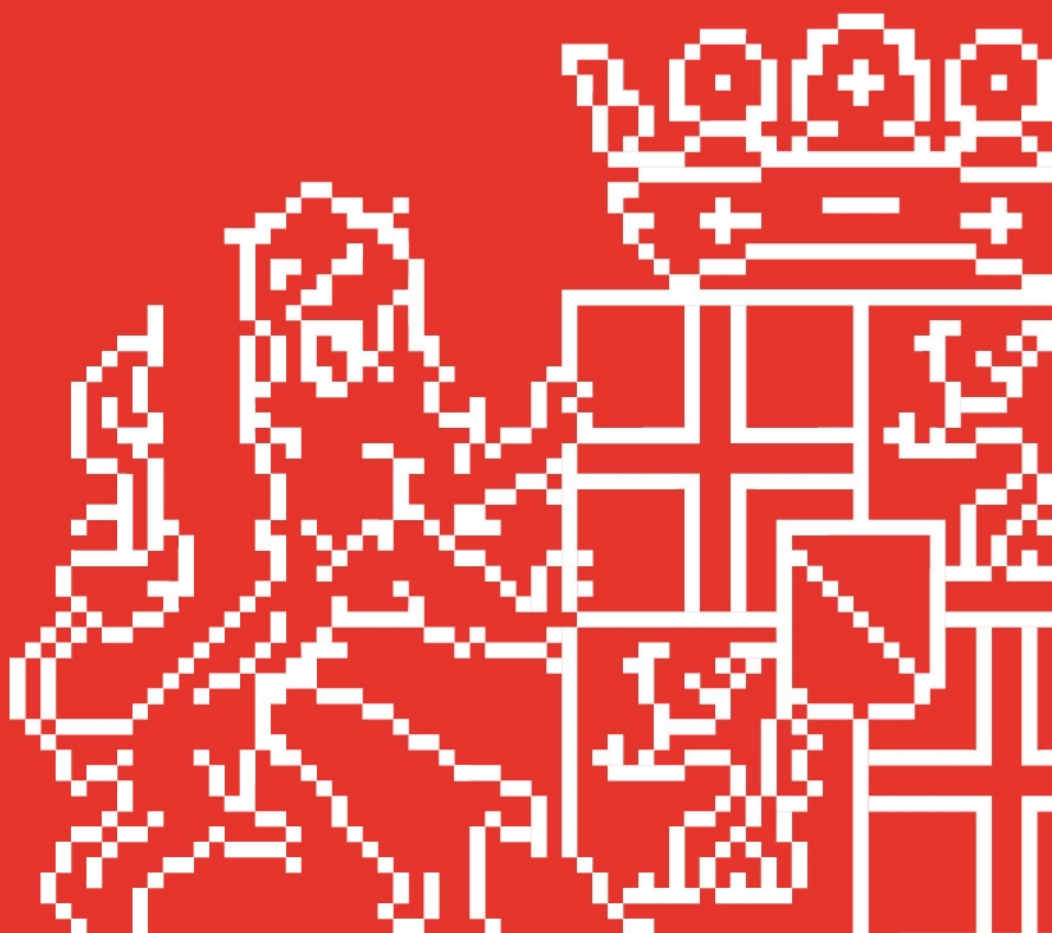




80MEERJAREN ONDERHOUDS PLAN MOBILITEIT 2024

Publicatiedatum 26-09-2023
Status Concept 1.0
Documentnummer UTSP-794201403-73564



Inhoudsopgave

1	Inleiding Meerjarenonderhoudsplan 2024 - 2027	3
2	Provinciale assets Bereikbaarheid I – Algemeen (wegen en vaarwegen).....	6
2.1	Assets wegen en vaarwegen	6
2.2	Beheer en Onderhoud Kunstwerken.....	7
2.3	Beheer en Onderhoud Verharding.....	8
2.4	Beheer en Onderhoud Wegmeubilair	9
2.5	Beheer en Onderhoud Groen	10
2.6	Beheer en Onderhoud Verkeersmanagementsystemen.....	11
2.7	Beheer en Onderhoud Openbare Verlichting (OVL).....	12
2.8	Beheer en Onderhoud Hemelwaterafvoer (HWA)	12
2.9	Beheer en Onderhoud Vaarwegen	14
2.10	Overige kosten Beheer en Onderhoud assets wegen en vaarwegen.....	15
2.11	Overzicht onderhoudskosten 2024-2027 Bereikbaarheid I - Algemeen	15
3	Provinciale assets Bereikbaarheid II Openbaar Vervoer.....	19
3.1	Assets openbaar vervoer	19
3.2	Beheer en Onderhoud Trammaterieel	20
3.3	Beheer en Onderhoud Infrastructuur	21
3.4	Beheer en Onderhoud Haltes en Gebouwen.....	22
3.5	Beheer en Onderhoud Telematica.....	24
3.6	Overige kosten beheer en onderhoud OV-assets.....	25
3.7	Overzicht onderhoudskosten 2023 – 2026 Bereikbaarheid II- Openbaar vervoer.....	25

1 Inleiding Meerjarenonderhoudsplan 2024 - 2027

Het veilig, efficiënt en duurzaam beheren en onderhouden van wegen, vaarwegen en het openbaar vervoersysteem is essentieel voor de bereikbaarheid van de provincie Utrecht. Het in stand houden van de provinciale infrastructuur kent een structurele budgetbehoefte. Het Meerjarenonderhoudsplan Mobiliteit (MOPM) is de begroting voor het onderhoud van de provinciale infrastructuur - wegen, vaarwegen en de openbaar vervoer assets. Het MOPM wordt jaarlijks aan Provinciale Staten ter vaststelling voorgelegd als onderdeel van de programmabegroting.

In dit Meerjarenonderhoudsplan 2024 staan alle te verwachten onderhoudsuitgaven voor het aankomende jaar. Tevens bevat het MOP een doorkijk naar de drie hierop volgende jaren. Het benodigde onderhoudsbudget varieert per jaar, naar gelang de onderhoudsbehoefte. De begroting en budgetbehoefte in het MOP zijn hierdoor niet gelijk aan de bedragen die zijn opgenomen in de Meerjarenbegroting die gebaseerd is op de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit¹. De geprognosticeerde budgetbehoefte uit de Nota Kapitaalgoederen kan worden gezien als een gemiddelde van de achtereenvolgende meerjarenonderhoudsplannen over een termijn van enkele jaren.

Alle onderdelen van de provinciale infrastructuur worden tijdens de levensduur in stand gehouden zodat ze een structurele bijdrage leveren aan de provinciale doelen van bereikbaarheid, doorstroming, veiligheid en leefbaarheid. Bij het onderhouden van de infrastructuur wordt onderscheid gemaakt in vast onderhoud, variabel onderhoud en vervangingen. Vast en variabel onderhoud dragen bij aan de instandhouding en verlenging van de levensduur. Vast onderhoud betreft kort cyclisch onderhoud dat preventief wordt uitgevoerd, maar ook correctief onderhoud en het verhelpen van storingen. Dit zijn jaarlijks terugkerende werkzaamheden. Variabel onderhoud is onderhoud van meer ingrijpende aard dat na een langere gebruiksperiode moet worden verricht. Dit onderhoud vindt niet jaarlijks plaats. Ook (kleinere) aanpassingen van de bestaande infrastructuur, uitgaande van de beoogde functionaliteit, maken onderdeel uit van het variabele onderhoud. Vervanging vindt plaats aan het einde van de levensduur. Vervangingen worden gezien als investering (Nota Investeren, waarden en exploiteren, 2022) en deze worden verantwoord en begroot in het Meerjaren Investeringsplan Mobiliteit (MIPM).

De onderhoudsstaat van de provinciale infrastructuur wordt bepaald door inspecties uitgevoerd door eigen personeel of externe deskundigen. Op basis van een risicoanalyse wordt een beheerstrategie bepaald waarin de onderhoudsmaatregelen worden geprogrammeerd. De te ondernemen onderhoudsmaatregelen worden bepaald middels het zorgvuldig afwegen van prestaties, risico's en kosten. De prestaties worden bepaald aan de hand van de gestelde provinciale doelen. De infrastructuur dient veilig, beschikbaar en betrouwbaar te zijn. De risico's betreffen de ongewenste gebeurtenissen die deze prestaties bedreigen. De kosten worden bepaald aan de hand van de onderhoudsmaatregelen die nodig zijn om de prestaties te borgen en de risico's te beheersen. In de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit is het onderhoudsbeleid vastgelegd.

¹ De Nota Kapitaalgoederen mobiliteit 2021 (door PS vastgesteld op 30 juni 2021) geeft inzicht in de structurele budgetbehoefte voor onder andere de instandhouding van de provinciale infrastructuur en het tramvervoersysteem. Dit in overeenstemming met de doelen die worden gesteld aan doorstroming, veiligheid en leefbaarheid. Het verschil tussen de Begroting en het MOP wordt verrekend via bestemmingsreserves. Een overschot in een jaar wordt in de bestemmingsreserve gestort. Een tekort in een ander jaar wordt aan de bestemmingsreserve onttrokken.

Tabel 1 geeft inzicht in de jaarlijkse kosten voor onderhoud en beheer van wegen en vaarwegen. Deze worden nader gespecificeerd in hoofdstuk 2 van dit MOP. Deze kosten worden in de programmabegroting gedekt uit het budget voor materiele lasten van beleidsdoel 5.1 Het provinciale netwerk is sterk.

Bedragen in €

Onderhoudskosten MOP 2024 Wegen en Vaarwegen	2024	2025	2026	2027
Vast onderhoud				
Lasten vast onderhoud conform MOP 2024	10.148.000	10.148.000	10.148.000	10.148.000
Beschikbaar voor vast onderhoud Begroting 2024	8.550.000	8.550.000	8.550.000	8.550.000
Voorstel dekking stijging energieprijzen*	820.000			
Voorstel dekking overige prijsstijgingen e.d.	778.000	778.000	778.000	778.000
Totaal vast onderhoud Begroting 2024	10.148.000	9.328.000	9.328.000	9.328.000
Variabel onderhoud				
Lasten variabel onderhoud conform MOP 2024	22.362.000	31.060.000	19.267.000	17.956.000
Beschikbaar voor variabel onderhoud Begroting 2024	12.650.000	12.650.000	12.650.000	12.650.000
Voorstel extra dekking variabel onderhoud	4.000.000			
Opname variabel onderhoud MOP jaarschijf 2024 (80%) en 2025-2027 conform NK	17.889.600	12.984.000	12.984.000	12.984.000
Mutatie reserve	-/- 1.239.600	-/- 334.000	-/- 334.000	-/- 334.000
Verloop reserve Beheer en onderhoud (vaar)wegen B2024				
Beginstand	2.302.235	1.062.635	728.635	394.635
Mutatie reserve	-/- 1.239.600	-/- 334.000	-/- 334.000	-/- 334.000
Eindstand	1.062.635	728.635	394.635	60.635

Tabel 1: Vertaling MOP Wegen en Vaarwegen 2024 naar de begroting 2024

Tabel 2 geeft inzicht in de jaarlijkse kosten voor onderhoud en beheer van openbaar vervoer en wordt nader gespecificeerd in hoofdstuk 3 van dit MOP. Deze kosten worden in de programmabegroting gedekt uit het budget voor materiele lasten van beleidsdoel 6.1 OV-reizigers zijn tevreden.

Bedragen in €

Onderhoudskosten MOP 2024 Openbaar vervoer	2024	2025	2026	2027
Vast onderhoud				
Lasten vast onderhoud conform MOP 2024	22.035.000	22.035.000	22.035.000	22.035.000
Beschikbaar voor vast onderhoud Begroting 2024	18.682.000	18.682.000	18.682.000	18.682.000
Voorstel dekking stijging energieprijzen*	2.185.000			
Voorstel dekking overige prijsstijgingen e.d.	1.168.000	1.168.000	1.168.000	1.168.000
Totaal vast onderhoud Begroting 2024	22.035.000	19.850.000	19.850.000	19.850.000
Variabel onderhoud				
Lasten variabel onderhoud conform MOP 2024	3.890.000	2.230.000	1.980.000	4.240.000
Beschikbaar voor variabel onderhoud Begroting 2024	2.310.000	2.310.000	2.310.000	2.310.000
Opname variabel onderhoud MOP jaarschijf 2024 (80%)	3.112.000			
Mutatie reserve	-802.000			
Verloop reserve Beheer en onderhoud OV assets B2024				
Beginstand	4.177.000	3.375.000	3.375.000	3.375.000
Mutatie reserve	-802.000	0	0	0
Eindstand	3.375.000	3.375.000	3.375.000	3.375.000

Tabel 1: Vertaling MOP openbaar vervoer 2024 naar de begroting 2024

De bedragen in het MOP zijn prijspeil 2024, inclusief VAT-kosten (Voorbereiding, Administratie, Toezicht 16%), (indien van toepassing), en exclusief BTW. Hierbij wel de kanttekening dat de afgelopen 3 jaar sprake is van forse prijsstijgingen en er op dit moment een (forse) onzekerheid zit in de verwachte prijsontwikkelingen. Er is dus een grotere kans dat de daadwerkelijke kosten voor beheer en onderhoud in 2024 af zullen wijken van de bedragen in dit MOP. De te verwachten onderhoudskosten voor de jaren 2025, 2026 en 2027 zijn niet geïndexeerd.

2 Provinciale assets Bereikbaarheid I – Algemeen (wegen en vaarwegen)

2.1 Assets wegen en vaarwegen

Het onderhoud van de provinciale wegen en vaarwegen kent 8 typen assets. Deze assets worden beheerd middels het beheermanagementsysteem, en bestaan uit:

Kunstwerken: (beweegbare) bruggen, viaducten en ecoducten, maar ook geleiderails en faunarasters zijn enkele voorbeelden binnen deze asset. Ook de bediening van beweegbare bruggen is hier ondergebracht.

Verharding: de provinciale wegen zijn vaak voorzien van asfalt, maar ook andere materialen komen voor. Ook wegmarkering is binnen deze asset ondergebracht omdat deze zich op de verharding bevinden.

Hemelwaterafvoer: 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. Om water op wegen zo veel mogelijk te voorkomen beheert de provincie een eigen stelsel van riolering (alleen voor het transport van hemelwater), ondergrondse infiltratievoorzieningen, kolken, putten en lijngoten.

Wegmeubilair: verkeersborden, afvalbakken, houten hekwerken, fietsenstallingen, enabri's zijn ondergebracht binnen deze asset.

Groen: alle langs de provinciale wegen groeiende planten en bloemen vergen onderhoud. De zorg voor dit groen bestaat uit het periodiek maaien en onderhouden van de bermen. Ook de zorg voor bomen en andere beplanting is bij deze asset ondergebracht.

Verkeersmanagementsystemen: om het verkeer in de provincie Utrecht op een goede manier te monitoren, begeleiden en sturen zijn er verschillende systemen in gebruik. Denk hierbij aan verkeersregelininstallaties en andere wegwakantsystemen, maar ook aan de bewegwijzering langs de weg.

Openbare verlichting (OVL): langs de provinciale wegen staat openbare verlichting. De Lichtmasten langs de weg maar ook de stroomvoorziening zijn onderdeel van deze asset. Het beheer van zonnepanelen, venter aansluitingen en laadpalen valt ook onder deze asset

Vaarwegen: de regionale waterwegen worden op grond van de Omgevingswet onderscheiden in A, B en C waterwegen. De rivier de Eem en het Merwedekanaal zijn voor de provincie Utrecht belangrijke (beroeps)vaarwegen. Binnen deze asset vallen werkzaamheden zoals baggeren, nautisch beheer, maar ook het onderhoud van de beschoeiing langs de vaarwegen. Daarnaast beheert de provincie Utrecht ook een stuk van de Oude Rijn, vanaf Woerden tot aan de provinciegrens met Zuid-Holland en de Linge voor zover het grenst aan de gemeente Vijfheerenlanden. De overige niet genoemde waterwegen zijn voor wat betreft beheer en onderhoud gedelegeerd aan de betreffende waterschappen en heeft de provincie een toezichthoudende rol.

Voor het uitvoeren van het grootste deel van het vaste onderhoud zijn er drie onderhoudscontracten afgesloten. Het zogenaamde 'onderhoudsbestek' verzorgt het dagelijks onderhoud voor de assets: Kunstwerken, Verharding, Wegmeubilair, Groen en hemelwaterafvoer. Het onderhoudsbestek voor het (storings) onderhoud aan openbare verlichting (OVL) en het onderhoudsbestek voor het (storings) onderhoud aan verkeersmanagementsystemen (VM).

In de volgende paragrafen zijn de onderhoudsactiviteiten beschreven waarvan is voorzien dat ze in 2024 worden gerealiseerd. Voor de doorkijk voor de jaren 2025, 2026 en 2027 zijn alleen de verwachte onderhoudskosten vermeld. De onderhoudsactiviteiten voor deze jaren zijn nog in voorbereiding en daardoor nog niet volledig afgebakend.

2.2 Beheer en Onderhoud Kunstwerken

In tabel 3 zijn de kosten van de kunstwerken weergegeven.

	Bedragen in €			
Kosten kunstwerken	2024	2025	2026	2027
Vast onderhoud kosten	2.371.000	2.371.000	2.371.000	2.371.000
Variabel onderhoud kosten	5.654.000	3.986.000	6.540.000	1.938.000

Tabel 2: Kosten kunstwerken

Vaste kosten Kunstwerken

De bediening (op afstand) van onze beweegbare bruggen (uitgezonderd bruggen over het Merwedekanaal) geschiedt door Waternet. De huidige bediencentrale is sterk verouderd. Realisatie van een nieuwe bediencentrale door Waternet heeft vertraging opgelopen waardoor wij nog geen zekerheid hebben wanneer en bij welke organisatie wij aan kunnen sluiten om onze bruggen op afstand te laten bedienen.

De bedienovereenkomst wordt per vaarseizoen verlengd (tot nov. 2024) en middels een addendum wordt geregeld dat Waternet de provinciale bruggen lokaal gaat bedienen bij uitval van de bediencentrale. Dit addendum ligt intern nog ter juridische beoordeling.

De overeenkomst voor onderhoud watergangen en onderhoud en bediening sluizen met HDSR is in 2023 beëindigd en voor 2024 is een nieuwe overeenkomst aangegaan waarbij variabel onderhoud is opgenomen als vast jaarlijks bedrag. De jaarlijkse kosten voor vast onderhoud vallen daarmee hoger uit.

Het vast onderhoud omvat onder andere bediening provinciale bruggen onderhoud en bediening van sluizen, onderhoud en bediening van de bruggen in het Merwedekanaal, onderhoudscontracten voor diverse disciplines zoals pompinstallaties, faunapassages, hydrauliek, mechaniek, energiekosten en meerjaren onderhoudscontracten.

Variabele kosten Kunstwerken

Inspectie kunstwerken

Alle kunstwerken worden eens per vijf jaar technisch en elk kwartaal functioneel geïnspecteerd. Deze inspecties vormen de basis voor de 'meer jaren onderhoudsplanning'. Tijdens de vijf jaarlijkse inspectie worden de onderhoudsmaatregelen voor de komende 10 jaar bepaald. Met inspecties per kwartaal wordt deze planning geactualiseerd. Waar mogelijk wordt afgestemd met de trajectaanpak. De onderhoudsplanning voor vaste kunstwerken is gebaseerd op de inspectie van 2020. In 2023 zijn de beweegbare kunstwerken en de grondkerende constructies geïnspecteerd.

Onderhoud kunstwerken

Variabel onderhoud bestaat onder andere uit betonreparaties, schilderwerkzaamheden, vervangen geleiderail, rasters en oeverconstructies. In 2024 worden voornamelijk maatregelen voortvloeiend uit de inspecties van 2020 en 2022 uitgevoerd. Met diverse trajecten wordt meegelift om gelijktijdig onderhoud aan kunstwerken uit te voeren, namelijk: N204, N210.

Onderhoud aan de kunstwerken in het Merwedekanaal wordt uitgevoerd door provincie Zuid-Holland. In 2023 is er een nieuwe kostenraming verstrekt door provincie Zuid Holland. In deze kostenraming zijn de kosten voor Vast en Variabel onderhoud hoger dan in de kostenraming verstrekt bij aangaan overeenkomst. Deze nieuwe kostenraming is bestuurlijk vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg Merwedekanaal. Tijdens de uitvoering bewaakt de assetbeheerder kunstwerken de financiële voortgang en de geleverde kwaliteit.

Aanpassing beweegbare bruggen

Realisatie van een nieuwe bediencentrale is vertraagd, aanpassingen om provinciale bruggen geschikt te maken voor deze nieuwe bediencentrale worden uitgevoerd zodra mogelijk.

Onderzoek verontreinigde bouwstoffen

Verontreinigde bouwstoffen krijgen speciale aandacht, voordat er aan kunstwerken gewerkt zal worden wordt de aanwezigheid van Chroom 6 en asbesthoudende materialen onderzocht. Bij onderhoud aan een object waar Chroom6 aanwezig is hanteren wij het beheersregime van Rijkswaterstaat.

Doorkijk 2025-2027

Gemiddeld genomen zijn er de komende jaren geen grote wijzigingen los van de geplande werkzaamheden aan het Merwedekanaal.

Doordat er nog veel onduidelijk is over de nieuwe bediening is de planning om aanpassingen aan de provinciale bruggen te verrichten onzeker.

Klimaatadaptatie

Er dient rekening te worden gehouden met het veranderende klimaat. Voor de asset kunstwerken heeft dit gevolgen voor de beweegbare bruggen en onderdoorgangen. Vanuit het programma klimaatadaptatie is een klimaatstresstest uitgevoerd om in beeld te krijgen waar de infrastructuur gevoelig is voor klimaatveranderingen. Denk hierbij aan wateroverlast bij hevige regenval of problemen door extreme hitte.

2.3 Beheer en Onderhoud Verharding

In tabel 4 zijn de kosten van de verharding weergegeven.

Bedragen in €

Kosten verharding	2024	2025	2026	2027
Vast onderhoud kosten	860.000	860.000	860.000	860.000
Variabel onderhoud kosten	6.942.000	19.672.000	5.221.000	8.140.000
Variabel onderhoud baten	- 50.000	- 50.000	- 50.000	- 50.000

Tabel 3: Kosten verhardingen

Vaste kosten verharding

Het dagelijks onderhoud van de ruim 600 kilometer hoofdwegen, parallelwegen en fietspaden valt onder de vaste onderhoudskosten. Het betreft onder andere de kosten voor het jaarlijks onderhoud aan de wegmarkering. Voor de dagelijkse onderhoudswerkzaamheden aan de provinciale wegen wordt gebruik gemaakt van het zogenaamd onderhoudsbestek. De wegen dienen te voldoen aan minimaal beeldkwaliteit B. Het betreft hier vaste, meerjarige contracten waarbij de kosten jaarlijks gelijk blijven.

Variabele kosten verharding

Ook in 2024 zullen er op diverse provinciale wegen grote onderhoudswerkzaamheden plaatsvinden. Dit conform de trajectaanpak.

Het onderhoud aan de verharding (N238, N226, N484, N201, N204, N210, N225, N234 en N405) wordt uitgevoerd door marktpartijen. Op basis van schademetingen, inspecties en schouwresultaten (dagelijkse inspectie wordt door eigen personeel weginspecteurs uitgevoerd) worden ook kleine onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd. Dit kunnen ook onvoorziene reparaties zijn. Het groot onderhoud dat voortkomt uit de schademetingen en inspecties wordt uitgevoerd in een groot onderhoudsbestek of zelfs voor een heel traject in één keer. In het laatste geval wordt het zo veel mogelijk gecombineerd met verbeteringsmaatregelen in de trajectaanpak.

Klimaatadaptatie

Er dient rekening te worden gehouden met het veranderende klimaat. Voor de asset verharding heeft dit gevolgen voor zowel de omgeving, m.b.t. de inrichting, als op het aanleggen van nieuwe verharding. De gevolgen van extreme hitte kunnen zijn dat het asfalt zacht wordt en er makkelijker sporen in worden gereden door zwaarder vervoer. Vanuit het programma klimaatadaptatie is er een klimaatstresstest uitgevoerd om in beeld te krijgen waar de infrastructuur gevoelig is voor klimaatveranderingen. Denk hierbij aan wateroverlast bij hevige regenval of problemen door extreme hitte.

Het is belangrijk om bij het ontwerp en het beheer van wegen en bij wegverbredingen rekening te houden met het risico op bodemdaling. Dat geldt vooral als de wegen liggen in gebieden die kwetsbaar zijn voor bodemdaling, zoals veenweidegronden. Mogelijke klimaatadaptatieve maatregelen zijn: Aanleg betonwegen, asfaltwegen met witte steenslag, infiltratiekatten, putten onder verhard oppervlak, element verhardingen voetpaden en fietspaden uitvoeren in lichte kleuren (wit) of waterdoorlatend maken (parkeerplaatsen) en warmte uit asfalt halen met collectoren.

2.4 Beheer en Onderhoud Wegmeubilair

In tabel 5 zijn de kosten van het wegmeubilair weergegeven.

Bedragen in €				
Kosten wegmeubilair	2024	2025	2026	2027
Vast onderhoud kosten	200.000	200.000	200.000	200.000
Vast onderhoud baten	- 45.000	- 45.000	- 45.000	- 45.000
Variabel onderhoud kosten	275.000	€ 275.000	275.000	275.000

Tabel 4: Kosten wegmeubilair

Vaste kosten wegmeubilair

Het dagelijks onderhoud van wegmeubilair is opgenomen in een RAW bestek welke in augustus 2023 van start is gegaan. Hierin zijn vaste rondes voor het legen van afvalbakken en het schoonmaken van het wegmeubilair opgenomen. Daarnaast zijn er manuren opgenomen voor allerhande werkzaamheden, deze uren zullen middels een verdeelsleutel verrekend worden per asset.

Variabele kosten wegmeubilair

In 2024 zal een deel van de verkeersborden moeten worden vervangen omdat deze aan het eind van hun technische levensduur zijn. Verder zal het areaal wegmeubilair op beeldkwaliteit B gehouden worden en op zichtlocatie 's zoals carpool en bushaltes op beeldkwaliteit A.

In 2025 moeten alle nieuwe auto's voorzien zijn van ADAS of ISA. Dit is een systeem welke verkeersborden moet herkennen of via GPS dynamisch weet waar welke regimesnelheid geldt. Hierdoor wordt het belangrijk dat RVV borden welke snelheid aangeven op de juiste plaats en juiste hoogte staan en van de juiste kwaliteit zodat deze met camera's te herkennen zijn. Daarnaast dienen al deze borden juist in een digitaal systeem te staan zodat ook voertuigen die alleen met gps-herkenning uitgerust zijn weten waar welke snelheid gereden mag worden. Op dit moment is er vanuit de samenwerkende regionale overheden een project gestart "Digitale Overheid". Onderdeel van dit project is om alle verkeersborden van alle wegbeheerders in de provincie Utrecht digitaal inzichtelijk te maken en middels AI en camerasystemen in voertuigen up-to-date te houden. Beheer gaat ook aangesloten worden op dit systeem, wat dit echter gaat betekenen qua vervanging van borden is nog niet duidelijk. Daarnaast zal er een digitale aansluiting moeten komen voor de aannemers om bij werk in uitvoering ook de snelheid aan te kunnen passen.

Vaste baten wegmeubilair

Abri's

De provincie Utrecht heeft de abri's ondergebracht in een contract waarbij de provincie geld ontvangt voor de reclame-uitingen in abri's (bushokjes). De inkomsten vanuit deze reclame-uitingen zijn hoger dan de kosten voor het onderhoud van de abri's.

Circulariteit

Vanaf 2025 moet de provincie duurzaam en circulair gaan inkopen zoals is vastgelegd in het koersdocument. Met alle inkopen die er op dit moment al gedaan worden wordt al zoveel als mogelijk gekeken naar duurzame en circulaire mogelijkheden, echter zijn we voor het wegmeubilair zoals verkeersborden ook gebonden aan wettelijke voorschriften waar een verkeersbord aan dient te voldoen, hierdoor vallen bepaalde materialen welke nu als "duurzaam" worden aangeboden af. Ook is er op dit moment niet te voorzien wat er voor extra kosten gemaakt moeten worden voor het overgaan naar duurzame materialen. Het is niet duidelijk van vele materialen die nu aangeboden worden hoelang die meegaan ten opzichte van de huidige gebruikte materialen. Daarnaast zijn niet alle aangeboden duurzame materialen daadwerkelijk duurzaam. Vaak kunnen de alternatieve materialen niet volledig gerecycled worden of heeft de productie van deze materialen in het verre oosten negatieve gevolgen voor de omgeving en welzijn van de mensen aldaar.

2.5 Beheer en Onderhoud Groen

In tabel 6 zijn de kosten het groen weergegeven.

Bedragen in €

Kosten groen	2024	2025	2026	2027
Vast onderhoud kosten	2.070.000	2.070.000	2.070.000	2.070.000
Variabel onderhoud kosten	1.200.000	1.025.000	1.025.000	1.025.000

Tabel 5: Kosten groen

Vaste kosten groen

Dagelijks onderhoud bermen, hagen en bermsloten

De bermen, bermsloten en hagen worden periodiek onderhouden waarbij de veiligheid van de diverse weggebruikers voorop staat. Daarnaast wordt er periodiek zwerfvuil geruimd langs de provinciale wegen en fietspaden. Vanwege een nieuwe aanbesteding in 2023 en de gestegen kosten zal het dagelijks onderhoud duurder worden ten opzichte van voorgaande jaren. Ook voor komende jaren geldt dat we de bermen ecologisch gaan maaien.

Boomveiligheidscontroles:

De wettelijk verplichte periodieke boomveiligheidscontroles en het uitvoeren van noodmaatregelen zijn onderdeel van de vaste kosten. Eenmaal per drie jaar wordt het areaal aan bomen binnen het gebied van de boomveiligheidscontrole langs wegen en fietspaden gecontroleerd, waarbij risicobomen elk jaar gecontroleerd worden.

Eikenprocessierups:

Sinds 2004 bestrijdt de provincie Utrecht jaarlijks de eikenprocessierups langs haar wegen. Eind maart 2020 heeft GS beleid voor de bestrijding van de eikenprocessierups vastgesteld. Hierbij is bepaald dat er op risicolocaties preventief wordt gespoten met een bacterieel middel en dat resterende nesten, waar deze hinder veroorzaken, worden weggezogen. De totale inzet is fors toegenomen.

Door het geoptimaliseerde ecologische maaibeeld en helpen van natuurlijke bestrijders (plaatsen mezenkasten) hebben we in 2021 het gebruik van het preventieve (biologische) bestrijdingsmiddel met 50% kunnen reduceren. In 2023 hebben we het gebruik van het bestrijdingsmiddel kunnen reduceren naar 0. We hopen dat de komende jaren zo blijft, maar dat is sterk afhankelijk van de te verwachten toe- of afname van de eikenprocessierups.

Baggeronderhoud bermsloten:

Voor het baggeren van bermsloten worden we vaker aangeschreven door het waterschap. Meer waterschappen gaan actief de schouwsloten op waterdiepte schouwen met extra aanschrijvingen tot (verplicht) baggeren als gevolg. Vanaf baggerseizoen winter 2021-2022 wordt er gebaggerd op basis van een meerjarig integraal contract waarin kwaliteitsonderzoek en voorbereiding tot uitvoering bij de uitvoerende aannemer worden neergelegd.

Variabele kosten groen

Onderhoud struiken en bomen:

Vanuit de boomveiligheidscontrole, die jaarlijks wordt uitgevoerd, volgen adviezen voor het onderhouden van de bomen. Het betreft in hoofdlijnen het snoeien van bomen en het vellen en vervangen van bomen. Daarnaast zijn er houtopstanden aanwezig die gesnoeid dan wel afgezet worden. Ook het vervangen van dode bomen en struiken wordt onder deze post uitgevoerd.

Essentaksterfte:

De provincie Utrecht heeft essen in beheer direct gelegen langs de wegen, waarvan het grootste gedeelte last heeft van essentaksterfte. Deze schimmelziekte zorgt ervoor dat takken van de es afsterven (en uiteindelijk de hele boom) en daardoor een mogelijk gevaar opleveren voor weggebruikers. Deze essen direct langs de wegen hebben extra onderhoud nodig, waarbij onder andere de dode takken worden gesnoeid en zo nodig de gehele boom wordt geveld en vervangen door een andere boomsoort.

Klimaatadaptatie

Er dient rekening te worden gehouden met het veranderende klimaat. Voor de asset groen heeft dit gevolgen voor zowel de omgeving, de inrichting, als op het sortiment van bestaande en nieuwe groenvoorzieningen (m.n. hagen en bomen). De gevolgen zijn zichtbaar de laatste jaren door ziektes en plagen, boomsoorten die het moeilijk hebben of getroffen worden door weersextremen, nazorgkosten door o.a. watergeven bij aanplant als de pieken in het regulier maaibeheer etc. Vanuit het programma klimaatadaptatie is een klimaatstresstest uitgevoerd om in beeld te krijgen waar de infrastructuur gevoelig is voor klimaatveranderingen. Denk hierbij aan wateroverlast bij hevige regenval of problemen door extreme hitte.

2.6 Beheer en Onderhoud Verkeersmanagementsystemen

In tabel 7 zijn de kosten van de verkeersmanagementsystemen weergegeven.

Bedragen in €

Kosten verkeersmanagementsysteem	2024	2025	2026	2027
Vast Onderhoud Kosten	1.628.000	1.628.000	1.628.000	1.628.000
Vast Onderhoud Baten	-71.000	-71.000	-71.000	-71.000
Variabel onderhoud kosten	3.555.000	1.645.000	2.124.000	2.383.000
Variabel onderhoud baten	-189.000	-50.000	-50.000	-50.000

Tabel 6: Kosten verkeersmanagementsystemen

Vaste kosten verkeersmanagement

Verkeersmanagement

Alle wegkantsystemen waarmee verkeer gestuurd, geleid of gemonitord kan worden zijn ondergebracht binnen de asset verkeersmanagement. Diverse systemen dienen om de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid te handhaven en waar mogelijk te verbeteren. De provincie Utrecht beschikt hiervoor over een verkeersmanagement centrale, van waaruit diverse wegkantsystemen kunnen worden uitgelezen en in samenwerking met de regiodesk van Rijkswaterstaat direct kunnen worden bediend. Deze centrale heeft een kleine investering nodig om op ICT-gebied weer bij de tijd te komen. Ook de bewegwijzering, de blauwe borden en pijlen voor en op kruispunten voor automobilisten en de rode pijlwegwijzers voor fietsers vallen onder deze asset. Door de aanbesteding van een nieuw onderhoudscontract waarbij wij een aantal verantwoordelijkheden van de markt terug in eigen regie hebben genomen vallen de vaste kosten lager uit, ondanks de fors gestegen energielasten.

Intelligente verkeersregelininstallaties (iVRI):

Afgelopen jaren zijn meerdere bestaande verkeerslichten op de provinciale weg omgebouwd tot intelligente verkeersregelininstallaties. Op dit moment zijn het er 38. Deze iVRI's kunnen communiceren met voertuigen of met C-ITS apps (Cooperative Intelligent Transport Systems). C-ITS biedt kansen op het efficiënter gebruik maken van de bestaande infrastructuur. Bij vervanging van verkeersregelautomaten kiezen wij er standaard voor om hier een iVRI voor terug te plaatsen.

Vaste baten verkeersmanagement

Verkeersregelininstallaties

Als een VRI (verkeersregelininstallaties) aansluit op één of meerdere wegen van een andere wegbeheerder worden de onderhoudskosten van de VRI naar rato verdeeld over de betrokken wegbeheerders, dit heet de poten-theorie. Hierbij zijn er afspraken over het eigendom en beheer van de VRI. Deze verdeling van kosten zorgt voor baten bij de provincie Utrecht. Incidenteel komt deze situatie ook andersom voor, waarbij de provincie Utrecht bijdraagt aan de installatie van een andere wegbeheerder.

Variabele kosten verkeersmanagement

De komende jaren worden onderdelen van diverse verkeersmanagementsystemen vervangen in verband met de 'einde levensduur'. Hierbij worden de systemen aangepast conform de nieuwste landelijke standaarden, waardoor de verkeersmanagementsystemen als middel gebruikt kunnen worden in het waarmaken van de provinciale ambities. Door verschillende wereldwijde gebeurtenissen zien we hier een prijsstijging die oploopt tot 35%.

Klimaatadaptatie

Er dient rekening te worden gehouden met het veranderende klimaat. Voor de asset Verkeersmanagementsystemen heeft dit gevolgen voor het plaatsen van kasten deze dienen in hoger geplaatst te worden zodat bij water op straat er geen water in de iVRI. Vanuit het programma klimaatadaptatie is er een klimaatstresstest uitgevoerd om in beeld te krijgen waar de infrastructuur gevoelig is voor klimaatveranderingen. Denk hierbij aan wateroverlast bij hevige regenval of problemen door extreme hitte.

Komend jaar zal er een onderzoek uitgevoerd gaan worden om vast te stellen of de elektronische kasten van de verkeersmanagementsystemen met het oog op klimaat verandering slimmer geplaatst kunnen worden. Continuerend zullen TL-balken in de bewegwijzeringsvlaggen die einde levensduur zijn vervangen worden voor LED of retro reflecterend materiaal, hiermee verduurzamen we deze bewegwijzering.

2.7 Beheer en Onderhoud Openbare Verlichting (OVL)

In tabel 8 zijn de kosten van de openbare verlichting weergegeven.

Bedragen in €				
Kosten openbare verlichting	2024	2025	2026	2027
Vast onderhoud kosten	2.064.000	2.064.000	2.064.000	2.064.000
Variabel onderhoud kosten	1.003.000	545.000	555.000	585.000

Tabel 7: Kosten openbare verlichting

Vaste kosten openbare verlichting

De ambitie voor openbare verlichting ligt vast in beleid "donker waar het veilig kan, licht waar nodig". Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan de verbetering van de verkeersveiligheid, sociale veiligheid, toegankelijkheid van het openbaar vervoer en comfort van de weggebruiker. Er is een verdere stijging van het aantal energiezuinige lichtbronnen en het inzetten van slim energiemanagement. De beheeropgave kan niet los worden gezien van de bijdrage die wordt geleverd aan de energietransitie en de duurzaamheid van de openbare verlichtingsinstallaties. De doelstelling van 40% energiebesparing in 2024 wordt daarmee behaald. De provincie Utrecht heeft het onderhoud van de OVL ondergebracht in RAW bestek dat midden 2023 van start gegaan is. Hier zit alleen beheer en onderhoud in geen vervangingen. Door te kiezen voor deze contractvorm kan er beter en sneller gestuurd worden op het sneller afhandelen van afwijkingen (storingen), waardoor de verkeersveiligheid en het gevoel van sociale veiligheid toeneemt.

Variabele kosten openbare verlichting

Het variabel onderhoud bestaat grotendeels uit het vervangen van armaturen en masten. Tevens wordt er in 2024 een inventarisatie gedaan naar de status van de OVL kasten en naar het eigen netwerk om inzicht te krijgen of hier extra vervangingen nodig zijn.

Klimaatadaptatie

Er dient rekening te worden gehouden met het veranderende klimaat. Voor de asset Openbare Verlichting (OVL) heeft dit gevolgen voor zowel de omgeving, m.b.t. de inrichting, als op het aanleggen van nieuwe systemen. De aanleg hoogte van de elektriciteitsvoorziening is hier van belang Vanuit het programma klimaatadaptatie is er een klimaatstresstest uitgevoerd om in beeld te krijgen waar de infrastructuur gevoelig is voor klimaatveranderingen. Denk hierbij aan wateroverlast bij hevige regenval of problemen door extreme hitte.

2.8 Beheer en Onderhoud Hemelwaterafvoer (HWA)

In tabel 9 zijn de kosten voor de hemelwaterafvoer weergegeven.

Bedragen in €				
Kosten hemelwaterafvoer	2024	2025	2026	2027
Variabel Inventarisatie, inspectie en onderhoud	1.527.000	1.769.000	1.384.000	1.559.000

Tabel 8: Kosten hemelwaterafvoer

Variabele kosten

De provincie is bezig de kwaliteit van de hemelwaterafvoer (HWA) in beeld te brengen. Waar mogelijk worden onderhoudswerkzaamheden aan de HWA gecombineerd met de werkzaamheden aan de verharding om zo de overlast en onnodige kosten tot een minimum te beperken. In de praktijk kunnen schades aan de HWA zorgen voor

risico's en is wachten op groot onderhoud onwenselijk. In degelijke gevallen kan het voorkomen dat kosten hoger uitvallen dan begroot omdat werk aan de HWA niet kan worden gecombineerd met groot onderhoud.

Hemelwaterafvoer en riolering onderscheiden zich onderling in het type water dat door de buizen stroomt. In de regel is hemelwater vrij schoon, waardoor dit gemakkelijk kan worden opgevangen en afgevoerd of geïnfiltreerd. Bij riolering is vaak sprake van een gemengd stelsel voor zowel hemelwater als vuil water, of een stelsel voor uitsluitend vervuild water. De taak voor het beheer van riolering ligt bij de plaatselijke gemeente, de provincie draagt wel zelf zorg voor het hemelwater dat op de provinciale wegen valt.

Inventarisatie, inspectie en reiniging

Sinds 2019 is de provincie Utrecht bezig met een grote inventarisatie- en inspectieronde waarbij alle hemelwaterafvoer, kolken en putten in beeld worden gebracht. Voorafgaand aan de inspectie worden de objecten gereinigd en vervolgens worden deze geïnspecteerd en geïnventariseerd. Een compleet beeld van de ondergrondse situatie ontbreekt op dit moment nog. Het is de verwachting dat vanaf 2026 alle stelsels geïnventariseerd zijn. Het algehele beeld tot op heden is dat het stelsel zich in een matige staat bevindt. Opnieuw reinigen en inspecteren is daarom in de toekomst noodzakelijk, om de veiligheid en kwaliteit van de hemelwaterafvoer te kunnen borgen.

Nieuwe aanbesteding

In 2022 is een nieuwe aanbesteding gehouden voor de reiniging, inventarisatie, inspectie. De oude overeenkomst liep eind 2022 af. Doordat in de oude overeenkomst geen indexatie heeft plaatsgevonden op de prijzen zijn de kosten voor de reiniging, inspectie en inventarisatie met ingang van 2023 gestegen.

Vanwege de onzekere economische situatie is het in de nieuwe overeenkomst mogelijk om jaarlijks eenmaal te indexeren aan de hand van de inflatiecijfers van het CBS. Een aanbesteding zonder indexatie zou waarschijnlijk geen inschrijvingen hebben ontvangen, óf inschrijvingen ver boven de momenteel gebruikelijke marktprijs.

Onderhoud

Het onderhoud aan de provinciale hemelwaterafvoer richt zich momenteel vooral op de trajecten die jaarlijks worden meegenomen met het groot onderhoud. Aan de hand van inspectieresultaten stelt de provincie een plan van aanpak op. Op deze manier wordt zo veel mogelijk werk met werk gemaakt en kan de overlast voor de weggebruiker tot een minimum beperkt.

Wanneer bij inspectie schades worden aangetroffen die vanwege aanwezige risico's direct om maatregelen vragen worden deze maatregelen getroffen zonder koppeling met het groot onderhoud.

Klimaatverandering

De klimaatverandering heeft een aanzienlijke impact op het functioneren van de hemelwaterafvoer. De steeds grotere verschillen tussen droge periodes en regenbuien vragen aanpassingen in het hemelwaterstelsel. In droge periodes is er een sterke toename van zand in het stelsel terwijl tegelijkertijd de individuele regenbuien in hevigheid sterk toenemen, de kans op wateroverlast neemt hierdoor sterk toe. De klimaatverandering vraagt om vernieuwingen van de hemelwaterafvoer waarbij bergingscapaciteit en lokale infiltratie belangrijke aandacht hebben. Wadi's kunnen zorgen voor een verbetering van de biodiversiteit langs de provinciale wegen. Ook in het materiaalgebruik zijn nieuwe ontwikkelingen, waarbij er inmiddels mogelijkheden zijn om buizen toe te passen van 100% gerecyclede materialen. Vanuit het programma klimaatadaptatie is er een klimaatstresstest uitgevoerd om in beeld te krijgen waar de infrastructuur gevoelig is voor klimaatveranderingen. Denk hierbij aan wateroverlast bij hevige regenval of problemen door extreme hitte.

Innovatie

In 2023 zijn er gesprekken gevoerd met externe partijen en wordt er een pilot gestart met sensoren die de waterstanden in de hemelwaterafvoer kunnen meten én deze informatie real-time doorsturen. Op deze manier kunnen infiltratievoorzieningen worden getest op capaciteit en ledigingstijd, waardoor bepaald kan worden of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Daarbij zorgen de sensoren voor een verbetering in de reiniging van de kolken, de sensoren kunnen namelijk ook de vervuilingsgraad van een kolk inzichtelijk maken. Reguliere reiniging kan daardoor efficiënter plaatsvinden.

De provincie Utrecht gaat ook een pilot uitvoeren met een softwarepakket dat een beter inzicht in waterberging kan bieden. Deze pilot richt zich in eerste instantie op een klein deel van het areaal, rondom Woudenberg. Als de software voldoende bruikbaar blijkt voor bredere toepassing kan deze pilot worden omgezet in een vast onderdeel van de asset HWA.

2.9 Beheer en Onderhoud Vaarwegen

In tabel 10 zijn de kosten en baten van de vaarwegen weergegeven.

Bedragen in €

Kosten vaarwegen	2024	2025	2026	2027
Vast onderhoud kosten	785.000	785.000	785.000	785.000
Vast onderhoud baten	- 80.000	- 80.000	- 80.000	- 80.000
Variabel onderhoud kosten	725.000	500.000	500.000	1.250.000
Variabel onderhoud baten	-274.000	-251.000	-251.000	-443.000

Tabel 9: Kosten vaarwegen

Vaste kosten vaarwegen

Een deel van de kosten heeft te maken met de jaarlijkse bijdrage aan de provincie Zuid-Holland en de waterschap Rivierenland. Zij voeren het gemandateerde vaarwegbeheer en het nautisch beheer uit op het Merwedekanaal en de Linge. De provincie Utrecht verzorgt het dagelijkse beheer en onderhoud van de vaarweg Eem en Oude Rijn alsmede de nautische voorzieningen aldaar, zoals afmeerpalen, steigers, bebording, bakens en lichtseinen.

Variabele kosten vaarwegen

De Eem

Voor het bepalen van de onderhoudsmaatregelen aan de Eem wordt geschouwd en gericht geïnspecteerd. Zo wordt de bevaarbaarheid van de Eem voor vrachtschepen tot 1.000 ton (CEMT klasse III) jaarlijks gecontroleerd d.m.v. inpeiling van het vaarwegprofiel. Normaliter wordt er gebaggerd in een driejaarlijkse cyclus waarin in het derde jaar ook de vaargeul wordt meegenomen. In de periode 2022 tot 2024 zullen een aantal vakken moeten worden gebaggerd om het gewenste vaarprofiel te kunnen handhaven. In 2024 staat ook het uitdiepen van de vaargeul op de planning. In 2024 moet worden gestart met een nieuwe aanbesteding Baggeren Eem/Eemmond voor de jaren 2025-2027. Daarom zijn de bedragen cursief weergegeven.

Met de gemeente Amersfoort en het waterschap Vallei en Veluwe zijn afspraken gemaakt en verwoord in de Beleidsvisie Eem 2005, met daarin opgenomen een passage over taken en de verdeling van de werkelijk gemaakte kosten. Hierbij is het uitgangspunt de gezamenlijke meerjarenplanning voor het verwijderen van bagger en het vervangen van oeverconstructies. Deze raming kende een planning tot en met 2020. Nieuwe afspraken met betrekking tot een nieuwe Beheervisie 2022-2032 Eem en bijgewerkte meerjarenraming tussen de gemeente Amersfoort en het waterschap Vallei en Veluwe zullen medio 2023 worden vastgesteld en ter instemming worden gezonden aan de besturen van het waterschap en de gemeente Amersfoort. De te verwachten baten zijn derhalve nog niet bekend.

Merwedekanaal

Door de gemeentelijke herindeling per 2019 is een groter deel van het Merwedekanaal op Utrechts grondgebied komen te liggen. De provincie Zuid-Holland is door de provincie Utrecht gemandateerd voor het onderhoud, beheer, ontheffing en vergunningverlening, totdat er nieuwe afspraken zijn gemaakt. De kosten worden verdeeld aan de hand van een verdeelsleutel. De provincie Zuid-Holland is gemandateerd voor het beheer, onderhoud, vergunningverlening en handhaving voor het Utrechtse deel. Jaarlijks ontvangt de PU een factuur voor de gemaakte kosten. In het overzicht zijn deze in de rij Vaste Kosten opgenomen. Voor het Merwedekanaal geldt dat de bevaarbaarheid van schepen tot 1750 ton (CEMT-klasse IV) wordt gecontroleerd. Het op diepte houden van het vaarwegprofiel is, door de relatief geringe aanwas, in 2028 voorzien. In verband met de in het verleden gemaakte afspraken komen deze kosten voor rekening van het Rijk.

De Linge

Door dezelfde herindeling als bij het Merwedekanaal komt ook een gedeelte (noordelijke oever) van de rivier de Linge op Utrechts grondgebied. De provincie Zuid-Holland betaalde tot en met het jaar 2020 een bijdrage aan het waterschap Rivierenland. Met ingang van 2021 heeft de provincie Utrecht dit overgenomen. Daar is een bestuurlijke overeenkomst, inclusief een financiële paragraaf, voor gesloten

Klimaatadaptatie

Er dient rekening te worden gehouden met het veranderende klimaat. Voor de asset vaarwegen heeft dit gevolgen voor de binnenvaart die erg afhankelijk is van de waterdiepte. Bij droogte wordt de vaardiepte minder waardoor schepen minder goederen kunnen vervoeren. Het behoud van voldoende door vaarbaar water is hier van belang. Vanuit het programma klimaatadaptatie is er een klimaatstresstest uitgevoerd om in beeld te krijgen waar de

infrastructuur gevoelig is voor klimaatveranderingen. Denk hierbij aan wateroverlast bij hevige regenval of problemen door extreme hitte.

2.10 Overige kosten Beheer en Onderhoud assets wegen en vaarwegen

In tabel 11 zijn de overige kosten van assets wegen en vaarwegen weergegeven.

Bedragen in €

Overige kosten	2024	2025	2026	2027
Vast onderhoud kosten	832.000	832.000	832.000	832.000
Vast onderhoud baten	- 466.000	- 466.000	- 466.000	- 466.000
Variabel onderhoud kosten	2.366.000	2.366.000	2.366.000	1.716.000
Variabel onderhoud baten	-372.000	-372.000	-372.000	-372.000

Tabel 10: Overige kosten asset wegen en vaarwegen

Asset overstijgende kosten

Alle onderhoudskosten worden zoveel mogelijk toegerekend aan de eerder beschreven assets. De asset overstijgende kosten zijn kosten die niet zuiver aan een specifieke asset kunnen worden toegeschreven, zoals de kosten van het beheermanagementsysteem, waarin alle informatie over alle assets actueel wordt bijgehouden. Andere voorbeelden zijn advieskosten, communicatie, verzekeringen en de voer- en vaartuigen.

In de categorie asset overstijgende kosten zijn ook kosten opgenomen die om andere redenen apart worden geregistreerd. Gladheidsbestrijding is hier een voorbeeld van omdat hiervoor een aparte bestemmingsreserve is ingericht.

Leasekosten dienstvoertuigen

Voor de werkzaamheden van de weginspecteurs zijn goed uitgeruste dienstvoertuigen noodzakelijk. Deze voertuigen worden ingezet bij calamiteiten en ongevallen op provinciale wegen. Ook de veiligheidsschouw wordt met deze voertuigen uitgevoerd. Om al deze werkzaamheden zo veilig mogelijk te maken voor de weginspecteur zijn deze voertuigen uitgerust met onder andere zwaailichten en een digitaal verkeersbord (DRIP). Ook zijn er diverse materialen aanwezig om noodzakelijke (spoed)werkzaamheden te kunnen uitvoeren, denk hierbij aan verkeerskegels en middelen om het wegdek te reinigen.

Baten uit verhuren grond ten behoeve brandstofverkooppunten

Langs de provinciale wegen zijn verschillende brandstofverkooppunten. Een deel van deze verkooppunten bevinden zich op grond die eigendom is van de provincie Utrecht. Voor het gebruik van deze grond draagt de uitbater van het verkooppunt huur af aan de provincie Utrecht. Door veranderingen in de gebruikte brandstoffen en de toename van elektrische voertuigen is de verwachting dat de inkomsten uit deze huren op termijn terug zullen lopen. De huren zijn namelijk gebaseerd op de omgezette hoeveelheden verkochte liters motorbrandstoffen.

2.11 Overzicht onderhoudskosten 2024-2027 Bereikbaarheid I - Algemeen

In de begroting 2024 wordt onderscheid gemaakt tussen vast en variabel onderhoud. En volgens de BBV-richtlijnen dient de asset vaarwegen afzonderlijk van de overige assets te worden gezien. Het vast onderhoud wordt rechtstreeks verrekend met de algemene middelen. Het variabel onderhoud wordt verrekend via de bestemmingsreserve 'Beheer en onderhoud (vaar)wegen'. Voor de wegen zijn in tabel 12 en voor vaarwegen in tabel 13 gesommeerd de kosten opgenomen voor 2024.

Bedragen in €

Onderhoudskosten wegen 2024	Vast onderhoud			Variabel onderhoud			Totaal	
	kosten	baten	per saldo	kosten	baten	per saldo		
Kunstwerken	2.371.000	0	2.371.000	5.654.000		5.654.000	8.025.000	\$ 2.2
Verharding	860.000	0	860.000	6.942.000	-50.000	6.892.000	7.752.000	\$ 2.3
Wegmeubilair	200.000	- 45.000	155.000	275.000		275.000	430.000	\$ 2.4
Groen	2.070.000	0	2.070.000	1.200.000		1.200.000	3.270.000	\$ 2.5
Verkeersmanagementsysteem	1.628.000	-71.000	1.557.000	3.555.000	-189.000	3.366.000	4.923.000	\$ 2.6
Openbare verlichting	2.064.000	- 0	2.064.000	1.003.00		1.003.000	3.067.000	\$ 2.7
Hemelwaterafvoer	0	0	0	1.527.000		1.527.000	1.527.000	\$ 2.8
Algemeen (asset overstijgend)	832.000	-466.000	366.000	2.366.000	372.000	1.994.000	2.360.000	\$2.10
Totaal afgerond	10.025.000	-582.000	9.443.000	22.522.000	-611.000	21.911.000	31.354.000	

Tabel 11: Overzicht onderhoudskosten wegen 2024

Bedragen in €

Onderhoudskosten vaarwegen 2024	Vast onderhoud			Variabel onderhoud			Totaal	
	kosten	baten	per saldo	kosten	baten	per saldo		
Vaarwegen	785.000	- 80.000	705.000	725.000	-274.000	451.000	1.156.000	\$ 2.9
Totaal afgerond	785.000	- 80.000	705.000	725.000	-274.000	451.000	1.156.000	

Tabel 12: Overzicht onderhoudskosten vaarwegen 2024

Op dezelfde wijze als bovenstaand kan ook een doorkijk gegeven worden voor de onderhoudskosten 2025-2027. In tabel 14 is deze schematisch weergegeven voor wegen en in tabel 15 voor vaarwegen.

Bedragen in €

Kosten wegen	Vast onderhoud			Variabel onderhoud			Totaal
	kosten	baten	per saldo	kosten	baten	per saldo	
2025 totaal (afgerond)	10.025.000	-582.000	9.443.000	31.283.000	-472.000	30.811.000	40.254.000
2026 totaal (afgerond)	10.025.000	-582.000	9.443.000	19.490.000	-472.000	19.018.000	28.461.000
2027 totaal (afgerond)	10.025.000	-582.000	9.443.000	17.621.000	-472.000	17.149.000	26.592.000

Tabel 13: Onderhoudskosten wegen 2025-2027

Bedragen in €

Kosten vaarwegen	Vast onderhoud			Variabel onderhoud			Totaal
	kosten	baten	per saldo	kosten	baten	per saldo	
2025 totaal (afgerond)	785.000	- 80.000	705.000	500.000	- 251.000	249.000	954.000
2026 totaal (afgerond)	785.000	- 80.000	705.000	500.000	- 251.000	249.000	954.000
2027 totaal (afgerond)	785.000	- 80.000	705.000	1.250.000	- 443.000	807.000	1.512.000

Tabel 14: Onderhoudskosten vaarwegen 2025-2027

Uit voorgaande sommaties blijkt dat het netto benodigde totale budget (kosten inclusief baten) voor wegen en vaarwegen in 2024 voor vast onderhoud € 10,1 mln. bedraagt en voor variabel onderhoud € 22,4 mln. Totaal dus € 32,5 mln. In Nota kapitaalgoederen is rekening gehouden met beschikbare budget voor onderhoud van € 21,2 mln.

De stijging van de lasten van het vaste onderhoud wordt veroorzaakt door prijsstijgingen waarin de begroting geen rekening was gehouden. Hiervoor is een voorstel van € 0,778 mln. structureel opgenomen bij de begroting 2024 en specifiek voor de energielasten incidenteel € 0,820 mln. om de prijsstijgingen te compenseren.

Het verschil van 11,3 mln. tussen de raming voor het MOP2023 en NKG is voornamelijk ontstaan vanwege de programmering van werkzaamheden. Hierin is opgenomen dat komende jaren (2025 t/m 2027) meer wordt uitgegeven t.o.v. het gemiddelde van de NKG en daarna ongeveer gelijk zal blijven.

Vertaling MOP wegen en vaarwegen 2024 naar de begroting 2024

Het MOP wordt jaarlijks bij het opstellen van de begroting geactualiseerd. In juli van dit jaar zijn de resultaten bekend geworden van de inspecties van de wegen. Die vormen een belangrijke basis voor de actualisatie in 2023. Het effect voor de jaren daarna is echter meer indicatief, bij het volgende MOP worden de toekomstige jaarschijven opnieuw geactualiseerd. In de begroting is het jaar 2024 dan ook overgenomen in exploitatiebegroting bij programma 5 Bereikbaarheid. Daarbij wordt, zoals in de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit is aangegeven, rekening gehouden met een vertragingfactor van 80% bij het variabel onderhoud. In de praktijk bleek vaak dat werkzaamheden gepland in een jaar, deels doorschuiven naar het volgend jaar. Dit kan verschillende oorzaken hebben, zoals het "werk maken met werk" waardoor iets wordt vertraagd om later samen met andere werkzaamheden goedkoper en efficiënter uit te voeren. Of dat door de capaciteitsplanning werkzaamheden verschuiven. Omdat het moeilijk te voorspellen is welke werkzaamheden uiteindelijk worden vertraagd is er dus gekozen om de bedragen voor 80% op te nemen in de begroting. Ook al wordt ernaar gestreefd om alle werkzaamheden uit te voeren wordt op deze manier geprobeerd onderbesteding te voorkomen. Mocht het wel lukken om alle werkzaamheden uit te voeren dan zal in eerste instantie de reserve Beheer en Onderhoud deze hogere lasten opvangen.

Voor de jaarschijven 2025-2027 is ervoor gekozen om de budget behoefte uit de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit te volgen. Dit heeft als voordeel dat dit een stabiel beeld geeft van de financiële ontwikkeling, terwijl het MOP grote fluctuaties geeft en in de toekomstige jaren nog vele onzekerheden bevat.

Het variabel onderhoud wordt verrekend met de reserve Beheer en onderhoud (vaar)wegen.

Op basis van bovenstaande actualisatie zal de reserve Beheer en onderhoud (vaar)wegen negatief komen te staan. Er is een aanvullende dekking noodzakelijk van € 4,0 miljoen om te zorgen dat de reserve niet negatief zal worden. Volgens het BBV mag een reserve namelijk niet negatief zijn. Dit wijkt dus af van de financieringsbehoefte zoals die bij de Nota kapitaalgoederen (NK) Mobiliteit werd gepresenteerd. Dit heeft vooral te maken met drie factoren:

- De kapitaalbehoefte in de NK is gebaseerd op een langlopend gemiddelde, maar volgens het huidige MOP ligt het variabel onderhoud in de komende jaren hoger dan in de NK was geraamd. Het variabel onderhoud in de NK was bepaald op kengetallen en aannames. Bij het opstellen van het MOP wordt gekeken naar wat nodig is op basis van plannings en inspecties.
- Wij zijn voor de kunstwerken Merwedekanaal afhankelijk van de planning en kostenraming van de Provincie Zuid-Holland. Door de aangepaste planning van de Provincie Zuid-Holland is er sprake van een ramingsverschil en vallen de kosten € 2,0 miljoen hoger uit. Daarnaast is een deel van de in 2024 geplande werkzaamheden naar 2025 doorgeschoven. Dit is een effect van € 0,5 miljoen.
- De hoge inflatie/prijsstijgingen van de afgelopen jaren zorgen ervoor dat de prognoses voor het onderhoud zijn gestegen. Nieuwe contracten vallen duurder uit dan in het NK was opgenomen. Dit heeft betrekking op alle assets. Dit terwijl het budget voor beheer en onderhoud conform de huidige systematiek niet jaarlijks wordt geïndexeerd, maar periodiek naar aanleiding van vaststelling van een nieuwe Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit

Indien wordt ingestemd met de aanvullende dekking ziet het verloop van reserve er als uit zoals opgenomen in tabel 16.

Onderhoudskosten MOP 2024 Wegen en Vaarwegen	2024	2025	2026	2027
<i>Vast onderhoud</i>				
Lasten vast onderhoud conform MOP 2024	10.148.000	10.148.000	10.148.000	10.148.000
Beschikbaar voor vast onderhoud Begroting 2024	8.550.000	8.550.000	8.550.000	8.550.000
Voorstel dekking stijging energieprijzen*	820.000			
Voorstel dekking overige prijsstijgingen e.d.	778.000	778.000	778.000	778.000
Totaal vast onderhoud Begroting 2024	10.148.000	9.328.000	9.328.000	9.328.000
<i>Variabel onderhoud</i>				
Lasten variabel onderhoud conform MOP 2024	22.362.000	31.060.000	19.267.000	17.956.000
Beschikbaar voor variabel onderhoud Begroting 2024	12.650.000	12.650.000	12.650.000	12.650.000
Voorstel extra dekking variabel onderhoud	4.000.000			
<i>Opname variabel onderhoud MOP jaarschijf 2024 (80%) en 2025-2027 conform NK</i>	17.889.600	12.984.000	12.984.000	12.984.000
Mutatie reserve	-/- 1.239.600	-/- 334.000	-/- 334.000	-/- 334.000
Verloop reserve Beheer en onderhoud (vaar)wegen B2024				
Beginstand	2.302.235	1.062.635	728.635	394.635
Mutatie reserve	-/- 1.239.600	-/- 334.000	-/- 334.000	-/- 334.000
Eindstand	1.062.635	728.635	394.635	60.635

Tabel 15: Vertaling MOP wegen en vaarwegen 2024 naar de begroting 2024

Ook met de aanvullende storting is het niveau van de reserve minimaal. De komende periode zullen we de voortgang en prijsontwikkelingen m.b.t. het meerjarig onderhoud blijven volgen. Indien nodig zullen wij in het komende jaar met aanvullende voorstellen komen met betrekking tot het meerjarig onderhoud.

3 Provinciale assets Bereikbaarheid II Openbaar Vervoer

3.1 Assets openbaar vervoer

De provincie Utrecht heeft diverse assets voor het regionale openbaar vervoer in eigendom, beheer en onderhoud. De belangrijkste assets hebben betrekking op het tramsysteem, maar daarnaast heeft de provincie ook andere OV-assets in eigendom en beheer. In tabel 17 is aangegeven welke arealen (type assets) binnen het MOP worden onderscheiden:

Materieel	Aantal
CAF trams 33 meter	27
CAF trams 41 meter	27
Dienstvoertuigen	7 (o.a. t.b.v. storingen en calamiteiten)
Traminfrastructuur	Aantal
Kunstwerken	1 brug, 1 tunnel en 12 overige kunstwerken
Spoor	74 km trambaan, 75 wissels, beveiliging en 110 overwegen/-paden
Energievoorziening	74 km rijdraad, 1455 masten en 13 onderstations
Opstel terreinen	Emplacement remise Nieuwegein en opstel terrein P+R Science Park
Overige infrastructuur	Gecombineerde tram-/busbanen Jaarbeurszijde-UCC en Science Park
Haltes	Aantal
Tramhaltes SUNIJ-lijn	23 (in 2 richtingen)
Tramhaltes UHL	9 (in 2 richtingen)
Bushaltes	3 (in 2 richtingen) langs de gecombineerde busbaan in Utrecht Science Park, en de bushaltes Utrecht Centraal Centrumzijde en P+R Science Park
Gebouwen	Aantal
Tramremise	Tramremise en terrein Nieuwegein
Busstalling	Busstalling Westraven en stalling elektrische bussen remiserrein Nieuwegein
Chauffeursverblijven	Nieuwegein Zuid, IJsselstein Zuid en Breukelen
Telematicavoorzieningen	Aantal
DRIS systeem	600 displays
Camera's	180
Kaart verkoop automaten	68
SOS palen	2 (UCC)
Operationeel Controle Centrum (OCC)	1
Netwerk en verbindingen	60 km glasvezelkabel, 250 simkaarten
Schakeling	91 schakelkasten, switches en technische ruimtes
Servers	11
Software	Diverse applicaties
Bedienbare poorten	9

Tabel 16: Overzicht assets openbaar vervoer

In het Beheerplan Wet lokaal spoor 2023 wordt het beheer en onderhoud van de OV-assets in 2023 nader gespecificeerd. In het beheerplan wordt beschreven welke kaders van toepassing zijn, welke werkwijze bij het beheer en onderhoud worden toegepast, en welke activiteiten in 2023 worden uitgevoerd. De (externe) kosten van het beheer en onderhoud komen terug in dit MOP. Vernieuwingen, uitbreidingen en modificaties van de OV-assets die voldoen aan de criteria van de Nota Investeren worden geprogrammeerd in het Meerjaren Investerings Programma (MIP).

3.2 Beheer en Onderhoud Trammaterieel

In tabel 18 zijn de kosten en baten van het trammaterieel weergegeven.

Bedragen in €

Kosten Trammaterieel	2024	2025	2026	2027
Onderhoudscontract	3.720.000	3.720.000	3.720.000	3.720.000
CAF-trams onderdelen, schade	760.000	760.000	760.000	760.000
Reiniging trammaterieel	510.000	510.000	510.000	510.000
Predictive Maintenance	500.000	500.000	500.000	500.000
Verzekeringen	790.000	790.000	790.000	790.000
Onderhoud boordcomputers	745.000	745.000	745.000	745.000
Tramruilingen	280.000	280.000	280.000	280.000
Overige vaste kosten (inclusief dienstvoertuigen)	155.000	155.000	155.000	155.000
Totaal vaste kosten	7.460.000	7.460.000	7.460.000	7.460.000
Modificaties CAF 33m/41m	150.000	150.000	150.000	150.000
Special Tools	325.000	25.000	25.000	25.000
Groot onderhoudsbeurten materieel	0	240.000	240.000	2.500.000
Totaal variabele kosten	475.000	415.000	415.000	2.675.000
Totaal vaste + variabele kosten Trammaterieel	7.935.000	7.875.000	7.875.000	10.135.000
Baten Trammaterieel	2024	2025	2026	2027
Verhuur trammaterieel	9.890.000	9.890.000	9.890.000	9.890.000
Totaal baten Trammaterieel	9.890.000	9.890.000	9.890.000	9.890.000

Tabel 17: Kosten en baten trammaterieel

De provincie beschikt in totaliteit over 54 CAF lage vloertrams, 27 trams met een lengte van 33 meter en 27 trams met een lengte van 41 meter. Tot 30 maart 2024 zitten de 41 meter CAF trams nog in de verlengde garantie. Aanvang 2024 zijn alle schade tramstellen retour uit Spanje. Deze trams zijn door de leverancier in Spanje gerepareerd. De laatste tram zal in het voorjaar 2024 weer gereed zijn voor exploitatie. De schades hebben geen invloed op de kosten van het vaste en variabele onderhoud zoals opgenomen in het MOP. Het onderhoud aan het trammaterieel wordt uitgevoerd door Alstom. De schoonmaak van de trams vindt plaats door CSU en voor specialistische diensten zijn diverse partijen gecontracteerd. Daar het "warrantyteam CAF" opgeheven wordt hebben we deze laten vervangen door een "Technical Assistance Service CAF". Als beheerder voert TBO hierover de regie, waarvoor onder andere een onderhoudsmanagementsysteem ter beschikking staat.

In verband met grotere onderhoudsbeurten die noodzakelijk zijn is in de Nota Kapitaalgoederen al rekening gehouden met aanzienlijk hogere kosten voor variabel onderhoud vanaf 2025. Vanaf 2027 gaat dit nog verder omhoog, omdat in de P3 onderhoudsbeurt diverse revisies van systemen opgenomen zijn. Door TBO wordt er een visie ontwikkeld op het toekomstige onderhoud en de gewenste contractvorm. In dat kader wordt onderzocht hoe de onderhoudsstrategie op de (midden)lange termijn het beste ingevuld kan worden. Tot nu is rekening gehouden met de onderhoudsschema's van de fabrikant. Mogelijk zijn daarop besparingen te bereiken.

Vaste kosten (wijzigingen en actualiteiten in 2024 ten opzichte van 2023)

Ten opzichte van 2023 nemen de vaste onderhoudskosten voor het trammaterieel toe met ca. €675.000. De belangrijkste redenen daarvoor zijn:

- De kosten van het onderhoudscontract met Alstom vallen €150.000 hoger uit als gevolg van indexering (een loonsverhoging van 5% in de toegepaste CAO);
- Daarnaast krijgen we voor het onderhoud de kosten voor de "Technical Assistance Service CAF". De kosten hiervan € 578.400 per jaar. Dit compenseren we deels doordat uitbreiding van het personeel en inhuur van extra mensen hierdoor niet nodig zijn.

- De verzekeringen (WA en brand) van de trams vallen duurder uit. In het MOP is nu geen rekening gehouden met indexatie.
- Er is €70.000 meer gemoeid met het onderhoud van het nieuwe systeem dat zorgt voor alle communicatie tussen de trams en de wal, de aansturing van systemen zoals veiligheidsvoorzieningen, verkeerslichten en reisinformatie, en het exploitatiebeheer. Dit bedrag is nodig voor het optimaliseren van het systeem wat sinds eind 2022 operationeel is.

Variabele kosten in 2024

Jaarlijks worden er noodzakelijke modificaties aan de trams uitgevoerd om te blijven beschikken over gestandaardiseerd en hoogwaardig trammaterieel. Dit betreft bijvoorbeeld de upgrade van software. Verder is budget begroot voor specialistische gereedschappen die nodig zijn voor het onderhoud aan de trams.

Baten trammaterieel

De huuropbrengsten van het trammaterieel bedragen €9,89 miljoen op jaarbasis. De concessiehouder betaalt deze huur voor het gebruik van het tramsysteem, met als uitgangspunt een dagelijkse levering van (maximaal) 46 trams.

3.3 Beheer en Onderhoud Infrastructuur

In tabel 19 zijn de kosten en baten van het de infrastructuur weergegeven.

Bedragen in €				
Kosten Infrastructuur	2024	2025	2026	2027
Vast onderhoud	3.100.000	3.100.000	3.100.000	3.100.000
Exogene storingen	80.000	80.000	80.000	80.000
Kunstwerken UHL	50.000	50.000	50.000	50.000
Correctief onderhoud	600.000	600.000	600.000	600.000
Inspecties, inmeten en adviesdiensten	505.000	505.000	505.000	505.000
Service- en raamcontracten	300.000	300.000	300.000	300.000
Servicecontract beveiliging	650.000	650.000	650.000	650.000
Reservedelen beveiliging	112.000	112.000	112.000	112.000
Schakelen bovenleiding + installatieverantwoordelijke	377.000	377.000	377.000	377.000
Overige vaste kosten	120.000	120.000	120.000	120.000
Totaal vaste kosten	5.894.000	5.894.000	5.894.000	5.894.000
Energiecontract	4.480.000	4.480.000	4.480.000	4.480.000
Totaal vaste kosten + Energie	10.374.000	10.374.000	10.374.000	10.374.000
Divers niet jaarlijks onderhoud	50.000	50.000	50.000	50.000
Slijpen Uithoflijn en herstel lassen tussen NGC-USP	800.000			
Vervangen en optimaliseren wisselverwarming	100.000			
Vervangen Wissel T31	100.000			
Totaal variabele kosten	1.050.000	50.000	50.000	50.000
Totaal vaste + variabele kosten Infrastructuur	11.424.000	10.424.000	10.424.000	10.424.000
Baten Infrastructuur	2024	2025	2026	2027
Werkzaamheden voor derden	50.000	50.000	50.000	50.000
Rijksbijdrage onderhoud SUNIJ	5.079.000	5.079.000	5.079.000	5.079.000
Totaal baten Infrastructuur	5.129.000	5.129.000	5.129.000	5.129.000

Tabel 18: Kosten en baten infrastructuur

Het vaste onderhoud, correctief onderhoud en storingsherstel van de trambaan is ondergebracht in één onderhoudscontract. Dit contract is in 2022 opnieuw Europees aanbesteed en gegund aan Strukton. Het vaste onderhoud vindt plaats op basis van vastgestelde onderhoudsvorschriften en acceptatiecriteria. Via inspecties wordt hier toezicht op gehouden. Onder de infrastructuur valt ook de energievoorziening en beveiliging van de

trambaan. Hiervoor zijn contracten afgesloten met diverse partijen. De inkoop van groene stroom vindt plaats via het gemeenschappelijke contract met enkele andere provincies.

Vaste kosten (wijzigingen en actualiteiten in 2024 ten opzichte van 2023)

Het vaste onderhoud van de infrastructuur is in 2024 ca. € 2,2 mio hoger begroot ten opzichte van 2023. Deze verhoging komt vrijwel volledig door de hogere energiekosten. De verwachting is dat hiervoor twee derde van het bedrag nodig zal zijn als waar in 2023 op uitgekomen zal worden. Dat is € 2,1 mio meer dan begroot was in 2023. De andere aanpassingen in de begroting hebben te maken met een andere indeling van de inspecties (contract met Arcadis zal eindigen per april 2024). Ook treden aanpassingen in het contract met Alstom op vanwege de trambeveiliging. Tenslotte wordt het servicecontract met Railpartner Holland verhoogd vanwege de aanschaf van extra spoorstaafconditioneringssystemen (smeerinstallaties) in de jaren 2023 en 2024.

Variabele kosten in 2024

In 2024 zijn niet-jaarlijkse onderhoudswerkzaamheden begroot met een omvang van €950.000. De spoorstaven op het traject Utrecht Centraal – P+R Utrecht Science Park (USP) dienen geslepen te worden. Dit betreft een activiteit vanuit MOP die ongeveer 1x per 5-7 jaar plaats dient te vinden ter voorkoming van schade en vervroegde vervanging. Verder dienen veel lussen hersteld te worden op het traject Nieuwegein-Centrum en USP, vanwege geluidsoverlast en verdere schade aan spoor en materiaal. Vanuit een pilot wisselverwarming die in de 2e helft van 2023 wordt uitgevoerd, is een verdere uitrol gepland. Betreft dan vooral de vervanging van wisselverwarmingsinstallatie op Jaarbeursplein en de Wisselstraat (de 2 oudste installaties) en de optimalisatie van het systeem.

Baten Infrastructuur

Vanaf 2021 is de decentralisatie uitkering Lokaal spoor omgezet in een specifieke uitkering. Deze uitkering is voor het beheer en onderhoud van de SUNIJ lijn en wordt voor de volledigheid nu ook opgenomen in de MOP. Deze uitkering wordt jaarlijks geïndexeerd.

3.4 Beheer en Onderhoud Haltes en Gebouwen

In tabel 20 zijn de kosten en baten van de haltes weergegeven.

Bedragen in €				
Kosten Haltes	2024	2025	2026	2027
Onderhoud haltes, schades, wintermaatregelen	240.000	240.000	240.000	240.000
Reiniging	285.000	285.000	285.000	285.000
Energie	130.000	130.000	130.000	130.000
Overige vaste kosten	60.000	60.000	60.000	60.000
Totaal vaste kosten	715.000	715.000	715.000	715.000
Niet van toepassing	0	0	0	0
Totaal variabele kosten	0	0	0	0
Totaal vaste + variabele kosten Haltes	715.000	715.000	715.000	715.000

Tabel 19: Kosten haltes

Vaste kosten (wijzigingen en actualiteiten in 2024 ten opzichte van 2023)

Door kleine mutaties vallen de kosten voor het onderhoud aan de haltes in 2024 €20.000 lager uit. De kosten voor het onderhoud aan de personeelsvoorziening in Breukelen zijn overgeheveld naar gebouwen (€25.000). De kosten voor reiniging haltes is met € 50.000 verhoogd in vergelijking tot 2023, dit i.v.m. inflatie en extra werkzaamheden qua schoonmaak aan de haltes.

De energiekosten zijn ook met € 60.000 verhoogd in vergelijking tot 2023, vanwege de prijsontwikkeling van energie het afgelopen jaar.

In 2024 zijn er geen variabele jaarlijkse kosten aan de haltes.

In tabel 21 zijn de kosten en baten van de gebouwen weergegeven.

Bedragen in €

Kosten Gebouwen	2024	2025	2026	2027
Onderhoud gebouwen en terreinen	706.000	706.000	706.000	706.000
Onderhoud installaties	210.000	210.000	210.000	210.000
Energie	95.000	95.000	95.000	95.000
Verzekering, belasting, heffingen	335.000	335.000	335.000	335.000
Overige vaste kosten (inclusief beveiliging)	95.000	95.000	95.000	95.000
Totaal vaste kosten	1.441.000	1.441.000	1.441.000	1.441.000
Niet van toepassing				
Totaal variabele kosten	0	0	0	0
Totaal vaste + variabele kosten Gebouwen	1.441.000	1.441.000	1.441.000	1.441.000
Baten Gebouwen	2024	2025	2026	2027
Huur en servicekosten	2.070.000	2.070.000	2.070.000	2.070.000
Totaal baten Gebouwen	2.070.000	2.070.000	2.070.000	2.070.000

Tabel 20: Kosten en baten gebouwen

Als beheerder van het tramsysteem voorzien we in het beheer en onderhoud van de terreinen, de technische installaties (die gekoppeld zijn aan de exploitatie van het OV) in de gebouwen en van de diverse eindpuntvoorzieningen. Voor de tramremise en busstalling Westraven is er een zogenoemde demarcatie waarbij de eenheid Bedrijfsvoering verantwoordelijk is voor het casco en de inrichting van de gebouwen en de kantoorruimtes in de tramremise.

Vaste kosten (wijzigingen en actualiteiten in 2024 ten opzichte van 2023)

De kosten voor het onderhoud aan de gebouwen vallen in 2024 hoger uit ten opzichte van 2023. De extra kosten komen voort uit dat de schoonmaakkosten met € 20.000 verhoogd zijn in vergelijking tot 2023. Tevens is een kostenpost van € 211.000 gereserveerd voor het beheer en onderhoud van de parkeergarage Breukelen (deze zal in november 2023 worden opgeleverd),

In 2024 zijn er geen variabele onderhoudskosten aan de gebouwen.

Baten gebouwen

Aan de diverse gebruikers van de provinciale gebouwen worden huur en servicekosten in rekening gebracht. De opbrengsten daaruit bedragen in 2024 € 2.070.000. Dit bedrag is € 175.000 hoger in vergelijking tot 2023 als gevolg van de indexering zoals opgenomen in de huurovereenkomsten.

3.5 Beheer en Onderhoud Telematica

In tabel 22 zijn de kosten en baten van de telematica weergegeven.

Bedragen in €

Kosten Telematica	2024	2025	2026	2027
DRIS	308.000	308.000	308.000	308.000
Camera's en toegang	140.000	140.000	140.000	140.000
ICT haltes en trams	25.000	25.000	25.000	25.000
Datanetwerk	100.000	100.000	100.000	100.000
Telecom	235.000	235.000	235.000	235.000
Overige vaste kosten	180.000	180.000	180.000	180.000
Totaal vaste kosten	988.000	988.000	988.000	988.000
Switches vervangen, upgrade NTCR/QTCR en SYS-XN	500.000			
Switches vervangen UHL en ombouw SK kasten		500.000		
Vervangen hardware (Servers en Clients OCC, NCTR en QCTR)			250.000	250.000
Assetregister	600.000			
Totaal variabele kosten	1.100.000	500.000	250.000	250.000
Totaal vaste + variabele kosten Telematica	2.088.000	1.488.000	1.238.000	1.238.000

Tabel 21: Kosten telematica

Vaste kosten (wijzigingen en actualiteiten in 2024 ten opzichte van 2023)

De vaste kosten voor het onderhoud van de telematicavoorzieningen nemen in 2024 met €30.000 af ten opzichte van 2023. Onderliggend zijn er een aantal wijzigingen:

- De aanbesteding van het onderhoud van de DRIS-systemen heeft geresulteerd in lagere kosten (-/€82.000);
- Er zijn meer kosten gemoeid (+€54.000) met de camera- en toegangssystemen onder andere als gevolg van het toenemende aantal camera's en bewaakte toegangspunten;

Variabele kosten in 2024

Om de capaciteit en betrouwbaarheid van het datanetwerk en besturing van systemen op peil te houden worden switches vervangen en vindt een upgrade van diverse systeemonderdelen plaats.

Het systeem SAP is geïmplementeerd voor het onderhoudsmanagement van de trams en infrastructuur. Om de functionaliteit van het systeem verder te vergroten, wordt het doorontwikkeld en wordt het voorraadbeheer geïntegreerd.

Er zijn diverse (geactualiseerde) tools noodzakelijk voor het functioneren en optimalisatie van de telematicavoorzieningen en het OCC.

3.6 Overige kosten beheer en onderhoud OV-assets

In tabel 23 zijn de overige kosten van de OV-assets weergegeven.

Bedragen in €

Overige kosten beheer en onderhoud OV-assets	2024	2025	2026	2027
Safety	707.000	707.000	707.000	707.000
Systeembeheer	175.000	175.000	175.000	175.000
Informatiemanagement	25.000	25.000	25.000	25.000
Overige beheerkosten	150.000	150.000	150.000	150.000
Totaal vaste kosten	1.057.000	1.057.000	1.057.000	1.057.000
Configuratiemanagement	350.000	350.000	350.000	350.000
Informatiemanagement	275.000	275.000	275.000	275.000
ICT onderhoudsmanagement	435.000	435.000	435.000	435.000
Programmamanagement algemeen	205.000	205.000	205.000	205.000
Totaal variabele kosten	1.265.000	1.265.000	1.265.000	1.265.000
Totaal vaste + variabele overige kosten	2.322.000	2.322.000	2.322.000	2.322.000

Tabel 22: overige kosten OV assets

Vaste kosten (wijzigingen en actualiteiten in 2024 ten opzichte van 2023)

De vaste kosten die overkoepelend zijn en los staan van het diverse areaal nemen in 2024 met €280.000 toe. Dat heeft te maken met een toename van de kosten rondom Safetymanagement.

Variabele kosten in 2023

Om de systeemintegratie te waarborgen is een structuurschets ontwikkeld. Er vindt programmamanagement plaats en deelproducten worden ontwikkeld om te komen tot samenhangend management van eisen, configuratie, informatie en processen met bijbehorende documentatie.

Het informatiemanagement met betrekking tot het transysteem wordt verder ontwikkeld. Dit omvat de architectuur van informatiebehoefte, -stromen en -systemen, databeheer, monitoring, documentatie en werkprocessen.

3.7 Overzicht onderhoudskosten 2023 – 2026 Bereikbaarheid II- Openbaar vervoer

Op 30 juni 2021 heeft Provinciale Staten de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2021 (NKG) vastgesteld. In deze nota zijn voor het onderhoud aan openbaar vervoer de volgende budgetten vastgesteld met prijspeil 2021:

- vaste lasten een bedrag van € 17.810.000 per jaar
- variabele lasten een bedrag van € 3.870.000 per jaar,

De totale vaste beheer- en onderhoudskosten van de openbaar vervoer assets zien er voor 2024 en verder zijn in tabel 24 opgenomen, waarbij een vergelijking wordt gemaakt met het MOP 2023 en de Nota Kapitaalgoederen 2021.

Bedragen in €

Vaste Kosten	2023	NKG	2024	2025	2026	2027
Trammaterieel	6.960.000	6.470.000	7.460.000	7.460.000	7.460.000	7.460.000
Infrastructuur	8.221.000	8.170.000	10.374.000	10.374.000	10.374.000	10.374.000
Telematica	971.000	1.000.000	988.000	988.000	988.000	988.000
Gebouwen	1.165.000	980.000	1.441.000	1.441.000	1.441.000	1.441.000
Haltes	625.000	650.000	715.000	715.000	715.000	715.000
Overige kosten	777.000	540.000	1.057.000	1.057.000	1.057.000	1.057.000
Totaal	18.719.000	17.810.000	22.035.000	22.035.000	22.035.000	22.035.000

Tabel 23: Overzicht vaste kosten beheer en onderhoud openbaar vervoer

Ten opzichte van het MOP 2023 nemen de vaste kosten voor het beheer en onderhoud van de OV-assets toe met € 3.353.000. Dat is het gevolg van:

- De energielasten stijgen met € 2.185.000 ten opzichte van het originele MOP 2023. Dit is gebaseerd op de verwachte energieprijzen 2024 van het moment van opstellen MOP. De werkelijke energieprijzen 2024 wordt eind december 2023 vastgesteld.
- Om in te kunnen spelen op calamiteiten en om te voldoen aan de veiligheidsnormen is er € 280.000 extra begroot voor werkzaamheden i.v.m. Safetymanagement
- In 2023 wordt P&R Breukelen in gebruik genomen, voor beheer en onderhoud is € 211.000 opgenomen.
- Daarnaast zijn er meer vaste kosten gemoeid met het onderhoud van de trams en trambaan door indexering van het onderhoudscontract, hogere kosten voor verzekeringen en de kosten die gemoeid zijn met het (data)communicatiesysteem

De genoemde kostenverhogingen zijn het gevolg van recente ontwikkelingen en zijn daarom niet opgenomen in de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2021. Als gevolg daarvan is voor de komende jaren een structurele overschrijding van de geraamde vaste onderhoudskosten in de Nota Kapitaalgoederen te zien. Bij de begroting 2024 wordt voorgesteld om het budget incidenteel te verhogen met € 2,185 mln. als gevolg van de gestegen energieprijzen. De ontwikkeling van de energieprijzen is nog steeds zeer volatiel en dus lastig te voorspellen. In het MOP is deze stijging structureel opgenomen. Mocht het zo zijn dat de prijsstijging van de energie inderdaad structureel is, dan is hier in de begroting nog geen rekening mee gehouden. Voor de overige stijgingen is het budget voor vast onderhoud structureel met € 1,168 mln. verhoogd.

In tabel 25 zijn de totale variabele beheer en onderhoudskosten van het openbaar vervoer weergegeven.

Bedragen in €

Variabele Kosten	2023	NKG	2024	2025	2026	2027
Trammaterieel	175.000	1.930.000	475.000	415.000	415.000	2.675.000
Infrastructuur	1.300.000	1.270.000	1.050.000	50.000	50.000	50.000
Telematica	565.000	310.000	1.100.000	500.000	250.000	250.000
Gebouwen	0	160.000	0	0	0	0
Haltes	0	0	0	0	0	0
Overige kosten	400.000	200.000	1.265.000	1.265.000	1.265.000	1.265.000
Totaal	2.440.000	3.870.000	3.890.000	2.230.000	1.980.000	4.240.000

Tabel 24: Overzicht variabele kosten beheer en onderhoud openbaar vervoer

De variabele kosten nemen toe ten opzichte van 2023 (€1.450.000) en komen daarmee ongeveer overeen met de raming in de Nota Kapitaalgoederen. De Nota Kapitaalgoederen gaat uit van hogere onderhoudskosten aan met name het trammaterieel en infrastructuur als gevolg van groot onderhoud in de toekomst. Maar de variabele kosten voor telematica en de overige beheerkosten in 2024 overschrijden de ramingen in de Nota Kapitaalgoederen met € 1.855.000. Dit heeft vooral te maken met extra kosten die samenhangen met de vernieuwing en uitbreiding van het tramsysteem de afgelopen jaren, en het up-to-date maken van de telematicavoorzieningen en het noodzakelijke systeem- en informatiemanagement.

De totale kosten (vaste en variabele kosten) voor het beheer en onderhoud van de OV-assets zijn in tabel 26 opgenomen.

Bedragen in €

Totale Kosten	2023	NKG	2024	2025	2026	2027	
Trammaterieel	7.135.000	8.400.000	7.935.000	7.875.000	7.875.000	10.135.000	§ 2.2
Infrastructuur	9.521.000	9.440.000	11.424.000	10.424.000	10.424.000	10.424.000	§ 2.3
Telematica	1.536.000	1.310.000	2.088.000	1.488.000	1.238.000	1.238.000	§ 2.5
Gebouwen	1.165.000	1.140.000	1.441.000	1.441.000	1.441.000	1.441.000	§ 2.4
Haltes	625.000	650.000	715.000	715.000	715.000	715.000	§ 2.4
Overige kosten	1.177.000	740.000	2.322.000	2.322.000	2.322.000	2.322.000	§ 2.6
Totaal	21.159.000	21.680.000	25.925.000	24.265.000	24.015.000	26.275.000	

Tabel 25: Totale kosten beheer en onderhoud openbaar vervoer

De totale baten op de OV-assets bedragen in 2024 € 17.089.000. De baten bestaan voornamelijk uit de verhuur van de trams aan de concessiehouder (€ 9,9 miljoen), Rijksbijdrage (€ 5,1 miljoen) en de huur- en servicekosten van de gebouwen (€ 2,1 miljoen).

Vertaling MOP OV assets 2024 naar de begroting 2024

Het MOP wordt jaarlijks bij het opstellen van de begroting geactualiseerd. Bij de vertaling naar de begroting 2024 wordt daarbij, zoals in de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit is aangegeven, bij het variabel onderhoud rekening gehouden met een vertragingsfactor van 80%. In de praktijk blijkt vaak dat werkzaamheden gepland in een jaar, deels doorschuiven naar het volgende jaar. Dit kan verschillende oorzaken hebben, zoals het "werk maken met werk" waardoor iets wordt vertraagd om later samen met andere werkzaamheden goedkoper en efficiënter uit te voeren. Of dat door de capaciteitsplanning werkzaamheden verschuiven.

Voor de jaarschijven 2025-2027 is ervoor gekozen om bij het vast onderhoud uit te gaan van de beschikbare middelen, aangevuld met het voorstel om € 1,168 mln. structureel beschikbaar te stellen bij deze begroting. In 2024 aangevuld met incidenteel € 2,185 mln. voor de gestegen energielasten. Voor het variabele onderhoud wordt het beschikbare budget getoond. Dit heeft als voordeel dat dit een stabiel beeld geeft van de financiële ontwikkeling, terwijl het MOP grote fluctuaties geeft en in de toekomstige jaren nog vele onzekerheden bevat. Het vast onderhoud wordt uit de structureel beschikbare middelen gedekt. Het restant wordt ingezet om de variabele kosten te dekken. Het verschil tussen de beschikbare middelen en het variabel onderhoud wordt met de reserve Beheer en onderhoud OV Assets verrekend. Omdat in de begroting voor deze jaren wordt uitgegaan van de beschikbare middelen is er geen mutatie in de reserve.

In tabel 27 is de vertaling van het MOP openbaar vervoer naar de begroting 2024 weergegeven. Deze kosten worden in de programmabegroting gedekt uit het budget voor materiele lasten van beleidsdoel 6.1 OV-reizigers zijn tevreden.

Bedragen in €				
Onderhoudskosten MOP 2024 Openbaar vervoer	2024	2025	2026	2027
Vast onderhoud				
Lasten vast onderhoud conform MOP 2024	22.035.000	22.035.000	22.035.000	22.035.000
Beschikbaar voor vast onderhoud Begroting 2024	18.682.000	18.682.000	18.682.000	18.682.000
Voorstel dekking stijging energieprijzen	2.185.000			
Voorstel dekking overige prijsstijgingen e.d.	1.168.000	1.168.000	1.168.000	1.168.000
Totaal vast onderhoud Begroting 2024	22.035.000	19.850.000	19.850.000	19.850.000
Variabel onderhoud				
Lasten variabel onderhoud conform MOP 2024	3.890.000	2.230.000	1.980.000	4.240.000
Beschikbaar voor variabel onderhoud Begroting 2024	2.310.000	2.310.000	2.310.000	2.310.000
Opname variabel onderhoud MOP jaarschijf 2024 (80%)	3.112.000			
Mutatie reserve	-802.000			
Verloop reserve Beheer en onderhoud OV assets B2024				
Beginstand	4.177.000	3.375.000	3.375.000	3.375.000
Mutatie reserve	-802.000	0	0	0
Eindstand	3.375.000	3.375.000	3.375.000	3.375.000

Tabel 26: Vertaling MOP openbaar vervoer 2024 naar de begroting 2024