

# Meerjarenonderhoudsplan Mobiliteit 2019 - 2022

Begroting van de onderhoudsactiviteiten van de infrastructuur en het tramvervoersysteem in eigendom van Provincie Utrecht voor 2019 met doorkijk tot en met 2022.

## Provincie Utrecht

| Versie | Datum       | Aanpassing   |
|--------|-------------|--|
| 0.5    | 6 dec 2018  | Getoetst door gedeputeerde Dennis Straat. Laatste informatie aangevuld. Conclusie toegevoegd bij totaaloverzichten.  |
| 0.4    | 29 nov 2018 | Getoetst in het MT OV en in het MT Domein, opmerkingen verwerkt. Overige opmerkingen van collegiale toets verwerkt. Ter inhoudelijke bespreking met Dennis Straat.   |
| 0.3    | 24 nov 2018 | Versie ter beoordeling van het MT Domein Mobiliteit en het MT OV, beiden op 29 november 2018. Hoofdstuk 3 is in een tweede document opgenomen en wordt ingevoegd. Teksten beoordeeld en opmerkingen verwerkt. Cijfers nog te toetsen door controller. Financieel totaaloverzicht daarna nog compleet te maken. |
| 0.2    | 16 nov 2018 | Opmerkingen op hoofdstuk 1 verwerkt. Teksten voor hoofdstuk 2 gevuld.  |
| 0.1    | 16 okt 2018 | Eerste concept verspreid voor invullen van paragrafen, zowel tekst als cijfers   |
|        |             | Docnr: 81E30CB3  |

## Inhoudsopgave

|             |  |    |
|-------------|--|----|
| Hoofdstuk 1 | Inleiding.....   | 3  |
| 1.1         | De Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2018.....            | 3  |
| 1.2         | Aansluiting van de begroting 2019 – 2022 en het MOP..... | 4  |
| 1.3         | De financiële relatie tussen het MIP en het MOP.....     | 7  |
| Hoofdstuk 2 | Provinciale wegen en vaarwegen.....                      | 8  |
| 2.1         | Onderhoud van de provinciale wegen en vaarwegen.....     | 8  |
| 2.2         | Onderhoudsactiviteiten in 2019 voorzien.....             | 9  |
| 2.3         | Overzicht 2019 en doorkijk wegen en vaarwegen.....       | 23 |
| Hoofdstuk 3 | Provinciaal tramvervoersysteem.....                      | 25 |
| 3.1         | Relatie met de Wet Lokaal Spoor.....                     | 26 |
| 3.2         | Onderhoud van het tramvervoersysteem.....                | 26 |
| 3.3         | Onderhoudsactiviteiten in 2019 voorzien.....             | 27 |
| 3.4         | Overzicht 2019 en doorkijk tramvervoersysteem.....       | 30 |

# Hoofdstuk 1      Inleiding in het Meerjarenonderhoudsplan

## 1.1      De relatie met de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2018

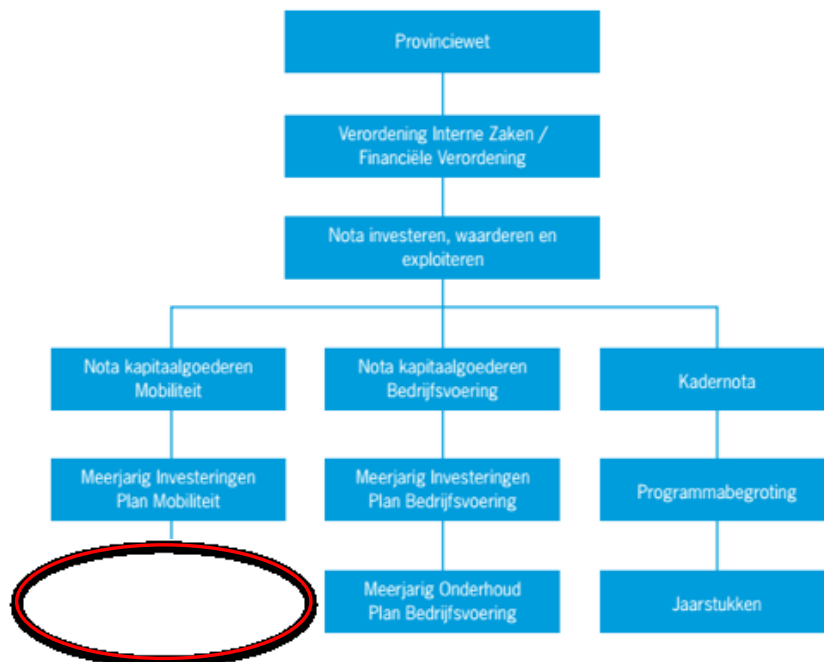
In provincie Utrecht is goede bereikbaarheid in een duurzame omgeving belangrijk. Bereikbaarheid is een essentiële voorwaarde voor een goede economische en sociale ontwikkeling. Goede bereikbaarheid valt of staat met robuuste en veilige infrastructurele verbindingen. Het efficiënt, veilig en duurzaam beheer van wegen, vaarwegen en tramvervoersysteem draagt hieraan bij.

In de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2018 (NK18) is inzicht gegeven in de structurele budgetbehoefte voor instandhouding van de provinciale infrastructuur en het tramvervoersysteem. De budgetbehoefte is in overeenstemming met de doelen die worden gesteld aan doorstroming, veiligheid en leefbaarheid. De doelen zijn afgeleid van onder meer het Programma Mobiliteit dat tegelijk met de NK18 is vastgesteld door Provinciale Staten. De NK18 geeft een trend voor de lange termijn, een prognose op hoofdlijnen die is gebaseerd op kengetallen en ervaringscijfers. De nota draagt op deze wijze bij aan inzicht in de lange termijn ontwikkeling van de financiën van Provincie Utrecht.

De NK18 is niet bedoeld om de budgetbehoefte al van dekking te voorzien. Dat doen Provinciale Staten jaarlijks op basis van de begroting. Ter onderbouwing van de jaarlijkse begroting van de onderhoudsactiviteiten aan wegen, vaarwegen en tramsysteem is dit Meerjarenonderhoudsplan Mobiliteit (MOP) opgesteld. Het MOP is de begroting van onderhoudsmaatregelen voor het eerstvolgende jaar en een doorkijk voor de drie jaren daarna (in dit geval 2019 met een doorkijk voor de jaren 2020, 2021 en 2022).

Het benodigde onderhoudsbudget varieert per jaar naar gelang de onderhoudsbehoefte. De begroting van de onderhoudsactiviteiten in het MOP is daardoor niet gelijk aan de budgetbehoefte die is opgenomen in de NK18. De budgetbehoefte in de NK18 kan worden gezien als een gemiddelde van achtereenvolgende MOP over een termijn van enkele tientallen jaren.

Op 6 november 2017 is door PS de 'Nota investeren, waarderen en exploiteren' (verder Nota Investeren) vastgesteld. De Nota Kapitaalgoederen 2018 en het voorliggende Meerjarenonderhoudsplan Mobiliteit (MOP) zijn daarvan een uitwerking.



*Figuur #: Documentenstructuur uit de Nota investeren, waarden en exploiteren*

## 1.2 Aansluiting van de begroting 2019 – 2022 en het MOP

In de NK18 is een structureel gemiddelde budgetbehoefte voor onderhoud van de provinciale infrastructuur voor de eerstvolgende 4 jaren onderbouwd van:

- € 18,4 miljoen / jaar      Voor alle wegen en vaarwegen met bijbehorende assets in beheer van Provincie Utrecht op peildatum 1 januari 2018. Met het in beheer nemen van nieuwe infrastructuur (nieuwbouwprojecten in het MIP) is geen rekening gehouden, evenmin met de invlechting van Vijfheerenlanden.
- € 17,3 miljoen / jaar      Voor het tramvervoersysteem (dat is inclusief voertuigen en gebouwen) in beheer van Provincie Utrecht op peildatum 1 januari 2018, waarbij rekening is gehouden met de grote projecten die op dit moment gerealiseerd worden (limitatief):
  - Uithoflijn;
  - Koppeling van de Uithoflijn en de SUNIJ lijn (VRT);
  - Nieuwe trams (CAF) die de oude trams (SIG) vervangen;
  - Nieuwe tramremise;
  - Nieuwe busstalling.
 Hiermee is rekening gehouden omdat deze projecten op afzienbare termijn in beheer genomen zullen worden en de invloed op de budgetbehoefte aanzienlijk is.

Dit betreft de budgetbehoefte voor het jaarlijkse vast onderhoud en variabel onderhoud van de provinciale infrastructuur. In de NK18 is daarnaast een prognose gegeven van integrale vervanging van delen van de provinciale infrastructuur. Dit is incidenteel aan de orde als een object aan het einde van de levensduur is. Integrale vervanging wordt financieel gedekt met een vervangingsinvestering en is opgenomen in het Meerjarig Investerings Plan Mobiliteit (MIP). Dit is in paragraaf 1.3 toegelicht. In het vervolg van dit MOP blijven de vervangingsinvesteringen verder buiten beschouwing.

De berekende € 18,4 miljoen en € 17,3 miljoen worden gedekt uit exploitatie en zijn structureel overgenomen in de Begroting 2019 – 2022.

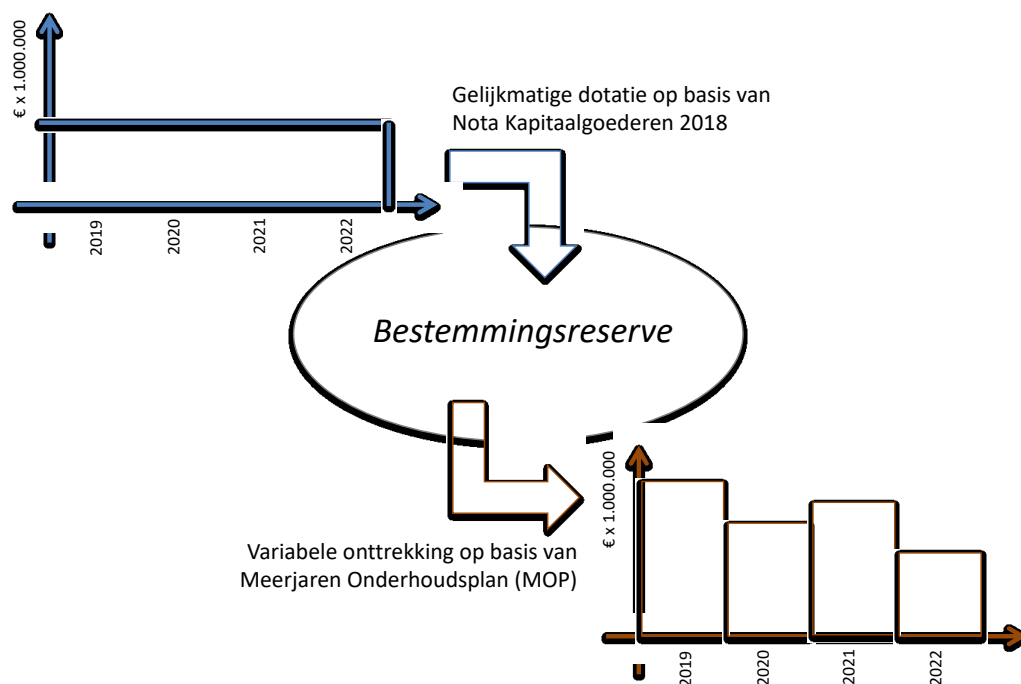
| Beleidsdoel  | 2019          | 2020          | 2021          | 2022          |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>Lasten Mobiliteitsprogramma 2019-2023</b>         |               |               |               |               |
| Kapitaallasten investeringen wegen                   | 10.000        | 10.000        | 10.000        | 10.000        |
| Beheer en Onderhouden Provinciale wegen en vaarwegen | 18.400        | 18.400        | 18.400        | 18.400        |
| <b>Totaal lasten Mobiliteitsprogramma 2019-2023</b>  | <b>28.400</b> | <b>28.400</b> | <b>28.400</b> | <b>28.400</b> |

| Beleidsdoel   | 2019           | 2020           | 2021           | 2022           |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>Lasten Mobiliteitsprogramma 2019-2023</b>        |                |                |                |                |
| Kapitaallasten investeringen Openbaar Vervoer       | 25.000         | 25.000         | 25.000         | 25.000         |
| Beheer en Onderhoud Openbaar Vervoer                | 17.300         | 17.300         | 17.300         | 17.300         |
| Exploitatie Concessies                              | 79.877         | 79.968         | 80.329         | 78.836         |
| Exploitatie Regiotaxi                               | 17.330         | 17.263         | 17.158         | 17.111         |
| Bijdragen Openbaar Vervoer                          | 2.500          | 2.500          | 2.500          | 2.500          |
| <b>Totaal lasten Mobiliteitsprogramma 2019-2023</b> | <b>142.007</b> | <b>142.031</b> | <b>142.287</b> | <b>140.747</b> |

*Figuur #: Uitsnede uit de begroting 2019 - 2022*

Het onderhoudsbudget varieert naar gelang de noodzakelijke onderhoudsbehoefte. Het is efficiënt om onderhoudsmaatregelen zo lang mogelijk uit te stellen tot het risico te groot wordt dat een object niet meer aan de eisen voldoet. Het budget dat nodig is voor de onderhoudsactiviteiten die worden voorzien in 2019 zijn voor de wegen en vaarwegen onderbouwd in hoofdstuk 2, respectievelijk in hoofdstuk 3 voor het tramvervoersysteem. Dit resulteert in een gesommeerd budget voor 2019 en doorkijk voor de jaren 2020, 2021 en 2022. Het verschil tussen de Begroting 2019 – 2022 en het MOP wordt verrekend via bestemmingsreserves<sup>1</sup>. Een overschot in een jaar wordt in de bestemmingsreserve gestort. Een tekort in een ander jaar wordt aan de bestemmingsreserve onttrokken. Dat is in onderstaande figuur geïllustreerd.

<sup>1</sup> Strikt genomen heeft de figuur alleen betrekking op het variabel onderhoud in de begroting. Het vast onderhoud komt nu nog direct ten laste van de algemene middelen.



*Figuur #: Verrekening van het verschil van MOP en Begroting via een bestemmingsreserve*

De figuur wekt de indruk dat verrekend wordt via slechts één bestemmingsreserve. Dat is niet het geval, het is een verzameling van enkele bestaande bestemmingsreserves. In 2019 worden de bestaande bestemmingsreserves beoordeeld en aangepast als dat nodig of wenselijk is. In dit MOP is de ontwikkeling van de bestemmingsreserves opgenomen in paragraaf 2.3 voor wegen en vaarwegen, respectievelijk paragraaf 3.3 voor het tramvervoersysteem.

Minimaal eens in de vier jaar wordt de Nota Kapitaalgoederen geactualiseerd. Dan wordt de omvang van de provinciale infrastructuur geactualiseerd, evenals de kostenkengetallen voor beheer. Ook wordt een analyse gemaakt van de ontwikkeling van de bestemmingsreserves in de voorliggende vier jaren en de verwachting van de onderhoudsopgave voor de eerstvolgende vier jaren.

Op basis van de geactualiseerde gegevens en de analyse van de trend wordt een nieuwe constante budgetbehoefte bepaald voor de eerstvolgende vier jaar.

Het MOP verschijnt jaarlijks tegelijk met de Begroting.

### 1.3 De financiële relatie tussen het MIP en het MOP

In het eerste Meerjarig Investerings Plan Mobiliteit (MIP) staan alle projecten die de provincie in voorbereiding en uitvoering heeft ter verbetering van de provinciale infrastructuur. Met ingang van de Nota Investeren wordt een integrale vervanging van een object van de provinciale infrastructuur financieel gedekt met een vervangingsinvestering. Dat is incidenteel aan de orde als een object het einde van de levensduur heeft bereikt. De vervangingsinvesteringen zijn opgenomen in het MIP en volgen hetzelfde afwegingsproces als nieuwbouwinvesteringen. Dat is terecht, omdat bijvoorbeeld bij vervanging van een brug heroverweging of een identieke brug wordt herbouwd of een andere oplossing wordt gekozen op zijn plaats is. Deze afweging is identiek aan de afweging van het nut van een nieuwbouwinvestering.

Dit jaar is het MIP eerder vastgesteld dan het MOP. De bedragen die in het MOP zijn voorzien voor vervangingsinvesteringen sluiten daardoor niet naadloos aan op het MIP. Bij de betreffende assets in § 2.2 is het verschil aangegeven. Met ingang van volgend jaar verschijnen het MOP en het MIP tegelijk bij de begroting. Dan is de aansluiting wel volledig te maken. Voor alle vervangingsinvesteringen wordt een investeringsvoorstel (middels B-stuk) voorgelegd.

De realisatie van de nieuwe infrastructuur uit het MIP leidt tot een toename voor de budgetbehoefte voor beheer om de nieuwe infrastructuur in stand te houden. Dat is niet alleen het gevolg van nieuwbouw. Soms wordt infrastructuur overgenomen van een andere overheid, zoals het geval is bij de invlechting van de nieuwe gemeente Vijfheerenlanden. Bij elk besluit over uitbreiding van de provinciale infrastructuur wordt aangegeven wat de bijbehorende structurele toename van de budgetbehoefte voor beheer is. Bij de eerstvolgende herziening van de Nota Kapitaalgoederen wordt de toename van de budgetbehoefte verwerkt.

## Hoofdstuk 2 Provinciale wegen en vaarwegen

### 2.1 Onderhoud van de provinciale wegen en vaarwegen

Het doel van het uitvoeren van onderhoudsmaatregelen is ervoor te zorgen dat de kwaliteit van de provinciale infrastructuur op niveau blijft zodat een veilige, vlotte en comfortabele afwikkeling van het verkeer gewaarborgd is. Met het uitvoeren van onderhoudsmaatregelen wordt voldaan aan de mobiliteitsdoelstellingen van Provincie Utrecht.

De onderhoudsmaatregelen zijn het resultaat van een zorgvuldige afweging van prestaties, risico's en kosten. 'Prestaties' is de bijdrage die de infrastructuur levert aan de doelen van de provincie. 'Risico's' zijn ongewenste gebeurtenissen die deze prestaties bedreigen. 'Kosten' is de begroting van de onderhoudsmaatregelen die nodig zijn om de prestaties te borgen en de risico's te beheersen. Het onderhoudsniveau is sober, doelmatig en duurzaam.

De onderhoudsstaat van de provinciale infrastructuur is bekend door schouw door eigen personeel, inspecties en gericht onderzoek door deskundige bureaus. Op basis van een risicoanalyse wordt een beheerstrategie bepaald waarin de onderhoudsmaatregelen worden geprogrammeerd. Alleen de aantoonbaar noodzakelijke maatregelen worden op korte termijn uitgevoerd. Het is kostenefficiënt om onderhoudsmaatregelen uit te stellen totdat het risico te groot wordt dat de prestatie verloren gaat (onder 'prestatie' wordt onder meer veiligheid, beschikbaarheid, betrouwbaarheid verstaan).

Bij de programmering van de onderhoudsmaatregelen wordt rekening gehouden met beperking van de hinder voor de omgeving. De trajectbenadering van de provinciale wegen voorziet in het uitvoeren van alle werkzaamheden op een traject in één keer. Verbeteringen aan de infrastructuur (opgenomen in het MIP) worden direct meegenomen. Daarmee blijft de hinder voor de weggebruiker en de omgeving beperkt en worden de maatregelen efficiënt uitgevoerd. De werkzaamheden worden verder zorgvuldig afgestemd met de omgeving, andere wegbeheerders, OV concessiehouders, nood- en hulpdiensten en andere betrokkenen.

Dit MOP geeft inzicht in de onderhoudsmaatregelen die in 2019 worden uitgevoerd en onderbouwing van de begroting daarvan. De bedragen in het MOP zijn inclusief VAT kosten (Voorbereiding, Administratie, Toezicht: 16%), exclusief BTW. De doorkijk naar de jaren 2020, 2021 en 2022 zijn niet geïndexeerd.

De gemeenten Vianen, Leerdam en Zederik zijn per 1 januari 2019 samengevoegd tot één gemeente Vijfheerenlanden. De nieuwe gemeente wordt deel van Provincie Utrecht, waarmee een grensaanpassing met Provincie Zuid-Holland is gerealiseerd. Met ingang van deze aanpassing komt onder meer een deel van het Merwedekanaal en de N484 onder beheer van Provincie Utrecht. De overname van de infrastructuur van Provincie Zuid-Holland is nog niet afgerond. 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 de onderhoudsmaatregelen op de over te nemen infrastructuur. Bij de voorjaarsnota 2019 wordt dit aangepast.



## 2.2 Onderhoudsactiviteiten in 2019 voorzien

In deze paragraaf worden de onderhoudsactiviteiten beschreven waarvan is voorzien dat ze in 2019 worden gerealiseerd. Voor de doorkijk voor de jaren 2020, 2021 en 2022 worden alleen de geprognosticeerde onderhoudskosten vermeld. De onderhoudsactiviteiten voor deze jaren zijn nog in voorbereiding en daardoor nog niet volledig afgebakend.

### Kunstwerken

Onder kunstwerken vallen vaste en beweegbare bruggen, viaducten, tunnels, duikers en grondkerende constructies. Om de conditie (onderhoudsstaat) van de kunstwerken bij inspectie op een objectieve en eenduidige manier vast te leggen wordt gebruikt gemaakt van een landelijke norm (NEN 2767-4).

Er wordt goed gekeken naar de maatregelen voor de komende zes jaar. Waar mogelijk worden werkzaamheden die in de komende jaren gepland zijn naar voren gehaald of uitgesteld om met een traject aanpak mee te liften. Elk jaar wordt onderhoud aan vaste kunstwerken gecombineerd aanbesteed, een aantal werkzaamheden zijn zo ingrijpend of specifiek dat deze apart worden aanbesteed, dit betreft voor 2019 onder meer werkzaamheden aan een duiker onder de N224.

De locatie van de afstandsbediening van de beweegbare bruggen wijzigt in 2019. Hiervoor dienen er diverse verandering aan de beweegbare bruggen uitgevoerd te worden. Hiervoor is een bedrag geraamd tussen € 1,3 en € 2,6 miljoen. De daadwerkelijke uitgaven zijn afhankelijk van de keuze van de wijze nieuwe locatie van de afstandsbediening.

Een aantal geplande werkzaamheden uit 2018 worden door verschillende omstandigheden uitgevoerd in 2019. In 2018 is gestart met het inventariseren van geleiderail welke hergebruikt kan worden door opnieuw te verzinken. Dit is een duurzame innovatieve techniek. Uitvoering van hergebruik zal starten in 2019.

De energiekosten voor onder meer de beweegbare bruggen worden op dit moment gezamenlijk in rekening gebracht met de energiekosten voor openbare verlichting, verkeersreginstallaties en verkeersmanagement. Dit willen we gaan scheiden, zodat de energiekosten voor de kunstwerken apart kunnen worden opgenomen in de onderhoudskosten.

Opsomming van onderhoudsmaatregelen en begroting kunstwerken 2019

| Traject    | Wegnummer/<br>Locatie | Onderhoudsactiviteiten Kunstwerken                    | Prognose kosten |             |
|------------|-----------------------|---|-----------------|-------------|
|            |                       |   | € 632.261       | € 2.398.994 |
|            |                       |   | Vast            | Variabel    |
| 0          | divers                | Bestek onderhoud kw (2018)                            |                 | € 265.298   |
| 0          | divers                | Bestek onderhoud geleiderail en hekwerken rest (2018) |                 | € 144.872   |
| 0          | divers                | Ombouw bruggen nav verplaatsen bedieningc. (2018)     |                 | € 660.000   |
| 0          | N401                  | Voegen en asfalt Joostendambrug (2018)                |                 | € 204.097   |
| 0          | divers                | Vast onderhoud (onderhoudscontracten)                 | € 177.671       |             |
| 0          | divers                | Vervanging faunarasters                               |                 | € 33.000    |
| 0          | divers                | Bestek onderhoud kw                                   |                 | € 61.457    |
| 0          | divers                | Onderhoud 2019 bew br gecombineerd met bedieningc     |                 | € 407.583   |
| 0          | divers                | Vervanging grondkerende constructies                  |                 | € 17.806    |
| 0          | N212                  | Aanbrengen keerwanden                                 |                 | € 170000    |
| 0          | N201                  | Conserveren Vreelandbrug                              |                 | € 98.600    |
| 0          | N225                  | Injecteren en herstel voegen viaduct Rhenen           |                 | € 150.000   |
| 0          | divers                | Div werkzaamheden kleine duikers                      |                 | € 50.000    |
| 0          | divers                | NEN 3140 inspectie KW                                 |                 | € 45.000    |
| 0          | N201 (56,7 - 58,1)    | Aanbrengen nwe beschoeiing fietspad N201 56,7-57,0    |                 | € 68.266    |
|            |                       | Bediening beweegbare bruggen                          | € 454.590       |             |
| Traject 36 | N224 (20,86-25,4)     | Duiker VK224-24.710 verstevigen                       |                 | € 20.000    |
| Traject 94 | N409 (10,011-12,66)   | VK409-10.147 vervangen planken faunapassage           |                 | € 3.015     |

In het MIP is een vervangingsinvestering voorzien van € 112.000. Dit bedrag wordt niet benut.

Doorkijk 2020 – 2022

| Prognose onderhoudskosten Kunstwerken |             |             |           |             |
|---------------------------------------|-------------|-------------|-----------|-------------|
| Jaar                                  | 2019        | 2020        | 2021      | 2022        |
| <b>Vast</b>                           | € 632.000   | € 632.000   | € 632.000 | € 632.000   |
| <b>Variabel</b>                       | € 2.399.000 | € 2.151.000 | € 714.000 | € 1.048.000 |

## Verharding

Voor het bepalen van de onderhoudsmaatregelen van de verhardingen wordt gewerkt volgens de landelijke systematiek en richtlijnen van het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek). Met periodieke inspecties en schademetingen wordt de kwaliteit van de verharding bepaald. Bij het schouwen van de wegen door de weginspecteurs wordt ook de kwaliteit van de verharding geschouwd en bewaakt op onvoorziene schades. Daarnaast wordt rekening gehouden met de ouderdom van de weg, mogelijke geplande andere projecten zoals reconstructies en klachten en meldingen.

De inspectieresultaten van de provinciale weginspecteurs waren bij de opstelling van dit MOP (november 2018) nog niet bekend. De gewenste werkwijze om het klein onderhoud te bepalen dat volgt uit deze inspecties in het najaar en vervolgens op te nemen in het uitvoeringsplan voor het volgend jaar is nu nog niet gerealiseerd. Voor 2019 is net als in 2018 in de budgetraming gerekend met het budget dat in het verleden jaarlijks aan klein onderhoud is uitgegeven (trend). Wel is een start gemaakt met het optimaliseren van het werkproces zodat inspectieresultaten en onderhoudsadviezen beter kunnen worden verwerkt in de prognoses. De verbetering is gericht op start van de uitvoering van onderhoudsmaatregelen in het voorjaar (voorbereidingswerkzaamheden, opstellen van de contracten en aanbestedingsprocedure) en bovengenoemde werkwijze voor het klein onderhoud.

Concreet zijn onderhoudsmaatregelen van het najaar van 2019 naar het voorjaar van 2020 doorgeschoven. Dit is in de meerjarige prognose nog niet doorgevoerd, waardoor thans in de doorkijk is nog een piek te zien in de werkzaamheden die in 2020 en in 2021 zijn geprogrammeerd. In de loop van 2019 wordt dit aangepast.

De provincie gaat van haar riolering het areaal en de kwaliteit in beeld brengen en opnemen in het integraal beheerpakket I-asset omdat hier maar weinig van bekend is. De riolering maakt deel uit van de asset verhardingen, omdat onderhoudswerkzaamheden aan de riolering en verhardingen gecombineerd worden uitgevoerd.

Opsomming van onderhoudsmaatregelen en begroting verhardingen 2019

| Wegnummer/Locatie                                   | Onderhoudsactiviteiten Verharding   | Prognose kosten |             |                  |
|---|---|-----------------|-------------|------------------|
|   |   | € 713.137       | € 4.437.495 | € 2.011.989      |
|   |   | Vast            | Variabel    | Vervanging (MIP) |
| Schadebepalingen en verhardingsadviezen             |   |                 | € 172.422   |                  |
| N210 42,2 - 42,9                                    | Conserveren en GO op - en afritten  |                 | € 376.923   |                  |
| N225 27,6 - 28,3                                    | Conserveren en GO op - en afritten  |                 | € 328.899   |                  |
| N402 11,2 - 11,3                                    | Conserveren   |                 | € 34.953    |                  |
| N415 3,6 - 3,9                                      | Conserveren   |                 | € 96.516    |                  |
| N221 traject 30                                     | GO en conserveren   |                 | € 91.298    |                  |
| N221 traject 30                                     | Rehabilitatie   |                 |             | € 938.869        |
| N403 traject 90                                     | Onvlakheid  |                 | € 50.000    |                  |
| N409 traject 94                                     | Rafeling  |                 | € 756.633   |                  |
| N410 traject 95                                     | Profileerlaag en conserveren  |                 | € 225.112   |                  |
| N410 traject 95                                     | Rehabilitatie   |                 |             | € 888.120        |
| N410 traject 95 aanbrengen 500 meter bermverharding | Geen onderhoud maar investering   |                 |             | € 25.000         |
| N201 (56,7 - 57,4)                                  | Rehabilitatie hoofdrijbaan<br>(Voorbereiding 2019, uitvoering 2020)                     |                 | € 59.780    |                  |
| N201 (57,4 - 58,1)                                  | Conserveren en GO op - en afritten<br>(Voorbereiding 2019, uitvoering 2020)             |                 |             |                  |
| N229 (9,7-17,8)                                     | Conserveren en GO+ Profileren en Conserveren<br>(Voorbereiding 2019, uitvoering 2020)   |                 | € 87.456    |                  |
| N405  | Conserveren en GO<br>(Voorbereiding 2019, uitvoering 2020)                              |                 | € 38.501    |                  |
| N224 (20,86-25,4)                                   | Conserveren en GO + rehabilitatie<br>(Voorbereiding 2019, uitvoering 2020)              |                 | € 189.360   |                  |
| N226(58,97-63,575)                                  | Conserveren en GO, profileren en Rehabilitatie<br>(Voorbereiding 2019, uitvoering 2020) |                 | € 69.641    |                  |
| N410 traject 95                                     | afvoeren TAG  |                 |             | € 160.000        |
| 1.2.4 Sealen van GRA                                | LVO   |                 | € 100.000   |                  |
| 1.2.5 Sporen vullen met EAB                         | LVO   |                 | € 200.000   |                  |
| 1.5 Jaarlijkse bijdrage groot onderhoud door derden | PM  | € 68.014        |             |                  |
| 2.1 O.b.v. Schademetingen en inspecties jaar 2018   | Klein onderhoud   |                 | € 860.000   |                  |
| 3. Dagelijks onderhoud verharding (beeldbestek)     |   | € 420.123       | € 0         | € 0              |
| 4. Markering (jaarlijks onderhoudsbestek)           | Ophalen bestaande markering   | € 225.000       |             |                  |
| 5. Riolering  |   |                 |             |                  |
| 5.1 Inventarisatie en inspectie op netwerkniveau    |   |                 | € 200.000   |                  |
| 5.2 Onderhoud (locatie n.t.b.)                      |   |                 | € 500.000   |                  |

De vervangingsinvestering van € 2.012.000 blijft iets achter bij de het bedrag van € 2.912.000 dat in het MIP is voorzien.

#### Doorkijk 2020 – 2022

| <b>Prognose onderhoudskosten Verharding</b> |             |              |              |             |
|---|-------------|--------------|--------------|-------------|
| <b>Jaar</b>                                 | <b>2019</b> | <b>2020</b>  | <b>2021</b>  | <b>2022</b> |
| <b>Vast</b>                                 | € 750.000   | € 750.000    | € 750.000    | € 750.000   |
| <b>Variabel</b>                             | € 4.437.495 | € 7.884.000  | € 10.390.000 | € 6.961.000 |
| <b>Vervanging</b>                           | € 2.011.989 | € 10.982.000 | € 2.680.000  | € 0         |

Als gevolg van het doorschuiven van onderhoudsmaatregelen van het najaar van 2019 naar het voorjaar van 2020 is in de jaren 2020 en 2021 een piek te zien in de werkzaamheden. Deze prognose wordt in de loop van 2019 aangepast.

#### Wegmeubilair

Wegmeubilair bestaat onder meer uit abri's voor het openbaar vervoer, verkeersborden, rotondeportalen, fietsoverkappingen en afvalbakken. Voor het beheer van wegmeubilair is zowel rekening gehouden met de veiligheid als het aanzien. Bij het schouwen van de wegen door de weginspecteurs wordt ook het wegmeubilair geschouwd en bewaakt op onvoorziene schades.

In het jaar 2019 zal een deel van het areaal vervangen moeten worden. Dit geldt met name voor de Verkeersborden RVV. In 2018 is een begin gemaakt met het vervangen van de hectometerborden omdat deze aan het eind van hun technische levensduur zijn. Dit zal verder uitgevoerd worden in 2019 en 2020. Bij het vervangen wordt ook gelet op of een hectometerbord links en rechts nog wel nodig is of dat het plaatsen aan 1 zijde van de weg voldoende is. Hierdoor zullen er een aantal hectometerborden komen te vervallen.

Eind 2019 zullen naar verwachting de eerste abri's langs provinciale wegen vervangen worden voor een nieuw en duurzamer model. Omdat alle abri's tegelijk worden vervangen in een programma van circa anderhalf jaar en vanwege de omvang van de geprognosticeerde kosten wordt dit financieel gedekt met een vervangingsinvestering. Hiervoor is eind 2018 een projectleider gestart met het opstellen van een programma van eisen met de afdeling openbaar vervoer. In het programma wordt aandacht besteed aan uitvraag van een zo circulair en duurzaam mogelijk product.

In 2019 zullen er, gezien de ontwikkelingen, een aantal pilots langs provinciale wegen komen met biobased producten. Hierbij valt te denken aan biobased bermplanken, deze zijn deels uit geperst gras met een kleine hoeveelheid kunststof gemaakt. Ook op het gebied van verkeersborden zijn er ontwikkelingen gaande, bijvoorbeeld door de toepassing van bamboe als drager. Deze ontwikkelingen zullen we op de voet volgen en wanneer de overtuiging er is en er vervangen moet worden zullen we dit met zo duurzaam mogelijke producten doen, voorwaarde voor een duurzame vervanging is wel dat de veiligheid en andere eisen niet in het gedrang komen. De duurzaamheidsmaatregelen worden beheerst doorgevoerd.

## Opsomming van onderhoudsmaatregelen en begroting wegmeubilair 2019

| Traject | Wegnummer/<br>Locatie | Onderhoudsactiviteiten Wegmeubilair   | Prognose kosten |           |            |
|---------|-----------------------|---|-----------------|-----------|------------|
|         |                       |   | € 175.000       | € 521.150 | € 550.000  |
|         |                       |   | Vast            | Variabel  | Vervanging |
| 0       | Divers                | Prestatiebestek   | € 285.000       |           |            |
| 0       | Divers                | Diverse onderdelen o.a. levering borden, vervangen Abri ruiten, herstellen diverse kleine schades |                 | € 330.000 |            |
| 0       | Divers                | Vervangen 1 ste deel abri's   |                 |           | € 550.000  |
| 0       | Divers                | Herstellen schades houten hekwerken   |                 | € 20.000  |            |
| 0       | Divers                | Vervangen hectometerborden  |                 | € 114.100 |            |
| 0       | Divers                | Doorgeschoven hectometerborden (2018)   |                 | € 57.050  |            |
| 0       | Divers                | <i>Baten regulier onderhoud abri's (reclame, contract loopt 2020 af)</i>                          | € -110.000      |           |            |

*De vervangingsinvestering van € 550.000 is voorzien in het MIP.*

## Doorkijk 2020 – 2022

| Prognose onderhoudskosten Wegmeubilair |           |             |           |           |
|--|-----------|-------------|-----------|-----------|
| Jaar                                   | 2019      | 2020        | 2021      | 2022      |
| <b>Vast</b>                            | € 175.000 | € 175.000   | € 285.000 | € 285.000 |
| <b>Variabel</b>                        | € 521.000 | € 350.000   | € 350.000 | € 350.000 |
| <b>Vervanging</b>                      | € 550.000 | € 1.630.000 | € 0       | € 0       |

## Groen

De zorg voor het groen bestaat uit het periodiek maaien en onderhouden van de berm en de zorg voor bomen en andere beplanting. Voor een praktische vertaling van het beleid voor het groenbeheer is afstemming met de afdeling Fysieke Leefomgeving. Bij de zorg voor bomen wordt rekening gehouden met behoud en versterking van landschappelijke structuren, landschapselementen en laanstructuren van belang zijn om te behouden en te versterken. Bomen worden eens in de drie jaar geïnspecteerd.

Bij het opstellen van het onderhoudsbestek voor bomen wordt steeds meer gebruik gemaakt van het beheermanagementstelsel iAsset. Hierbij worden keuzes gemaakt uit de onderhoudsadviezen per boom die zijn opgenomen tijdens de laatste boominspectie. Deze gegevens zijn in iAsset verwerkt. Na uitvoering van het onderhoud worden de mutaties aan het boombestand eenvoudig doorgevoerd in iAsset, zodat de informatie actueel blijft. Om een dergelijk onderhoudsbestek op te stellen is expliciete kennis benodigd.

Opsomming van onderhoudsmaatregelen en begroting groen 2019

| Traject | Wegnr./locatie | Onderhoudsactiviteiten Groen  | Prognose kosten |           |
|---------|----------------|---|-----------------|-----------|
|         |                |   | € 1.460.000     | € 900.000 |
|         |                |   | Vast            | Variabel  |
| 0       | 0              | Ruimen zwerfvuil; onderdeel prestatiecontract 1077  | € 90.000        |           |
| 0       | 0              | Bermonderhoud prestatiecontract 1077 (maaïen gras, uitmaaïen sloten, knippen hagen, overhangend hout afzetten e.d.) | € 1.050.000     |           |
| 0       | 0              | Beplantingsonderhoud (bomen/struiken rooi, plant, snoei e.d.)   |                 | € 900.000 |
| 0       | 0              | Zorgplicht bomen, boomveiligheidscontrole (BVC) incl. noodmaatregelen   | € 55.000        |           |
| 0       | 0              | Watergeven aanplant (buiten plantgarantie projecten)  | € 30.000        |           |
| 0       | 0              | Plaagbestrijding  | € 35.000        |           |
| 0       | 0              | Flora en fauna WNB (Gedragscode e.d.)   | € 15.000        |           |
| 0       | 0              | Baggeren bermsloten   | € 185.000       |           |

Doorkijk 2020 – 2022

| Prognose onderhoudskosten Groen |             |             |             |             |
|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Jaar                            | 2019        | 2020        | 2021        | 2022        |
| <b>Vast</b>                     | € 1.460.000 | € 1.813.000 | € 1.813.000 | € 1.813.000 |
| <b>Variabel</b>                 | € 900.000   | € 600.000   | € 600.000   | € 600.000   |

[Verkeersmanagement \(inclusief Verkeersregelininstallaties\)](#)

Bij verkeersmanagement wordt onderscheid gemaakt naar het sturen en begeleiden van het verkeer (management) en de installaties die daartoe worden ingezet, waaronder de verkeersregelininstallaties (verkeerslichten) en de verkeersmanagementcentrale. De beheertaak is gericht op het borgen van de betrouwbaarheid van het verkeersmanagementsysteem en de installaties op dit moment. Dat is een continu proces, omdat het risico van storingen, bijvoorbeeld van een VRI, grote gevolgen heeft voor de veiligheid en doorstroming.

De planning is dat per 1 april 2019 een Integraal Prestatie Contract (IPC) operationeel is. Dit heeft direct gevolgen voor de verkeersmanagement centrale en het Servicepunt RVM MN in steunpunt Huis ter Heide. De opdrachtnemer van het IPC zal als ‘een goed huisvader’ zorgdragen voor het beheer van onze assets verkeersmanagement, verkeersregelininstallaties en openbare verlichting. De gevolgen van het IPC voor het beheerproces wordt in samenwerking tussen de opdrachtnemer van het IPC en de assetbeheerders vormgegeven. Voor het ‘inregelen’ van het IPC is budget voorzien.

Opsomming van onderhoudsmaatregelen en begroting verkeersmanagement 2019

| Traject           | Wegnummer/<br>Locatie          | Onderhoudsactiviteiten<br>VM                                    | Prognose kosten |           |
|-------------------|--------------------------------|---|-----------------|-----------|
|                   |                                |   | € 289.208       | € 351.500 |
|                   |                                |   | Vast            | Variabel  |
| 94                | N409, hm 10,035-12,66          | Realisatie (nieuwe)<br>camera PRU-C0086 ivm<br>slagboom         | € 0             | € 14.000  |
| 0                 | N226, hm 50.1                  | Realisatie (nieuwe)<br>camera PRU-C0073 ivm<br>slagboom         | € 0             | € 14.000  |
| 0                 | N233 hm 10,3                   | Realisatie (nieuwe)<br>camera PRU-C0066 ivm<br>spoorwegovergang | € 0             | € 14.000  |
| <b>Sub-asset</b>  |                                |   |                 |           |
| Informatiesysteem | Firewall en DVM WAN            |   | € 61.600        | € 0       |
|                   | VI-Beheer                      |   | € 9.238         | € 0       |
| Netwerk           | Energiekosten                  |   | € 10.000        | € 0       |
| Wegen TI          | Gladheidsmeldsysteem           |   | € 55.215        | € 0       |
|                   | Video Observatie<br>Camera     |   | € 45.100        | € 159.500 |
|                   | Beheercamera                   |   | € 3.000         | € 0       |
|                   | Snelheidsmeetsysteem           |   | € 0             | € 0       |
|                   | Verkeersmanagement<br>Centrale |   | € 15.055        | € 0       |
|                   | Bewegwijzering                 |   | € 90.000        | € 150.000 |

Doorkijk 2020 – 2022

| Prognose onderhoudskosten VM |           |           |           |           |
|------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Jaar                         | 2019      | 2020      | 2021      | 2022      |
| <b>Vast</b>                  | € 289.000 | € 300.000 | € 300.000 | € 300.000 |
| <b>Variabel</b>              | € 351.500 | € 250.000 | € 250.000 | € 200.000 |

C-ITS (coöperatieve Intelligent Transport Systems) gaan een grote impact hebben op de manier waarop wij van de weg gebruik gaan maken en verkeersmanagement uitvoeren. Dit gaat effect hebben op onze systemen en manier van werken. Om deze reden is een verkenning uitgevoerd naar de impact op mobiliteit en de daarbij behorende veranderingen in datavoorziening en groeipad op mobiliteit.

Er worden in 2018 en 2019 in het programma Beter Benutten onder Smart Mobility, project Talking Traffic, circa 40 Intelligente VRI's geplaatst (i-VRI) op de N201 / N204 / N237 / N238 / N412 / N413. Na alle al uitgevoerde maatregelen wordt dit kansrijk geacht om de problemen op deze trajecten te



verzachten en ook in te spelen op toekomstige ontwikkelingen m.b.t. C-ITS. De gevolgen daarvan voor de beheerkosten in de doorkijk voor de jaren 2021 en 2022 zijn nog niet te voorzien. De verwachting is dat de kosten zullen toenemen door inzet van deze steeds geavanceerder installaties.

Opsomming van onderhoudsmaatregelen en begroting Verkeersregelininstallaties (VRI) 2019

| Traject | Wegnummer/<br>Locatie  | Onderhoudsactiviteiten VRI  | Prognose kosten |           |
|---------|------------------------|---|-----------------|-----------|
|         |                        |   | € 754.000       | € 968.500 |
|         |                        |   | Vast            | Variabel  |
| 36      | N224 hmp 20,80 - 25,40 |   | € 0             | € 0       |
| 48      | N226,hm 58,625-63,575  |   | € 0             | € 0       |
| 94      | N409,hm 10,035-12,66   |   | € 0             | € 0       |
| 95      | n410, hm 0- 4,215      |   | € 0             | € 0       |
| 0       | N237 / N238            | vervangen deel van installatie VRI133   | € 0             | € 75.000  |
| 0       | N237 / N413            | vervangen deel van installatie VRI137   | € 0             | € 72.000  |
| 0       | N229 / Zeisterweg      | vervangen deel van installatie VRI067.<br>Gepland in 2018, maar uitgesteld door het ontbreken van een verkenning. | € 0             | € 167.300 |
| 0       | N199 / Maatweg         | Vervangen deel van installatie VRI096.<br>Gepland in 2018, maar uitgesteld door het ontbreken van een verkenning. | € 0             | € 146.000 |
| 0       | N221 / N415 Oranjeboom | vervangen deel van installatie VRI126   | € 0             | € 175.000 |
| 0       | N221/ N234 Triër       | Vervangen deel van installatie VRI 127  | € 0             | € 175.000 |
| 0       | N228 / Westerweelstr   | Vervangen deel van installatie VRI 046  | € 0             | € 110.200 |
| 0       | diverse VRI's          | vervangen 12 accupakketten Noodstroom   | € 0             | € 48.000  |
| 0       |                        | Vaste kosten VRI 2019   | € 754.000       | € 0       |

Doorkijk 2020 – 2022

| Prognose onderhoudskosten VRI |           |           |             |           |
|-------------------------------|-----------|-----------|-------------|-----------|
| Jaar                          | 2019      | 2020      | 2021        | 2022      |
| <b>Vast</b>                   | € 754.000 | € 786.000 | € 786.000   | € 786.000 |
| <b>Variabel</b>               | € 968.500 | € 335.000 | € 1.932.000 | € 830.000 |

### Openbare verlichting (OVL)

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. De beheeropgave kan niet los worden gezien van de bijdrage die wordt geleverd aan de energietransitie en de duurzaamheid van de openbare verlichtingsinstallaties.

Bij de OVL is een verdere stijging waarneembaar van energiezuinige verlichting en verlichting met slim energiemanagement. Daarnaast zien we als uitwerking van het beleid een verdere stijging van het aantal Led armaturen. De inzet leidt tot een verdere besparing van energie zodat de doelstelling van 20% in 2020 naar voren kan worden gehaald.

Ook bij de OVL zal het beheer wijzigen als gevolg van het Integraal Prestatie Contract (IPC). De gevolgen van het IPC voor het beheerproces wordt in samenwerking tussen de opdrachtnemer van het IPC en de assetbeheerders vormgegeven.

Het areaal OVL verandert door overname van de OVL langs de provinciale wegen in Woerden en eventueel ook Bunnik. De verlichting langs de N196 wordt overgedragen aan de gemeente De Ronde Venen.

Opsomming van onderhoudsmaatregelen en begroting OVL 2019

| Traject  | Wegnummer/<br>locatie | Onderhoudsactiviteiten  | Prognose kosten |             |
|----------|-----------------------|---|-----------------|-------------|
|          |                       |   | € 704.500       | € 1.068.220 |
|          |                       |   | Vast            | Variabel    |
| -        | alle                  | Onderhoudskosten IPC  | € 150.000       | € 25.000    |
|          | alle                  | Onderhoudskosten overbrugging tot ingang IPC  | € 35.000        | € 0         |
| -        | alle                  | Energie kosten (Assistentie EnergieCircle)  | € 7.000         | € 0         |
| -        | alle                  | Energie kosten (E-on energie OVL)   | € 325.000       | € 0         |
| -        | alle                  | Energie kosten (E-on energie pompen en tunnels?)  | € 27.500        | € 0         |
| -        | alle                  | Energie kosten (E-on energie Stedin transport OVL)  | € 55.000        | € 0         |
| -        | alle                  | Kosten maken contract voor energie inkoop   | € 15.000        | € 0         |
| -        | alle                  | Kosten beheerpakket (Moon)  | € 15.000        | € 0         |
| -        | alle                  | Kosten Luminizer en Beheer Online   | € 30.000        | € 0         |
| -        | alle                  | NEN keuringen OVL kasten en ombouw OVL kasten   | € 20.000        | € 0         |
| -        | alle                  | Onvoorziene vaste kosten  | € 25.000        | € 0         |
| -        | N229                  | Vervangen OVL (incl. kast)  | € 0             | € 30.000    |
|          | N234                  | Vervangen OVL kast  | € 0             | € 15.000    |
| -        | N226                  | N226 Griftdijk, bijdrage GO   | € 0             | € 15.000    |
| 48       | N226                  | Traject 48: hm 58,625-63,575  | € 0             | € 50.000    |
| 30 en 31 | N221                  | N221 traject 30 en 31   | € 0             | € 121.000   |
| 36       | N224                  | N224 GO Renswoude   | € 0             | € 135.000   |
| 91       | N405                  | N405, traject 91, HMP 0,6 t/m 3,8   | € 0             | € 25.000    |
| 94       | N409                  | N408/N409 (bijdrage project Laaggraven investment)  | € 0             | € 100.000   |
| 95       | N410                  | N410 (23 armaturen en 15 masten)  | € 0             | € 23.200    |
| -        | N201, N225 en N233    | Werkzaamheden overgeheveld van 2018 naar 2019   | € 0             | € 219.000   |
| -        | N225                  | OVL VER Overgenomen OVL Gem. Utrechtse Heuvelrug<br>Werkzaamheden overgeheveld van 2018 naar 2019 | € 0             | € 130.000   |
|          | N225, N226 en N233    | Vervangen verouderde OVL (SOX) armaturen  | € 0             | € 25.000    |
| -        | Div. N wegen          | Vervangen verouderde OVL (MC-2 en SGS) armaturen  | € 0             | € 88.000    |
| -        | Div. N wegen          | Vervangen verouderde OVL (SGS 203 en 2550) armaturen  | € 0             | € 67.020    |

## Doorkijk 2020 – 2022

| <b>Prognose onderhoudskosten OVL</b> |             |             |             |             |
|--------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Jaar</b>                          | <b>2019</b> | <b>2020</b> | <b>2021</b> | <b>2022</b> |
| <b>Vast</b>                          | € 704.500   | € 760.000   | € 760.000   | € 760.000   |
| <b>Variabel</b>                      | € 1.068.220 | € 501.000   | € 773.000   | € 896.000   |

### Vaarwegen

Voor het bepalen van de onderhoudsmaatregelen aan de vaarwegen wordt geschouwd en gericht geïnspecteerd. Om de bevaarbaarheid tot 1.000 ton vrachtschepen van de Eem in beeld te krijgen, wordt jaarlijks gepeild. Voor het beheer van de Eem wordt samengewerkt met de gemeente Amersfoort en het waterschap Vallei en Veluwe. In een overeenkomst zijn afspraken gemaakt over taken en verdeling van de kosten op basis van een gezamenlijke meerjarenplanning voor het verwijderen van bagger en het vervangen van oevers.

Met de beheerpartners Eem en Eemsmond is een meerjarenraming afgesproken. Deze raming kent een planning tot en met 2020. De daarin opgenomen gereserveerde bedragen zijn, behoudens calamiteiten, min of meer maatgevend voor de uit te voeren werken zoals baggeren en vervanging damwanden.

Voor de dagelijkse werkzaamheden zoals bijvoorbeeld nautisch beheer, korte onderhoudsbestekken t.b.v. vaarwegen, maaien/grazen, bedrijfskosten inspectieschepen en steunpunt enzovoort worden kortlopende bestekken of contracten afgesloten. Deze kosten worden gedekt vanuit de rekening Exploitatie en is middels de verdeelsleutel over de partners verdeeld.

Gelet op de voortdurende aanwas van baggerspecie zijn we in het najaar 2018 gestart met de voorbereidingen van het nieuwe baggerbestek. Dat wordt begin 2019 uitgevoerd. Om duidelijkheid over de te verwijderen baggerspecie te krijgen is het noodzakelijk om een recente inpeiling van de betreffende vakken uit te voeren. Deze inpeiling is nog in 2018 uitgevoerd en dient als input voor het nieuwe baggerbestek.

Uit inspectie blijkt dat het aantal meters te vervangen damwand zeer waarschijnlijk het beschikbare budget overstijgt. Door middel van risico inventarisatie en de daarbij behorende prioritering worden de te vervangen trajecten bepaald. In dit nieuwe bestek "Vervanging damwanden Eem" zal ook het vervangen van de meerpalen bij de woonschepen Eemweg mogelijk worden meegenomen. Met mogelijk bijkomende kosten door het verplaatsen van en inrichten tijdelijke ligplaatsen voor de woonschepen.

### Opsomming van onderhoudsmaatregelen en begroting vaarwegen 2019

| Vaarweglocatie | Onderhoudsactiviteiten Vaarwegen        | Prognose kosten |             |
|----------------|---|-----------------|-------------|
|                |   | € 150.000       | € 2.768.658 |
|                |   | Vast            | Variabel    |
| Merwedekanaal  | uitbesteding prv ZH                     |                 | € 1.487.658 |
| Beheer Eem     | Onderhoud en Nautisch beheer            | € 150.000       |             |
| Eem Raboes ev  | Vervanging damwanden Raboes en verder   |                 | € 258.000   |
| Eem            | baggerbestek                            |                 | € 299.000   |
| Eem/Eemmond    | Damwand, restant uit 2018 cfm afspraak  |                 | € 210.000   |
| Eem/Eemmond    | Baggeren, restant uit 2018 cfm afspraak |                 | € 514.000   |

In het MIP is een vervangingsinvestering voorzien van € 258.000. Dit bedrag wordt niet benut.

### Doorkijk 2020 – 2022

| Prognose onderhoudskosten Vaarwegen |             |             |             |             |
|-------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Jaar                                | 2019        | 2020        | 2021        | 2022        |
| Vast                                | € 150.000   | € 150.000   | € 150.000   | € 150.000   |
| Variabel                            | € 2.768.658 | € 3.304.000 | € 2.731.000 | € 2.877.000 |

### Asset overstijgende kosten

Alle onderhoudskosten worden zo veel als mogelijk toegerekend aan bovenbeschreven assets. De asset overstijgende kosten zijn kosten die niet zuiver aan een specifieke asset kunnen worden toegeschreven, zoals de kosten van het beheersmanagementsysteem iAsset, waarin alle informatie over alle assets actueel wordt bijgehouden. Andere voorbeelden zijn advieskosten, communicatie, verzekeringen en de vaartuigen.

In de categorie asset overstijgende kosten zijn ook kosten opgenomen die om andere argumenten apart wordt geregistreerd. Zoals gladheidsbestrijding, omdat daartoe een aparte bestemmingsreserve is ingericht. In de inventarisatie die in 2019 wordt uitgevoerd van de bestemmingsreserves wordt bezien of dit een aparte reserve moet blijven.

Opsomming van asset overstijgende kosten 2019

| <b>Asset overstijgende kosten 2019</b>                       |                    |                   |  |
|--|--------------------|-------------------|--|
|  | <b>Lasten</b>      | <b>Baten</b>      | <b>Opmerkingen</b>   |
| <b>WBS P.0801.902 Beheer en Onderhoud Algemeen (Vast)</b>    | <b>€ 167.000</b>   | <b>€ 0</b>        |  |
| WBS P.0801.902.001 Vast Afvalverwijdering                    | € 32.000           | € 0               |  |
| WBS P.0801.902.003 Vast onderkomens en uitrusting personeel  | € 30.000           | € 0               |  |
| WBS P.0801.902.004 Vast gereedschappen en materieel          | € 41.000           | € 0               |  |
| WBS P.0801.902.005 Vast afhandeling Valwild                  | € 11.000           | € 0               |  |
| WBS P.0801.902.007 Vast Brandstoffen BEM                     | € 53.000           | € 0               |  |
| <b>WBS P.0802.902 Voorziene variabele beheerkosten (VAR)</b> | <b>€ 761.000</b>   | <b>-€ 300.000</b> |  |
| WBS P.0802.902.001 i-Asset                                   | € 30.000           |                   |  |
| WBS P.0802.902.002 Nota kapitaalgoederen ??                  | € 5.000            |                   |  |
| WBS P.0802.902.003 Inhuur ondersteuning                      | € 300.000          |                   |  |
| WBS P.0802.902.004 Algemene kosten Assetmanagement           | € 25.000           |                   |  |
| WBS P.0802.902.005 Installatieveiligheid keuringen           | € 40.000           |                   |  |
| WBS P.0802.902.006 Object Type Library OTL                   | € 45.000           |                   |  |
| WBS P.0802.901.009 Schade door 3e /calamiteiten VAR BKK      | € 301.000          | -€ 300.000        | Verhaalbare schades  |
| WBS P.0802.902.0xx Mutatie BGT                               | € 15.000           |                   |  |
| <b>WBS P.1204.001 Overige algemene kosten PBH (Vast)</b>     | <b>€ 646.000</b>   | <b>-€ 466.000</b> | Betreft centraal budget PBH Karin Hengeveld (budgethouder)   |
| WBS P.1204.001.001 Communicatie en Uitbestedingsbudget Wegen | € 110.000          |                   | t.b.v. dekking kosten comm.adviseur centraal   |
| WBS P.1204.001.002 Abonnementen en tekeningen                | € 20.000           |                   | Losse abonnementen domein breed  |
| WBS P.1204.001.003 Overige kosten onroerend goederen         | € 0                |                   |  |
| WBS P.1204.001.004 Verzekeringen, Belasting en recognities   | € 211.000          |                   | jaarlijks terugkerende belasting onroerend goed etc.   |
| WBS P.1204.001.005 Leasekosten dienstauto's                  | € 305.000          |                   | centraal budget leaseauto's Domein (dus niet enkel BEM !)  |
| WBS P.1204.001.007 Huren en pachten Benzineverkooppunten     | € 0                | -€ 466.000        | opbrengsten brandstofverkooppunten   |
| <b>WBS P.1002 GHB Bestemmingsreserve (VAR)</b>               | <b>€ 1.194.540</b> | <b>-€ 58.000</b>  | Onder en overschrijdingen worden verrekend met de reserve GHB. Jaarlijkse storting in de reserve GHB € 858.000 - Inkomsten € 58.000 = € 800.000. |
| <b>Asset Wegmeubilair, opbrengst van reclame Abri's</b>      |                    | <b>€ 110.000</b>  | Opnemen baten €110.000 in uitvoeringsplan 2019 Wegmeubilair  |

## Doorkijk 2020 – 2022

| Prognose Assetoverstijgende kosten |             |             |             |             |
|------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Jaar                               | 2019        | 2020        | 2021        | 2022        |
| Vast                               | € 347.000   | € 347.000   | € 347.000   | € 347.000   |
| Variabel                           | € 1.713.540 | € 1.713.540 | € 1.713.540 | € 1.713.540 |

### 2.3 Overzicht 2019 en doorkijk wegen en vaarwegen

In de begroting 2019 wordt onderscheid gemaakt naar vast onderhoud en variabel onderhoud. Het vast onderhoud wordt rechtstreeks verrekend met de algemene middelen. Alleen het variabel onderhoud verloopt via de bestaande bestemmingsreserve 'Beheer en onderhoud (vaar)wegen'. In paragraaf 1.2 is in de vereenvoudigde weergave van de werking van de bestemmingsreserve voorbijgegaan aan dit onderscheid tussen verrekening van vast onderhoud en variabel onderhoud. In 2019 wordt onderzocht of de bestemmingsreserves kunnen worden vereenvoudigd.

Voor gladheidsbestrijding bestaat een aparte bestemmingsreserve. In 2019 wordt onderzocht of de bestemmingsreserve kan worden ingevoegd bij de bestemmingsreserve 'Beheer en onderhoud (vaar)wegen'.

Voor de wegen en vaarwegen is gesommeerd de volgende ontwikkeling voorzien voor 2019:

| Onderhoudskosten 2019, wegen, vaarwegen en algemeen |                    |                     |                    |
|---|--------------------|---------------------|--------------------|
|   | Vast               | Variabel            | Vervanging         |
| Groen   | € 1.460.000        | € 900.000           | € 0                |
| KW  | € 632.000          | € 2.399.000         | € 0                |
| OVL   | € 705.000          | € 1.068.000         | € 0                |
| Verharding  | € 750.000          | € 4.437.000         | € 2.012.000        |
| Vaarwegen   | € 150.000          | € 2.769.000         | € 0                |
| Wegmeubilair  | € 175.000          | € 521.000           | € 550.000          |
| VRI   | € 754.000          | € 969.000           | € 0                |
| Verkeersmanagement                                  | € 289.000          | € 351.500           | € 0                |
| Asset overstijgend                                  | € 347.000          | € 1.713.500         | € 0                |
| <b>Sub-Totaal</b>                                   | <b>€ 5.262.000</b> | <b>€ 15.128.000</b> | <b>€ 2.562.000</b> |

In het volgende overzicht is de doorkijk opgenomen van de gesommeerde prognose van kosten voor de jaren 2020, 2021 en 2022 en de ontwikkeling van de bestemmingsreserve 'Beheer en onderhoud (vaar)wegen'.

|   | 2017                |                     | 2018                |                     | 2019        |              | 2020        |              | 2021        |                     | 2022        |                     |
|---|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------|---------------------|-------------|---------------------|
|   |                     |                     |                     |                     | vast        | variabel     | vast        | variabel     | vast        | variabel            | vast        | variabel            |
| Totaal alle assets, inclusief algemene kosten   |                     |                     |                     |                     | € 5.262.000 | € 15.128.000 | € 5.716.000 | € 17.089.000 | € 5.826.000 | € 19.454.000        | € 5.826.000 | € 15.476.000        |
| Gladheidsbestrijding (aparte reserve)   |                     |                     |                     |                     |             | € 1.200.000  |             | € 1.200.000  |             | € 1.200.000         |             | € 1.200.000         |
| Totaal exclusief gladheidsbestrijding   |                     |                     |                     |                     | € 5.262.000 | € 13.928.000 | € 5.716.000 | € 15.889.000 | € 5.826.000 | € 18.254.000        | € 5.826.000 | € 14.276.000        |
| Begroting (exclusief gladheidsbestrijding)  |                     |                     |                     |                     | € 4.670.000 | € 12.930.000 | € 4.670.000 | € 12.930.000 | € 4.670.000 | € 12.930.000        | € 4.670.000 | € 12.930.000        |
| Onttrekking reserve beheer en onderhoud (vaar)wegen (storting in reserve is een negatief getal)   |                     |                     |                     |                     |             | € 998.000    |             | € 2.959.000  |             | € 5.324.000         |             | € 1.346.000         |
| Tekort te dekken uit de algemene middelen (terug storten in algemene middelen is een negatief getal)  |                     |                     |                     |                     | € 592.000   |              | € 1.046.000 |              | € 1.156.000 |                     | € 1.156.000 |                     |
| <b>Stand reserve Beheer en onderhoud (vaar)wegen</b>  | <b>€ 31.930.000</b> | <b>€ 36.281.000</b> | <b>€ 35.283.000</b> | <b>€ 31.924.000</b> |             |              |             |              |             | <b>€ 26.200.000</b> |             | <b>€ 24.454.000</b> |
| Gladheidsbestrijding  |                     | € 1.100.000         | € 1.200.000         |                     |             |              |             | € 1.200.000  |             |                     |             | € 1.200.000         |
| Begroting   |                     | € 800.000           | € 800.000           |                     |             |              |             | € 800.000    |             |                     |             | € 800.000           |
| Onttrekking reserve gladheidsbestrijding  |                     | € 300.000           | € 400.000           |                     |             |              |             | € 400.000    |             |                     |             | € 400.000           |
| Stand reserve gladheidsbestrijding  | € 693.000           | € 393.000           | € 0                 | € 0                 |             |              |             | € 0          |             | € 0                 |             | € 0                 |
| <b>Optelling begroting</b>  |                     |                     |                     |                     |             |              |             |              |             |                     |             |                     |
| vast onderhoud  |                     |                     | € 4.670.000         |                     |             |              |             |              |             |                     |             |                     |
| variabel onderhoud  |                     |                     | € 12.930.000        |                     |             |              |             |              |             |                     |             |                     |
| gladheidsbestrijding  |                     |                     | € 800.000           |                     |             |              |             |              |             |                     |             |                     |
| SOM   |                     |                     | € 18.400.000        |                     |             |              |             |              |             |                     |             |                     |
| Opmerking: in dit overzicht is het tekort in de reserve gladheidsbestrijding ten laste van de reserve Beheer en onderhoud (vaar)wegen gebracht. |                     |                     |                     |                     |             |              |             |              |             |                     |             |                     |



De geprognosticeerde 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 bovenstaand totaaloverzicht 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.

In het totaaloverzicht blijkt verder dat in 2020 een tekort ontstaat in de bestemmingsreserve voor gladheidsbestrijding. Dit tekort is eenvoudigheidshalve voorlopig ten laste van de bestaande bestemmingsreserve 'Beheer en onderhoud (vaar)wegen' gebracht. Daarmee wordt een voorschot genomen op samenvoeging van de bestemmingsreserves. Een besluit daartoe wordt in de loop van 2019 verwacht.

## Hoofdstuk 3      Provinciaal tramvervoersysteem

### 3.1      Relatie met de Wet Lokaal Spoor

De Wet Lokaal Spoor (WLS) borgt de integrale veiligheid van het tramvervoersysteem. Het beheer van de traminfrastructuur, het materieel (de trams) en alle bijbehorende installaties voldoen aan de stringente veiligheidseisen die de WLS stelt.

De WLS schrijft voor dat elk jaar een beheerplan wordt vastgesteld door Gedeputeerde Staten waarin de onderhoudsmaatregelen zijn beschreven die worden uitgevoerd om de veiligheid en betrouwbaarheid van het tramvervoersysteem duurzaam te borgen. De begroting van de kosten die zijn gemoeid met de onderhoudsmaatregelen zijn het MOP voor het tramvervoersysteem. Er is voor gekozen om één MOP samen te stellen waarin de kosten voor onderhoud van zowel het tramvervoersysteem als de wegen en vaarwegen zijn samengebracht.

Het Beheerplan 2019 van het tramvervoersysteem is tegelijk met dit MOP verschenen. Het beheerplan 2019 en het MOP geven samen het volledige inzicht in de onderhoudsmaatregelen en de kosten die zijn voorzien in 2019. De documenten horen bij elkaar. Voor het volgend jaar wordt onderzocht of integratie van het MOP en het Beheerplan gewenst is.

### 3.2      Onderhoud van het tramvervoersysteem

Het beheerareaal van het team OV Assetmanagement bestaat naast het tramvervoersysteem uit de dynamische reisinformatiepanelen op alle bus- en tramhaltes in de provincie Utrecht, het busstation Breukelen en de toekomstige nieuwe busstalling Westraven.

Voor het tramvervoersysteem is 2019 een spannend jaar. De complexiteit van de beheeropgave is groot. Er zijn veel zaken die dit veroorzaken:

- Het is nog niet exact duidelijk is wanneer de Uithoflijn in 2019 in exploitatie gaat, dit betekent dat met alle scenario's rekening gehouden moet worden.
- De storingen die het gevolg zijn van het niet goed werken van het Bombardier-systeem (wisselbediening en seinen). Dit vraagt om extra aandacht om te komen tot een stabiele en betrouwbare oplossing voor de reizigers.
- In 2020 gaat grootscheepse vervanging van infrastructuur op de SUNIJ lijn en van materieel plaats vinden. In 2019 zijn geen grote onderhoudsactiviteiten voor de SUNIJ-lijn gepland. Alleen die zaken komen tot uitvoering die nodig zijn om de werking van het huidige systeem te borgen. In het Beheerplan 2019 van het Tramvervoersysteem staat dit meer uitgebreid beschreven.
- In 2019 zijn er drie tramvloten in beheer. De huidige SIG-trams voor de SUNIJ-lijn. De nieuwe CAF trams voor de Uithoflijn en de nieuwe trams voor de SUNIJ-lijn. De nieuwe vloten komen stapsgewijs in 2019 in beheer. In gebruik stellen en het onderhouden van de 3 vloten vraagt extra aandacht en inzet.

- De ingebruikname en dus verhuizing naar de nieuwe tramremise staat in 2019 op het programma. Het uitvoeren van de laatste werkzaamheden en alles wat nog geregeld moet worden om te komen tot een soepele verhuizing en in gebruik nemen vraagt veel extra aandacht.

Die hiervoor genoemde zaken zullen een forse impact hebben op het functioneren van OV Assetmanagement. Inzet van extra menskracht is dan aan de orde.

Zodra meer duidelijkheid is over de start van de exploitatie van de Uithoflijn is het nodig om het MOP voor het Tramvervoersysteem op dit punt te actualiseren. De verwachting is dat deze aanpassing in het 2<sup>e</sup> kwartaal van 2019 zal plaatsvinden. De aanpassingen worden verwerkt in het eerstvolgende MOP dat zal verschijnen bij de begroting 2020.

De uitvoering van de onderhoudsactiviteiten is gebaseerd op de werkelijke staat van de assets en die is vastgesteld door inspectie, onderzoek en een risicoafweging.

Binnen het Tramvervoersysteem zijn vier techniekvelden onderscheiden:

- Infrastructuur, de trambaan met onderbouw en voorzieningen zoals wissels, bovenleiding, tractiestations en seinen.
- Trams, in 2019 zijn er 3 series in beheer en onderhoud, 24 SIG-trams uit 1983, nieuwe 33 meter CAF-trams en nieuwe 41 met CAF-trams. De CAF-trams worden op termijn ingezet voor de Uithoflijn (planning uiterlijk op het einde van 2019) en ter vervanging van de SIG-trams op de SUNIJ-lijn in 2020.
- Gebouwen, haltes en locaties, hieronder vallen de werkplaats, de opstelreinen, busstation Breukelen en de haltes langs de tramlijn.
- Telematica, dit zijn alle IT voorzieningen voor het Tramvervoersysteem, zoals de glasvezelverbindingen met de wissels en de onderstations, camerasystemen op de haltes en apparatuur van het operationeel controle centrum.

Deze vier techniekvelden vormen samen het tramsysteem.

### **3.3 Onderhoudsactiviteiten in 2019 voorzien**

#### Traminfrastructuur

Zoals hiervoor aangegeven beperkt het onderhoud in 2019 zich tot de noodzakelijke activiteiten. De toevoeging van de Uithoflijn is nog niet opgenomen in de ramingen.

Het tracédeel van de SUNIJ-lijn van Jaarbeursplein tot en met Nieuwegein Stadscentrum is in de achterliggende jaren vervangen. Op dit deel is alleen het normale preventieve onderhoud aan de orde. Gelet op de leeftijd is de verwachting dat het alleen bij onvoorziene uitval correctief onderhoud aan de orde is. Voor de delen van Nieuwegein Stadscentrum naar IJsselstein Zuid en Nieuwegein Zuid vindt, vanwege de vervanging in 2020, geen preventief onderhoud plaats. Bij uitval van bepaalde componenten kan extra onderhoud nodig zijn om de levensduur te verlengen tot aan de vervanging.

Het veiligheidssysteem van Bombardier is in 2014 aangebracht op de SUNIJ-lijn. Dit systeem veroorzaakt in 2018 veel storingen. In de begroting voor 2019 is nog geen rekening gehouden met mogelijk extra inzet van middelen om deze storingen definitief te verhelpen.

Zoals hiervoor al aangegeven is de Uithoflijn nog niet opgenomen in de meerjarenraming. Als er meer duidelijkheid is, komt er een voorstel tot aanpassing van die raming.

### Voertuigen

De SIG-trams gaan in 2020, zoals hiervoor aangegeven, buiten gebruik. Het onderhoud in 2019 beperkt zich tot de noodzakelijke activiteiten om de SIG-trams veilig en beschikbaar te houden tot de daadwerkelijke uitstroom. De trams vragen extra onderhoud vanwege de leeftijd. Door de uitval van schade trams is de vloot gekrompen van 27 naar 24 voertuigen. In 2018 heeft 1 tram een grote schade opgelopen. Bezien wordt of deze tram nog te repareren is. Voor de exploitatie zijn dagelijks 20 trams nodig. De beperkte reservecapaciteit vraagt om extra activiteiten om voldoende trams dagelijks beschikbaar te hebben.

Daarnaast is er medio 2019 de verhuizing van de oude werkplaats naar de nieuwe werkplaats. Dit betekent dat er enkele weken geen onderhoud mogelijk is, omdat de werkplaats dan niet aangesloten is op de sporen. De inzet is om die periode zo kort mogelijk te houden en de vloten voor die verhuizing in een goede conditie te hebben.

Het onderhoud aan de CAF-trams voor de Uithoflijn is nog geen onderdeel van de raming, omdat de datum van in gebruik nemen nog niet bekend is. Wel moeten deze trams in conditie gehouden worden en daarvoor wordt wekelijks gereden met deze trams en is er beperkt onderhoud nodig. De kosten hiervan zijn gedekt binnen het budget voor de aanloopkosten.

De levering van de vervangende CAF-trams voor de SUNIJ-lijn start begin 2019. Ook deze trams moeten in conditie gehouden worden tot het moment van inzet in september 2020.

Zoals hiervoor aangegeven vragen de bijzondere omstandigheden veel aandacht en inzet van de betrokkenen. Dagelijks moeten er voldoende trams beschikbaar zijn voor de exploitatie. Daarnaast komen er iedere keer nieuwe trams en ook die moeten in een goede conditie blijven.

### Gebouwen

Ook voor dit werkveld is 2019 een spannend jaar. De voorbereidingen voor de nieuwe busstalling vraagt aandacht en inzet. Het is de bedoeling dat in 2020 deze stalling in gebruik genomen kan worden. In 2019 starten de voorbereidende werkzaamheden voor OV A zoals het opstellen van huurcontracten en het maken van het meerjarige onderhoudsplan.

In 2019 komt de nieuwe Tramremise in beheer. Dit betekent, dat in dit jaar zeer beperkte activiteiten voor het oude complex nodig zijn, omdat dit complex in 2019 gesloopt gaat worden. Alleen noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden worden uitgevoerd om het oude complex veilig en beschikbaar te houden tot de overgang naar de nieuwe tramremise een feit is.

Voor de nieuwe Tramremise komt er begin 2019 een meerjarig onderhoudsplan. Op basis van dit plan zal de begroting voor het onderhoud van dit object geactualiseerd worden. In 2019 zijn er tevens aanloopkosten. Gelet het nog op te stellen onderhoudsplan en de aanloopkosten is er naar verwachting een bijstelling van het MOP nodig. Onderdeel van de aanloopkosten zijn de kosten van de verhuizing en de overige voorbereidende werkzaamheden om de nieuwe objecten in gebruik te nemen.

Aan de haltes vindt in 2019 beperkt onderhoud plaats, omdat deze allemaal in 2020 vervangen gaan worden. Het gaat om het bewaken van de kwaliteit tot aan de vervanging.

### Telematica

In 2019 is het in gebruik nemen van de Uithoflijn de grootste activiteit. Vanwege het ontbreken van de planning is dit nog niet opgenomen in de raming.

Voor de SUNIJ-lijn zijn in de voorliggende jaren grote vervangen uitgevoerd en is de nieuwe centrale ruimte waar alle apparatuur is geïnstalleerd volledig ingericht. Dit betekent dat in 2019 alleen het normale preventieve onderhoud aan de orde is.

### 3.4 Overzicht 2019 en doorkijk tramvervoersysteem

|                                      | 2019              | 2019             | 2020              | 2020             | 2021              | 2021             |
|--------------------------------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|
| Exploitatielasten                    | vast              | Correctief       | Vast              | Correctief       | Vast              | Correctief       |
| Traminfrastructuur (SUNIJ)           | 2.979.000         | 1.100.000        | 2.979.000         | 1.100.000        | 2.979.000         | 1.100.000        |
| Traminfrastructuur (Uithoflijn)      | 0                 | 0                | 1.000.000         | 1.450.000        | 1.000.000         | 1.450.000        |
| <b>Totaal traminfrastructuur</b>     | <b>2.979.000</b>  | <b>1.100.000</b> | <b>3.979.000</b>  | <b>2.550.000</b> | <b>3.979.000</b>  | <b>2.550.000</b> |
| Trammaterieel (SIG)                  | 2.142.000         | 1.075.000        | 1.071.000         | 513.000          | 0                 | 0                |
| Trammaterieel (CAF 33m)              | 0                 | 0                | 1.558.000         | 261.000          | 2.368.000         | 893.000          |
| Trammaterieel (CAF 41m)              | 0                 | 0                | 933.000           | 28.000           | 1.298.000         | 248.000          |
| Overig materieel                     | 760.000           | 35.000           | 1.000.000         | 0                | 1.000.000         | 0                |
| <b>Totaal Trammaterieel</b>          | <b>2.902.000</b>  | <b>1.110.000</b> | <b>4.562.000</b>  | <b>802.000</b>   | <b>4.666.000</b>  | <b>1.141.000</b> |
| Haltes (SUNIJ)                       | 614.000           | 0                | 614.000           | 0                | 614.000           | 0                |
| Haltes (Uithoflijn)                  | 0                 |                  | 300.000           | 0                | 300.000           | 0                |
| <b>Totaal haltes</b>                 | <b>614.000</b>    |                  | <b>914.000</b>    |                  | <b>914.000</b>    |                  |
| Tramremise                           | 425.000           | 30.000           | 775.000           | 30.000           | 775.000           | 30.000           |
| Busremise                            | 0                 | 0                | 0                 | 0                | 420.000           | 0                |
| <b>Totaal gebouwen</b>               | <b>425.000</b>    | <b>30.000</b>    | <b>775.000</b>    | <b>30.000</b>    | <b>1.195.000</b>  | <b>30.000</b>    |
| Telematica (SUNIJ)                   | 975.000           | 0                | 975.000           | 0                | 885.000           | 0                |
| Telematica (Uithoflijn)              | 0                 | 0                | 500.000           | 0                | 500.000           | 0                |
| <b>Totaal telematica</b>             | <b>975.000</b>    | <b>0</b>         | <b>1.475.000</b>  | <b>0</b>         | <b>1.385.000</b>  | <b>0</b>         |
| <b>Safety</b>                        | <b>425.000</b>    |                  | <b>425.000</b>    |                  | <b>425.000</b>    |                  |
| <b>ICT</b>                           | <b>200.000</b>    |                  | <b>200.000</b>    |                  | <b>200.000</b>    |                  |
| <b>Algemeen</b>                      | <b>300.000</b>    |                  | <b>300.000</b>    |                  | <b>300.000</b>    |                  |
| <b>Totaal exploitatielasten</b>      | <b>8.820.000</b>  | <b>2.240.000</b> | <b>12.630.000</b> | <b>3.382.000</b> | <b>13.064.000</b> | <b>3.721.000</b> |
| <b>Totaal vast en correctief</b>     | <b>11.060.000</b> |                  | <b>16.012.000</b> |                  | <b>16.785.000</b> |                  |
| <b>Kader Nota kapitaalgoederen</b>   | <b>17.300.000</b> |                  | <b>17.300.000</b> |                  | <b>17.300.000</b> |                  |
| <b>Toevoeging bestemmingsreserve</b> | <b>6.240.000</b>  |                  | <b>1.288.000</b>  |                  | <b>515.000</b>    |                  |

In het overzicht is voorzien dat de komende jaren toevoegingen worden gedaan aan de bestemmingsreserve van het tramsysteem. Dat is te verklaren uit het feit dat in de Nota Kapitaalgoederen rekening is gehouden met de budgetbehoefte voor beheer van nieuwe infrastructuur en voorzieningen die nog niet (volledig) in beheer is overgenomen in 2019:

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