

Aan Provinciale Staten
Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie

DATUM	18 december 2018	REFERENTIE	Robert de Jager
ONS NUMMER	81E30CB2	DOORKIESNUMMER	
NUMMER PS	2019MME25	E-MAILADRES	Robert.de.jager@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	Meerjarenonderhoudsplan Mobiliteit 2019 – 2022 en het Beheerplan Tramsysteem 2019	PORTEFEUILLEHOUDER	Dennis Straat

Onderwerp Statenbrief: Meerjarenonderhoudsplan Mobiliteit 2019 – 2022 en Beheerplan Tramsysteem 2019

Voorgestelde behandeling: Ter kennisname

Geachte dames en heren,

Inleiding

Aanleiding

Op 6 november 2017 heeft u de 'Nota investeren, waarderen en exploiteren' vastgesteld. De Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2018 is daarvan een uitwerking. De Nota Kapitaalgoederen geeft inzicht in de structurele budgetbehoefte voor instandhouding van de provinciale infrastructuur en het tramsysteem. De budgetbehoefte is overgenomen in de begroting 2019. Het Meerjarenonderhoudsplan Mobiliteit 2019 – 2022 (MOP) en het Beheerplan Tramsysteem 2019 geven samen uitwerking aan de beheeropgave. De documenten geven inzicht in de concrete onderhoudsmaatregelen die in 2019 zijn voorzien aan de (vaar)wegen en het tramsysteem en een prognose van de kosten daarvan. Beide documenten zijn bedoeld om sturing te geven aan uitvoering van de beheeropgave en zijn daardoor technisch inhoudelijk van aard.

Voorgeschiedenis

Op 12 juli 2018 is door u het Mobiliteitsprogramma 2019 – 2023 en de Nota Kapitaalgoederen 2018 vastgesteld. In de Kadernota van dit voorjaar is aangekondigd dat het MOP ter informatie aan u zou worden toegezonden tegelijk met de Begroting 2019. Op dat moment voldeed het document nog niet aan de kwaliteitseisen. Voorafgaand aan de behandeling van de begroting 2019 is daarom op 1 oktober 2018 een technische presentatie van het MOP gegeven aan uw Financiële Audit Commissie. Het Beheerplan Tramsysteem wordt jaarlijks vastgesteld door GS als uitwerking van de Wet Lokaal Spoor.

De Wet Lokaal Spoor (WLS) borgt de integrale veiligheid van het tramsysteem. De WLS schrijft voor dat elk jaar een Beheerplan Tramsysteem wordt vastgesteld door GS waarin de onderhoudsmaatregelen zijn beschreven die worden uitgevoerd om de veiligheid en betrouwbaarheid van het tramsysteem duurzaam te borgen. De begroting van de kosten van de onderhoudsmaatregelen is het MOP voor het tramsysteem. Er is voor gekozen om één

MOP samen te stellen waarin de kosten voor onderhoud van zowel het tramsysteem als de wegen en vaarwegen zijn samengebracht.

Essentie / samenvatting:

Het MOP geeft invulling aan de beheeropgave die is vastgesteld in de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2018. Het geeft inzicht in de geprognosticeerde kosten van onderhoudsmaatregelen aan de (vaar)wegen en het tramsysteem in 2019. Voor de jaren 2020, 2021 en 2022 is een financiële doorkijk opgenomen. Het MOP is een nieuw instrument in de planning en control cyclus dat is aangekondigd in de kadernota van dit jaar.

In het Beheerplan Tramsysteem 2019 zijn de onderhoudsmaatregelen beschreven die worden uitgevoerd om de veiligheid en betrouwbaarheid van het tramsysteem duurzaam te borgen. Dit is een uitwerking van de Wet Lokaal Spoor. Het MOP en het Beheerplan horen bij elkaar.

Het doel van het MOP en van het Beheerplan is om uitvoering te geven aan de beheeropgave en sturing te geven aan de daaruit voortvloeiende onderhoudsmaatregelen. Het MOP en het Beheerplan zijn daarom technisch inhoudelijke stukken.

Meetbaar / beoogd beleidseffect

Provincie Utrecht heeft veel geïnvesteerd in de provinciale infrastructuur en het tramsysteem en doet dat nog steeds. Duurzaam beheer en onderhoud van het tramsysteem en de (vaar)wegen borgt dat de bestaande infrastructuur een blijvende bijdrage levert aan de mobiliteitsdoelen. De mobiliteitsdoelen zijn beschreven in het Mobiliteitsprogramma 2019 – 2023.

Financiële consequenties

Met het MOP 2019 – 2022 is inzicht gegeven in de prognose van onderhoudskosten voor de (vaar)wegen en het tramsysteem waarmee gestuurd kan worden. Het geeft tevens een prognose van de ontwikkeling van de bestemmingsreserve 'Beheer en onderhoud (vaar)wegen' en inzicht in de stortingen in de reserve van het tramsysteem. De geprognosticeerde financiële ontwikkelingen voor de periode 2019 - 2022 van zowel de (vaar)wegen als het tramsysteem passen binnen de beschikbare middelen die zijn vastgesteld in de begroting 2019. De financiële ruimte van de ingestelde bestemmingsreserve laat de geprognosticeerde mutaties toe.

De geschatte omvang van de bestemmingsreserve 'Beheer en onderhoud (vaar)wegen' in 2018 is € 36,3 miljoen. Dat is circa twee keer de jaarlijkse begroting voor (vaar)wegen van € 18,4 miljoen. In het totaaloverzicht van de financiële prognose in het MOP is te zien dat de reserve in de komende jaren zal teruglopen als gevolg van jaarlijkse geprognosticeerde onttrekkingen. De omvang van de bestemmingsreserve staat dit toe. Dit resulteert in een geprognosticeerde omvang van de bestemmingsreserve in 2022 van € 24,5 miljoen. Het risico dat onvoorziene onttrekkingen worden gedaan aan de reserve is klein. De reserve dient voor vast en variabel onderhoud. Dat is met de Nota Kapitaalgoederen en het MOP goed in beeld. Bovendien wordt een onverwachte vervanging via het Meerjarig Investerings Plan Mobiliteit (MIP) gefinancierd als dit zicht mocht voordoen.

Voor het tramsysteem is voorzien dat de komende jaren stortingen worden gedaan aan de reserve van het tramsysteem. Dat is te verklaren uit het feit dat in de Nota Kapitaalgoederen rekening is gehouden met de budgetbehoefte voor beheer van de:

- Uithoflijn;
- Koppeling van de Uithoflijn en de SUNIJ lijn (VRT);
- Nieuwe trams (CAF) die de oude trams (SIG) vervangen;
- Nieuwe tramremise;
- Nieuwe busstalling.

De toename van de reserve kan worden aangewend voor onderhoudsmaatregelen die zich kunnen aandienen bij de ingebruikname van de nieuwe infrastructuur en voorzieningen (de zogenaamde 'kinderziektes').

Kanttekeningen

De gemeenten Vianen, Leerdam en Zederik zijn per 1 januari 2019 samengevoegd tot één gemeente Vijfheerenlanden. Daarmee komt onder meer een deel van het Merwedekanaal en de N484 onder beheer van Provincie Utrecht. De financiële gevolgen hiervan zijn nog niet bekend, maar zullen aanzienlijk zijn, vooral als gevolg van het overnemen van een groot deel van het Merwedekanaal. In dit MOP is nog geen rekening

gehouden met de kosten van onderhoudsmaatregelen op de over te nemen infrastructuur. Bij de voorjaarsnota 2019 wordt hiervoor een nader voorstel gedaan.

In het MOP is de prognose van de kosten voor verhardingen dominant. Voor verhardingen is een start is gemaakt met het optimaliseren van het werkproces zodat meer onderhoudsmaatregelen worden uitgevoerd in het jaar dat in de planning is voorzien. Dan worden ook minder werkzaamheden uitgevoerd in het late najaar, wanneer de weersomstandigheden slecht zijn voor asfalteringswerkzaamheden. Dat draagt significant bij aan de robuustheid en daarmee de duurzaamheid van de nieuwe verharding. Door deze inzet zijn onderhoudsmaatregelen van het najaar van 2019 naar het voorjaar van 2020 doorgeschoven. Omdat voor 2020 en 2021 de werkprocessen nog niet geoptimaliseerd zijn, lijkt in die jaren nu sprake van een piek in de werkzaamheden. Echter wanneer voor die jaren dit ook gedaan wordt zal de piek afnemen.

Voor het tramvervoersysteem is 2019 een spannend jaar. De complexiteit van de beheeropgave is groot:

- Het is nog niet exact duidelijk wanneer de Uithoflijn in 2019 in exploitatie gaat, dit betekent dat met verschillende scenario's rekening gehouden moet worden;
- Het niet goed functioneren van het Bombardier-systeem voor de wisselbediening en seinen veroorzaakt storingen en vergt daarom extra aandacht;
- In 2020 gaat grootscheepse vervanging van infrastructuur op de SUNIJ lijn en van materieel plaatsvinden, zodat in 2019 alleen onderhoudsactiviteiten tot uitvoering komen die nodig zijn om de werking van het huidige systeem te borgen;
- In 2019 zijn er drie tramvloten in beheer:
 - o de huidige SIG-trams voor de SUNIJ-lijn gaan in 2020 uit gebruik; in 2019 beperken tot de noodzakelijke onderhoudsactiviteiten om deze trams veilig en beschikbaar te houden tot de uitstroom.
 - o de nieuwe CAF trams voor de Uithoflijn worden in series geleverd en in beheer genomen;
 - o de nieuwe CAF trams voor de SUNIJ-lijn worden in series geleverd en in beheer genomen.
- De ingebruikname en verhuizing naar de nieuwe tramremise staat in 2019 op het programma.

Vervolgprocedure/voortgang

U ontvangt hiermee het eerste MOP dat inzicht geeft in de geprognosticeerde kosten voor onderhoudsmaatregelen in de jaren 2019 – 2022. Over enkele jaren wordt duidelijk wat de werkelijk gerealiseerde onderhoudskosten per jaar zijn door de achtereenvolgende jaarrekeningen. Daarmee groeit het inzicht in de trend van het onderhoud en de uitgaven van de (vaar)wegen en het tramsysteem. Voor het tramsysteem worden nieuwe infrastructuur en voorzieningen in beheer overgenomen in 2019 en 2020. Over enkele jaren is ervaring opgedaan met de onderhoudsmaatregelen en de onderhoudskosten daarvan. Op een termijn van maximaal vier jaar wordt de Nota Kapitaalgoederen geactualiseerd waarbij de omvang en ontwikkeling van de bestemmingsreserve in de afweging wordt betrokken. Met ingang van 2019 verschijnt het MOP en het Beheerplan Tramsysteem tegelijk met de begroting.

Concreet voorliggende vraag aan statencommissie / Provinciale Staten

Kennisnemen van het MOP Mobiliteit 2019-2022 en het Beheerplan Tramsysteem 2019.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

De voorzitter,
De secretaris,