra budgetbehoefte voor verbreding van de weg niet voorzien. Deze extra budgetbehoefte moet dan worden gedekt via een investeringsvoorstel in het MIP. De budgetbehoefte voor identieke vervanging van de asfaltverharding is wel voorzien in de Nota Kapitaalgoederen. Bij instandhouding wordt onderscheid gemaakt naar vast onderhoud, variabel onderhoud en vervangingen.

Vast onderhoud

Dit betreft kortcyclisch onderhoud dat preventieve werkzaamheden omvat die met een regelmatigheid worden uitgevoerd van één tot enkele keren per jaar. Deze activiteiten zijn erop gericht de gebruiksfunctie van de infrastructuur te waarborgen. Bijvoorbeeld het maaien van de bermen.

Variabel onderhoud

Dit 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 in de regel projectmatig voorbereid en uitgevoerd.

Vervanging

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. Binnen het kader van instandhouding betreft dit vervanging door een identiek object.

Naast deze drie soorten onderhoud is nog budget nodig voor de operationele diensten van incidentmanagement, gladheidsbestrijding, herstel van storingen, schoonhouden van de trams en dergelijke. Deze diensten zijn voorzien in de budgetbehoefte. Omdat dergelijke activiteiten doorlopend nodig zijn wordt het budget meegenomen onder het vaste onderhoud.

Inspecties, onderzoek en andere informatie, bijvoorbeeld over het gebruik van assets, geven voldoende informatie om alle onderhoudswerkzaamheden betrouwbaar te voorzien voor de eerste drie tot vijf jaar. Dat betreft alle soorten onderhoudswerkzaamheden: Vast onderhoud, maar vooral variabel onderhoud en vervangingen. Dat gebeurt risicogestuurd. Zolang een asset aan zijn functie kan voldoen en het risico van falen voldoende klein is binnen acceptabele grenzen wordt niet ingegrepen. Zo wordt een asset zo lang mogelijk benut. Dat is niet alleen kostenefficiënter maar ook duurzamer, omdat de inzet van schaarse grondstoffen en energie wordt uitgesteld tot het onvermijdelijk is.

5.2 Dekking van de budgetbehoefte

Bovenbeschreven verschillende soorten van onderhoud kennen afwijkende onzekerheden voor de prognose van de budgetbehoefte. Op grond van de Nota Investeren hebben ze ook verschillende dekkingsbronnen.

Het vaste onderhoud is door het kortcyclische karakter goed voorspelbaar. Bovendien is het vast onderhoud in de regel voor enkele jaren in prestatiecontracten in opdracht gegeven voor een vaste vergoeding. De budgetbehoefte voor vast onderhoud kent daardoor weinig schommeling. Het wordt direct ten laste van de exploitatierekening gebracht.

Variabel onderhoud is moeilijker te voorspellen, net als vervanging van een asset. Vooral als het moment van variabel onderhoud en van een vervanging in de verre toekomst ligt. De voorspelling van de budgetbehoefte en vooral het moment waarop het onderhoud of de vervanging daadwerkelijk wordt uitgevoerd kennen een grote onzekerheid. De voorspelling van variabel onderhoud en vervangingen voor de lange termijn is gebaseerd op kennis en ervaring.

De langetermijnplanning van assets kan daardoor niet meer zijn dan een indicatieve voorspelling van alle variabel onderhoud en vervangingen. Naarmate het moment van variabel onderhoud of een vervanging nabijkomt wordt de voorspelling ervan nauwkeuriger, omdat dan meer informatie beschikbaar is. Dan wordt het werkelijke moment van uitvoering van variabel onderhoud of van de vervanging bepaald op basis van een risicoafweging. Dan kan ook de budgetbehoefte voor het variabel onderhoud of de vervanging nauwkeuriger worden bepaald.

Variabel onderhoud van asfaltverharding

Van een gewone asfaltverharding is de theoretische levensduur circa 12 jaar. Als een verharding in 2020 wordt aangebracht, dan wordt in de langetermijnplanning het eerstvolgende variabel onderhoud op het traject voorzien in 2032. De degradatie van de asfaltverharding wordt door periodieke schouw, gerichte inspectie, onderzoek en met andere beschikbare informatie van bijvoorbeeld weggebruikers vastgesteld. Als in 2027 uit de beschikbare informatie blijkt dat de verharding nauwelijks is gedegradeerd, dan kan het variabel onderhoud ervan op basis van een risicoafweging worden uitgesteld tot na 2032. Als bijvoorbeeld de asfaltverharding van goede kwaliteit is omdat het onder gunstige condities is aangebracht in 2020 en de verkeersintensiteit meevalt, kan het variabel onderhoud (veel) later dan 2032 worden gerealiseerd. Als dat niet het geval is, dan wordt vanaf 2027 op basis van risicoafweging van inspectiegegevens, onderzoek en andere informatie een nauwkeurige planning en kostenraming gemaakt van het variabel onderhoud. Dit wordt dan opgenomen in het MOP.

De budgetbehoefte voor het variabel onderhoud vertoont jaarlijkse schommelingen. Om dat in de begroting te verevenen is voor het variabel onderhoud een bestemmingsreserve Beheer en Onderhoud ingesteld. In de exploitatie is een vast bedrag opgenomen, de schommelingen in de bestedingen aan het variabel onderhoud komen ten laste van deze bestemmingsreserve. Op grond van het coalitieakkoord 2019 – 2023 worden de bestedingsplannen die onder de reserve liggen jaarlijks getoetst.

Vervangingen vinden plaats uit een investeringsbudget en worden geactiveerd, waarna er jaarlijks op wordt afgeschreven. De afschrijvingslasten en eventuele rentelasten worden gedekt uit het budget Kapitaallasten in de exploitatie. De vervangingsinvesteringen worden aangevraagd in het Meerjareninvesteringsprogramma (MIP).

In de budgetbehoefte is rekening gehouden met inkomsten van derden. Zo zijn de reclame-inkomsten van abri's afgetrokken van de budgetbehoefte voor wegmeubilair, de assetgroep waarin de abri's zijn ondergebracht. Een uitzondering is gemaakt voor de inkomsten van de concessiehouder die niet zijn verrekend met de budgetbehoefte. Voor exploitatie van het tramsysteem is een contract gesloten met de vervoerder. De concessiehouder betaalt een huurprijs voor de trams en gebouwen. Daarin is ook een vaste bijdrage voor gebruik van de infrastructuur begrepen. Deze inkomsten vallen buiten deze Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit, omdat daar een concessievergoeding tegenover staat. De kosten daarvan worden gedekt uit de begrotingspost OV Concessie.

5.3 Budgetbehoefte voor vast en variabel onderhoud

Voor de budgetbehoefte voor vast en variabel onderhoud voor wegen en vaarwegen is gebruik gemaakt van de voorgaande Nota Kapitaalgoederen, het MOP 2021-2024 en de uitvoeringsplannen voor 2021. In het MOP 2021-2024 is meer in detail toelichting gegeven op de veranderingen van de omvang en aanpak van het beheer van de assets en de gevolgen daarvan voor de budgetbehoefte. Per asset is de beheerstrategie, de omvang van het areaal en de budgetbehoefte voor het beheer getoetst door de assetbeheerder en assetmanager.

	Vast / jaar	Variabel / jaar
Wegen		
Kunstwerken	€ 1.760.000	€ 3.750.000
Verharding	€ 710.000	€ 6.510.000
Riolering		€ 1.010.000
Wegmeubilair	€ 270.000	€ 250.000
Groen	€ 1.880.000	€ 980.000
Openbare verlichting	€ 1.190.000	€ 240.000
Verkeersmanagementsysteem	€ 1.640.000	€ 1.480.000
Gladheidsbestrijding		€ 1.200.000
Vaarwegen	€ 650.000	€ 640.000
Bijkomende kosten	€ 300.000	€ 170.000
SOM / jaar	€ 8.400.000	€ 16.230.000

Budgetbehoefte per jaar voor wegen en vaarwegen

In de budgetbehoefte is rekening gehouden met de bijkomende kosten van de opdrachtnemers van de onderhoudswerkzaamheden, zoals maatregelen om de hinder van onderhoudswerkzaamheden te voorkomen of te beperken, bouwplaatskosten, voorbereiding en administratie. In de budgetbehoefte is geen rekening gehouden met de kosten van inzet van medewerkers van de provincie. Het prijspeil van de budgetbehoefte is 2021 en is exclusief BTW.

De bijkomende kosten betreffen kosten die niet kunnen worden toegedeeld aan één asset, zoals:

- Het beheren van terrein steunpunten (div ondersteunende werkzaamheden t.b.v. de districten Huis Ter Heide en De Meern) en werklocatie Ocrieteiland, gereedschappen, materieel, brandstoffen en uitrusting personeel;
- Afvalverwijdering, afhandeling van valwild, niet verhaalbare schade door derden;
- Het assetbeheersysteem, inhuur ondersteuning, assetmanagement.

Voor de budgetbehoefte voor vast en variabel onderhoud van de OV-assets is gebruik gemaakt van het Beheerplan Wet lokaal spoor 2021 en het MOP 2021-2024. In deze documenten is verklaard waarom de budgetbehoefte afwijkt van de budgetbehoefte in de Nota Kapitaalgoederen 2018. De onderliggende verklaring van de veranderingen van de budgetbehoefte ligt in de grootschalige vernieuwing die het tramsysteem sinds 2018 heeft ondergaan en de uitbreiding met assets die in 2018 nog niet waren bepaald. In de Nota Kapitaalgoederen 2018 was een voorschot genomen op de budgetbehoefte op basis van de kennis die toen aanwezig was van de vernieuwing die destijds in volle gang was. In deze nieuwe Nota Kapitaalgoederen 2021 is de budgetbehoefte structureel aangepast aan het vast en variabel onderhoud van het vernieuwde tramsysteem. Per asset is de beheerstrategie, de omvang van het areaal en de budgetbehoefte voor het beheer getoetst door de assetbeheerder en assetmanager.

	Vast / jaar	Variabel / jaar
Trammaterieel	€ 6.470.000	€ 1.930.000
Traminfrastructuur	€ 5.970.000	€ 1.270.000
Energie	€ 2.200.000	
Telematica	€ 1.000.000	€ 310.000
Gebouwen	€ 980.000	€ 160.000
Haltes	€ 650.000	
Bijkomende kosten	€ 540.000	€ 200.000
SOM / jaar	€ 17.810.000	€ 3.870.000

Budgetbehoefte per jaar voor de OV-assets

In de budgetbehoefte is rekening gehouden met de bijkomende kosten van de opdrachtnemers van de onderhoudswerkzaamheden, zoals maatregelen om de hinder van onderhoudswerkzaamheden te voorkomen of te beperken, bouwplaatskosten, voorbereiding en administratie (16% VAT). In de budgetbehoefte is geen rekening gehouden met de kosten van inzet van medewerkers van de provincie. Het prijspeil van de budgetbehoefte is 2021 en is exclusief BTW.

De bijkomende kosten betreffen kosten die niet kunnen worden toegedeeld aan één asset, zoals de veiligheid van het integrale tramsysteem en systeembeheer.

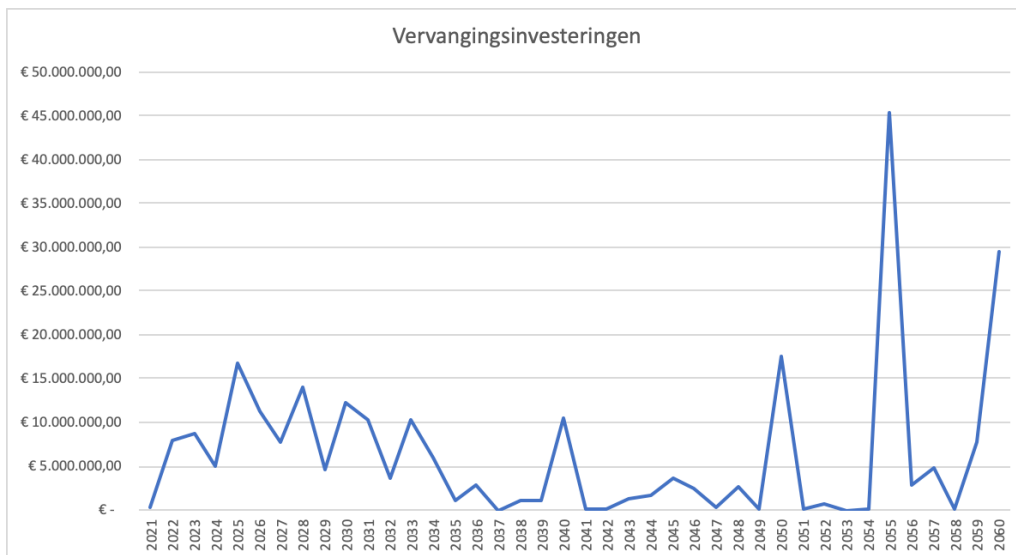
5.4 Vervangingsinvesteringen (in het MIP)

De budgetbehoefte voor vervangingen wordt gedekt uit vervangingsinvesteringen waarop jaarlijks wordt afgeschreven. Deze aanpak 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. In het MIP zijn de kapitaallasten van de vervangingsinvesteringen vermeld.

Het activeren van vervangingsinvesteringen past goed bij de aard van de budgetbehoefte voor vervangingen. Integrale vervanging van infrastructuur aan het einde van de werkelijke levensduur komt relatief weinig voor. Voor betonnen kunstwerken is bijvoorbeeld gerekend met een ontwerp levensduur van 100 jaar. Als een betonnen kunstwerk goed wordt gebouwd, goed wordt onderhouden en niet wordt overbelast zal de werkelijke levensduur langer zijn dan 100 jaar. Door schouw, inspectie en onderzoek wordt de conditie van het kunstwerk zorgvuldig bewaakt. Daarmee wordt voorkomen dat een kunstwerk te vroeg wordt vervangen louter op basis van een theoretische ontwerp levensduur. Het daadwerkelijke moment van vervangen wordt bepaald door afweging van prestaties, kosten en risico's. Als het risico op bezwijken van het kunstwerk te groot wordt, dan is vervanging noodzakelijk. Met deze aanpak wordt daadwerkelijke vervanging van het kunstwerk op verantwoorde wijze zo lang mogelijk uitgesteld, evenals de vervangingsinvestering. Dat is niet alleen kosteneffectief, maar levert ook direct een bijdrage aan de duurzaamheidsdoelstellingen. Levensduurverlening leidt tot vermindering van inzet van schaarse grondstoffen en energie. Deze aanpak betekent ook dat het op lange termijn prognosticeren van het moment van vervangen van een kunstwerk onzeker is.

In de vorige eeuw zijn twee bouwpieken te onderscheiden van 1930 tot 1940 en van 1965 tot 1975. Veel van de kunstwerken die in deze periode zijn gerealiseerd komen aan het einde van de theoretische ontwerp levensduur. Schouw, inspecties en onderzoek geven actuele informatie voor afweging van de noodzaak om kunstwerken te vervangen. Een vervangingspiek zal daardoor gelijkmatiger worden verdeeld over een langere periode. Dat betekent niet uitsluitend uitstel van het moment van vervanging. Als de kwaliteit van een kunstwerk minder goed is dan verwacht, dan zal de degradatie daarvan sneller gaan dan nu voorzien. Dan kan vervanging voor het einde van de theoretische ontwerp levensduur nodig zijn.

Onderstaande grafiek geeft een indruk van de verwachte vervangingsinvesteringen voor de lange termijn voor de provinciale wegen en kunstwerken. Daarin zijn de vervangingspieken van infrastructuur herkenbaar. In het MIP wordt dit uitgewerkt en worden de kapitaallasten vermeld.



Pieken in de investeringsbehoefte voor vervanging van wegen en kunstwerken

Ook in het Utrechtse Tramsysteem is een geconcentreerde piek van vervangingen te verwachten, waarbij de samenhang tussen de systeemelementen een belangrijke factor is. De bouwperiode en indienststelling van een tramsysteem bedraagt meerdere jaren. De SUNIJ-lijn is in het begin van de 80-er jaren van de vorige eeuw in dienst gesteld en de afgelopen jaren bijna volledig gemoderniseerd. De modernisering was nagenoeg gelijktijdig met de realisatie van de Uithoflijn. De koppeling van de beide lijnen, en vooral de inzet van één tramtype, met één onderhoudsvoorziening (de tramremise), zorgt voor een integraal tramsysteem. Ook de trams en tramremise zijn daarom in dezelfde periode vervangen. De leeftijd van de infrastructuur van het gehele tramsysteem en de trams is daardoor vrijwel uniform. Voor het tramsysteem, zowel voor de infrastructuur als voor de trams wordt gerekend met een technische levensduur van 30 jaar. Op basis daarvan zijn nu vervangingsinvesteringen voorzien vanaf 2045 (rekening houdend met fasering en bouwtijd van de vervanging). Tot dat moment wordt alle infrastructuur en de trams zorgvuldig onderhouden en wordt beoordeeld wanneer vervanging daadwerkelijk noodzakelijk is op basis van afweging van prestaties, risico's en kosten. Net als bij de wegen en vaarwegen geldt dat de levensduur van de kunstwerken van het tramsysteem vaak aanzienlijk langer is. Technische voorzieningen zoals telematica kennen daarentegen een kortere levensduur. Met partners zijn beheerafspraken gemaakt over de instandhouding van de Uithoflijn over een periode van 40 jaar tot en met 2060. Tot slot kunnen ambities met betrekking tot uitbreidingen of wijzigingen van het openbaar vervoer ook van invloed zijn op het bestaande tramsysteem door de systeemsamenhang. Ook in de ontwikkeling van de overige OV-assets, te denken aan de busstallingen, laadvoorzieningen en DRIS-systemen, doet zich momenteel een grote gelijktijdigheid voor.

Vervanging van oevers van vaarwegen, geluidsschermen en de fundering van wegen kan in delen worden uitgevoerd. Deze assets laten toe dat steeds een deel van het areaal wordt vervangen. Dit leidt tot een vrijwel gelijkmatige budgetbehoefte per jaar.

Bij verkeersmanagement, wegmeubilair, openbare verlichting en groen is vervanging van componenten en delen van het areaal een continu proces. Om de administratieve last te beperken worden deze vervangingen, of eigenlijk vernieuwingen, niet gedekt met vervangingsinvesteringen. De Nota Investerings biedt ruimte om deze gedeeltelijke vervangingen financieel te behandelen als variabel onderhoud.

Bij vervanging van infrastructuur wordt bijgedragen aan de duurzaamheidsambities zoals het klimaatkkoord de transitie naar een circulaire economie, de energietransitie, behoud (verbetering) van biodiversiteit en klimaatadaptatie. Als duurzaamheidsmaatregelen leiden tot extra kosten dan wordt dit gespecificeerd in het investeringsvoorstel. Dit kan leiden tot circa 5% - 10% vergroting van het investeringsvoorstel. Per vervanging zal de bijdrage aan de duurzaamheidsdoelstellingen en het extra budget dat daarvoor nodig is variëren. Deze vervangingen zijn onderdeel van het MIP en maken daarmee geen deel uit van de budgetbehoefte in deze Nota Kapitaalgoederen.

5.5 Voortdurend beter prognosticeren

Met het verschijnen van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen Wegen en Vaarwegen in 2016 is een start gemaakt met het systematisch inrichten van het beheer van de provinciale infrastructuur en de financiële administratie. Werd destijds de omvang van de infrastructuur opgehaald uit allerlei verschillende bronnen, nu is een integraal beheersysteem beschikbaar. In plaats van landelijke kostenkanten is nu de eigen ervaring van de provincie Utrecht gebruikt voor verbetering van de betrouwbaarheid van de kostenkanten. Door zorgvuldig administreren van uitgevoerde onderhoudswerkzaamheden en evaluatie wordt de prognose van de budgetbehoefte voortdurend verbeterd.

5.6 Beïnvloeden van de budgetbehoefte

In deze Nota Kapitaalgoederen is de budgetbehoefte geprognosticeerd voor beheer van de provinciale infrastructuur in overeenstemming met de doelen die Provinciale Staten heeft gesteld. De budgetbehoefte is in balans met de verwachte prestaties in termen van doorstroming, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid, en met de risico's die worden aanvaard op ongewenste gebeurtenissen. Door aanpassing van de doelen die worden gesteld aan de prestaties van de provinciale infrastructuur of het aanvaarden van grotere risico's kan de budgetbehoefte worden beïnvloed. Dit is echter begrensd.

De Wet Lokaal Spoor stelt eisen aan de integrale veiligheid van het tramsysteem waarvan niet kan worden afgeweken. De concessie van de vervoerder is gebaseerd op afspraken over beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de traminfrastructuur. Vergelijkbare eisen zijn van toepassing op de provinciale wegen en vaarwegen. Als aanpassing van de budgetbehoefte gewenst is, dan zal per asset een afweging moeten worden gemaakt of prestaties en risico's kunnen worden bijgesteld en de gevolgen daarvan voor de budgetbehoefte bepaald.

In de eerste Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen Wegen en Vaarwegen 2016 was een globale verkenning uitgevoerd van de mogelijke variatie van normkosten voor verschillende kwaliteitsniveaus van onderhoud (CROW). Dit is overgenomen in onderstaand overzicht. De provincie Utrecht onderhoudt de provinciale infrastructuur sober, duurzaam en doelmatig. Dat komt overeen met onderhoudsniveau B in het overzicht (zichtlocaties, bushaltes en carpoolplaatsen worden onderhouden op niveau A). Het overzicht illustreert dat het beïnvloeden van de budgetbehoefte voor beheer van wegen en vaarwegen begrensd is.

	Variatie budgetbehoefte
Onderhoudsniveau A+	160%
Onderhoudsniveau A	130%
Onderhoudsniveau B	100%
Onderhoudsniveau C	95%
Onderhoudsniveau D	85%

Variatie van de budgetbehoefte bij verschillende onderhoudsniveaus

CROW kwaliteitsniveaus

In de landelijke CROW-systematiek (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) voor het beheer voor kwaliteitsniveaus van beheer van de assets in de openbare ruimte wordt een afweging gemaakt tussen onderdelen als veiligheid, bereikbaarheid, comfort, aanzien, leefbaarheid en milieu. Er is daarbij een indeling gemaakt van A+ als zijnde zeer hoge kwaliteit, via A (hoge kwaliteit), B (basiskwaliteit) en C (lage kwaliteit) tot aan D met een zeer lage kwaliteit. Vrij vertaald, loopt dit van nieuwstaat (A+) tot aan kapitaalvernietiging (D).