PROVINCIE UTRECHT

NOTA KAPITAALGOEDEREN MOBILITEIT 2018

DE BUDGETBEHOEFTE VOOR INSTANDHOUDING VAN DE INFRASTRUCTUUR EN HET TRAMVERVOERSYSTEEM IN EIGENDOM VAN PROVINCIE UTRECHT

PROVINCIE-UTRECHT.NL

INHOUD

HOOFDSTUK 1 INLEIDING **4**
1.1 Ambitie 4
1.2 Doel van Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2018 5

HOOFDSTUK 2 DE KAPITAALGOEDEREN **8**
2.1 Omvang van de kapitaalgoederen 8
2.2 Verandering van de omvang van kapitaalgoederen 9

HOOFDSTUK 3 BESTAANDE BELEIDSKADERS **11**
3.1 Coalitieakkoord 11
3.2 Mobiliteitsvisie provincie Utrecht 12
3.3 Beleidskader voor het tramsysteem 12
3.6 Beleidsplan Vaarwegbeheer 2013 - 2025 13
3.7 Normen voor beheer 13
3.8 Duurzaamheid 14
3.9 Omgeving 14

HOOFDSTUK 4 BEHEERSTRATEGIE **15**
4.1 Risicogestuurd beheer 15
4.2 Beheercyclus 16
4.3 Marktbenadering 17

HOOFDSTUK 5 BUDGETBEHOEFTE VOOR INSTANDHOUDING **18**
5.1 Soorten onderhoud 18
5.2 Budgetbehoefte voor vast en variabel onderhoud 19
5.3 Budgetbehoefte voor vervanging 21
5.4 Voortdurend beter prognosticeren 22
5.4 Beïnvloeden van de budgetbehoefte 23

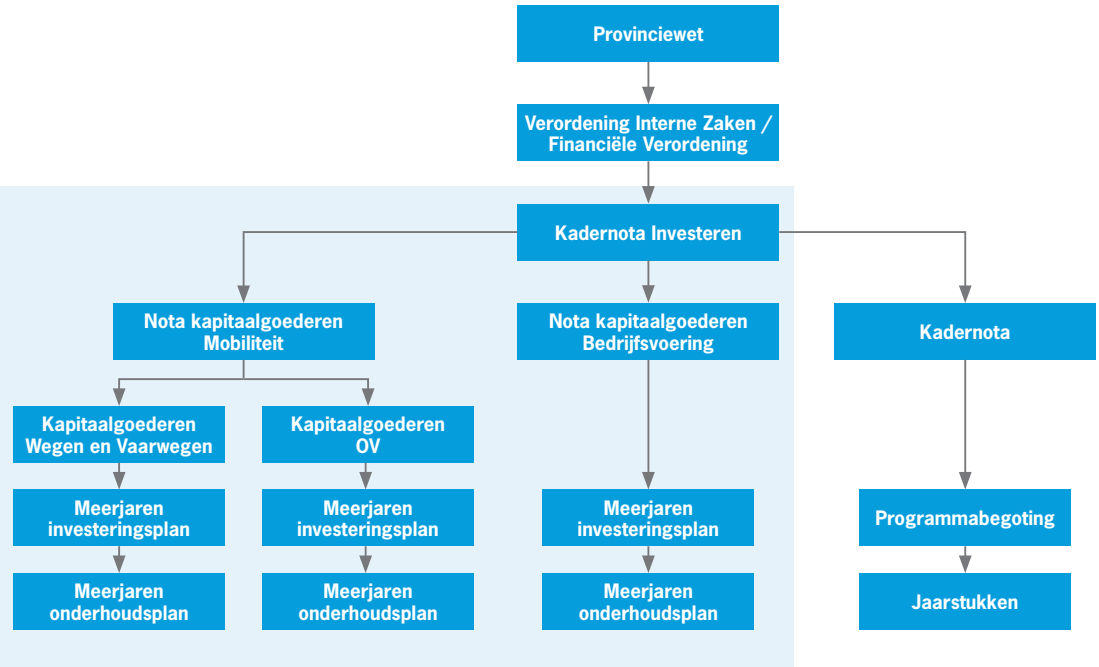
1. INLEIDING

1.1 AMBITIE

In de provincie Utrecht is een 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.

De provincie Utrecht is eigenaar en langdurig beheerder van provinciale wegen, vaarwegen, een tramvervoersysteem bestaande uit de traminfrastructuur en de trams, fietspaden en vrij liggende busbanen, inclusief de bijbehorende kunstwerken, groen, inrichting en bermen. De provincie heeft de wettelijke zorgplicht voor deze kapitaalgoederen.

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



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

In bovenstaande figuur uit de Nota Investeren is de plaats van de Nota Kapitaalgoederen geduid.
Bij de uitvoering van de beheertaak wordt voldaan aan wetgeving, zoals de Wet Lokaal Spoor voor het tramvervoersysteem en de Wegenwet voor de weginfrastructuur. Ook wordt voldaan aan bindende richtlijnen zoals de Machinerichtlijn voor beweegbare bruggen en de Installatieverantwoordelijkheid voor elektrische installaties.

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

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

1.2 DOEL VAN NOTA KAPITAALGOEDEREN MOBILITEIT 2018

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

De Nota Kapitaalgoederen is niet direct bedoeld om de budgetbehoefte van dekking te voorzien. Dat doen Provinciale Staten jaarlijks op basis van de begroting. Voor onderbouwing van de jaarlijkse begroting wordt een Meerjaren OnderhoudsPlan (MOP) opgesteld. Het MOP is gebaseerd op de werkelijke onderhoudsbehoefte aan de infrastructuur en de trams voor de eerstvolgende vier jaren, vastgesteld door inspectie en onderzoek. Het benodigde onderhoudsbudget varieert per jaar naar gelang de onderhoudsbehoefte. De begroting en de budgetbehoefte in het MOP zijn daardoor niet gelijk aan de bedragen die zijn opgenomen in de Nota Kapitaalgoederen. De budgetbehoefte in de Nota Kapitaalgoederen kan worden gezien als een gemiddelden van achtereenvolgende MOP over een termijn van enkele tientallen jaren.

Dit is de tweede Nota Kapitaalgoederen. De eerste Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen Wegen en Vaarwegen is in 2016 vastgesteld door Provinciale Staten. Aanleiding voor het herzien van de Nota Kapitaalgoederen is het onderzoek van de Randstedelijke Rekenkamer naar het beheer en onderhoud van wegen en kunstwerken in de vier Randstadsprovincies uit 2009 (zie kader). In reactie op het onderzoek van de Rekenkamer heeft GS het besluit genomen om voorafgaand aan de nieuwe collegeperiode een nieuwe Nota Kapitaalgoederen op te stellen. In deze Nota worden de kapitaalgoederen van openbaar vervoer en (weg)infrastructuur samengevoegd. Op basis daarvan kan dan worden bezien of de huidige financiële middelen voldoen, dan wel dat er noodzaak is extra middelen vrij te maken.

Onderzoek Randstedelijke Rekenkamer 2009 en 2017
De Randstedelijke Rekenkamer heeft voor de vier Randstadprovincies onderzoek uitgevoerd naar het beheer en onderhoud van wegen en kunstwerken. Het betreft een doorwerkingsonderzoek n.a.v. het onderzoek "Onderhoud onderbouwd" uit 2009. De resultaten zijn vastgelegd in de bestuurlijke nota " Vervolgonderzoek onderhoud wegen en kunstwerken" die op 25 april 2017 is opgeleverd.
De algemene conclusie van de Rekenkamer is dat de provincie grote stappen heeft gezet in de ontwikkeling van het beheer en onderhoud en de aanbevelingen uit 2009 grotendeels zijn opgevolgd. De provincie neemt voldoende maatregelen om inzicht te hebben in de staat van de wegen en kunstwerken. De financiële dekking van het toekomstige beheer en onderhoud is echter nog niet volledig geregeld en behoeft daarom de aandacht.

Sinds het verschijnen van de eerste Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen Wegen en Vaarwegen in 2016 is het beheer van de provinciale infrastructuur verder ontwikkeld. De gevolgen daarvan zijn in de voorliggende Nota Kapitaalgoederen verwerkt. Deze nieuwe Nota Kapitaalgoederen is ook direct in overeenstemming gebracht met de Nota Investeren. De verschillen van de Nota in 2016 en de voorliggende Nota zijn in onderstaand overzicht samengevat:

NOTA INFRASTRUCTURELE KAPITAALGOEDEREN WEGEN EN VAARWEGEN IN 2016	NOTA KAPITAALGOEDEREN MOBILITEIT 2018
Heeft allen betrekking op de budgetbehoefte voor beheer van wegen, vaarwegen en alle daarbij bijbehorende objecten.	De budgetbehoefte voor beheer van het tramvervoersysteem, bestaande uit de railinfrastructuur met stroomvoorziening, haltes, andere voorzieningen, remise en trams van de bestaande lijn van Station Utrecht naar Nieuwegein en IJsselstein (SUNIJ) en de Uithoflijn zijn toegevoegd.
Het integraal vervangen van kunstwerken vertoont vervangingspieken. De budgetbehoefte voor de vervangingspieken is gelijkmatig verdeeld over de jaren vanaf 2016. De budgetbehoefte wordt door jaarlijkse bijdragen gevuld, zodat vooraf dekking wordt verkregen voor de vervangingspiek (sparen).	Het integraal vervangen van kunstwerken vertoont vervangingspieken. De budgetbehoefte voor vervangingen wordt gedekt door vervangingsinvesteringen. De investeringen worden geactiveerd en jaarlijks afgeschreven, net als nieuwbouwinvesteringen. De kapitaallasten moeten van dekking worden voorzien na de vervangingspiek (de eerste piek is voorzien in 2050). Dit is uitgewerkt in §5.3
Prijspeil 2015, zonder indexeren in de financiële prognoses.	Prijspeil 2017, zonder indexeren in de financiële prognoses. Bij de eerstvolgende actualisering wordt het prijspeil aangepast.
Omvang van de kapitaalgoederen per medio 2016.	Omvang van de kapitaalgoederen per 1 januari 2018, inclusief een limitatief aantal nieuwbouwprojecten. Dit overzicht is opgenomen in § 2.1.
Diverse beheersystemen voor wegen, vaarwegen, openbare verlichting, wegmeubilair, groen.	Eén geautomatiseerd beheersysteem voor wegen, vaarwegen met alle daarbij behorende voorzieningen (iAsset) en één geautomatiseerd beheersysteem voor traminfrastructuur. Voor de trams wordt het beheersysteem thans ingevoerd.

De budgetbehoefte is gebaseerd op landelijke kostenkengetallen en landelijke ervaringscijfers. De budgetbehoefte is berekend door een extern adviesbureau.	De budgetbehoefte is gebaseerd op kostenkengetallen, ervaringscijfers en de geautomatiseerde beheersystemen van Provincie Utrecht. De budgetbehoefte is in overleg met de beheerders opgebouwd, zodat het aansluit bij de assetmanagementpraktijk van Provincie Utrecht.
De eerste Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen.	Voor wegen en vaarwegen zijn een eerste MeerjarenOnderhoudsPlan (MOP) 2018-2021 en uitvoeringsplannen voor 2018 per asset opgesteld. De ervaring met deze nieuwe planningsinstrumenten is benut voor verbetering van de Nota Kapitaalgoederen. Voor het tramvervoersysteem is gebruik gemaakt van Meerjareninvesterings- en Onderhoudsplan 2015-2019 van november 2014, de beheervisie en de jaarlijks geactualiseerde beheerplannen.

De Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit wordt minimaal eens in de vier jaar geactualiseerd aan het begin van een nieuwe collegeperiode. De Nota Kapitaalgoederen 2018 is van toepassing tot 2022. Als de doelen die worden gesteld aan doorstroming, veiligheid en leefbaarheid van de provinciale infrastructuur en het tramvervoersysteem veranderen, dan moeten de gevolgen daarvan voor het beheer en voor de budgetbehoefte daarmee in overeenstemming worden herzien.

2. DE KAPITAALGOEDEREN

SAMENVATTING

Provincie Utrecht is eigenaar en beheerder van infrastructurele kapitaalgoederen. Dit hoofdstuk geeft inzicht in de infrastructurele kapitaalgoederen die de provincie beheert. Op basis van de gegevens in het beheersysteem voor de wegen en vaarwegen en het beheersysteem voor de tram is de Nota Kapitaalgoederen opgesteld.

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

2.1 OMVANG VAN DE KAPITAALGOEDEREN

Provincie Utrecht is eigenaar en beheerder van infrastructurele kapitaalgoederen. Onderstaande tabel geeft een indruk van de omvang van een beperkt aantal objecten.
De omvang verandert doordat nieuwe infrastructuur wordt toegevoegd, zoals bijvoorbeeld de Uithoflijn. Als infrastructuur geen maatschappelijke waarde meer heeft, dan zou het moeten worden afgebroken of gesloopt. Dat komt eigenlijk slechts sporadisch voor, waardoor er in de afgelopen jaren meer nieuwe infrastructuur bijgekomen is, dan dat er wordt afgestoten of gesloopt. De komende jaren zet deze trend door.

VERHARDINGEN		
Hoofdwegen	301	km
Parallelwegen	82	km
Fietspaden	226	km

WEGMEUBILAIR		
Geleiderail	3,6	km
Verkeersborden RVV	8.000	st
Rotonde portalen	180	st
Abri's, fietsoverkappingen	195	st

KUNSTWERKEN		
Vaste bruggen	194	st
Beweegbare bruggen	7	st
Ecoducten	3	st
Faunapassages	54	st

VAARWEGEN		
Eem	18	km
Merwedekanaal	6	km
Oude Rijn	2,5	km

OPENBARE VERLICHTING		
Lichtmasten	8.893	st
Armaturen	10.147	st
Schakel/verdeelkasten	154	st

GROEN		
Bermen	433	ha
Bomen	40.700	st

VERKEERSMANAGEMENT		
Bewegwijzering	1.377	st
Verkeersmanagement- centrale	1	st
Verkeersregelinstallaties	105	st
Rotonde doseer installaties	5	St

TRAMSPOOR		
Station Utrecht Centraal – Nieuwegein – IJsselstein (SUNIJ)	23	km
Uithoflijn	9	km

TRAMS		
SIG (oud, uitstroom tot nihil in 2020)	24	st
CAF (nieuw, instroom)		
– 33 meter	27	st
– 41 meter	22	st

HALTES		
SUNIJ	23	st

Voor de omvang van de kapitaalgoederen is de peildatum 1 januari 2018 aangehouden. Met oplevering van nieuwbouwprojecten na 1 januari 2018 is geen rekening gehouden. Uitzondering daarop zijn de grote projecten die op dit moment gerealiseerd worden voor het tramvervoerssysteem. Dit betreft (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. De invloed daarvan op de budgetbehoefte voor beheer van deze nieuwe infrastructuur en trams is substantieel. Bovenstaande opsomming is limitatief.

De gemeenten Vianen, Leerdam en Zederik worden per 1 januari 2019 samengevoegd tot één gemeente Vijfheerenlanden. De nieuwe gemeente wordt deel van Provincie Utrecht, waarmee een grensaanpassing met Provincie Zuid-Holland wordt gerealiseerd. Met ingang van deze aanpassing komt het deel van de infrastructuur dat onder beheer viel van de Provincie Zuid-Holland onder beheer van Provincie Utrecht. Hiermee is nog geen rekening gehouden in deze Nota Kapitaalgoederen, omdat de omvang daarvan nog wordt geïnventariseerd. Het resultaat daarvan wordt verwerkt bij de eerstvolgende herziening van de Nota Kapitaalgoederen. Het betreft onder meer het beheer van een deel van het Merwedekanaal dat wordt overgedragen.

2.2 VERANDERING VAN DE OMVANG VAN KAPITAALGOEDEREN

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

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

3. BESTAANDE BELEIDSKADERS

SAMENVATTING

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

3.1 COALITIEAKKOORD

In 2015 is het coalitieakkoord 'In verbinding' gepresenteerd. Het bevat de volgende tekst ten aanzien van infrastructuur:

> Voor nieuwe infrastructuur treden we op als gebiedsregisseur, werkzaamheden aan provinciale wegen pakken we op met een trajectaanpak. Dit houdt in dat we een wegvak integraal aanpakken waarbij we bereikbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren, en ook kansen benutten voor versterking van de kwaliteiten van de landschappen, verbindingen tussen stad en platteland, kwaliteit van de leefomgeving, duurzaamheid en ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. Bij elke trajectaanpak van onze wegen beperken we de barrièrewerking voor de recreatieve netwerken. De in het gebied actieve overheden en omgevingspartijen worden in een vroegtijdig stadium betrokken.

In lijn met deze doelstelling worden onderhoudswerkzaamheden aan wegen trajectmatig voorbereid en uitgevoerd.

Ten aanzien van het openbaar vervoer (tram) is te lezen:

> Het ontlasten van Utrecht Centraal en het bereikbaar houden van Utrecht Science Park zijn speerpunten. Een belangrijke schakel hierin is de ontwikkeling van de Uithoflijn: de sneltram van het Centraal Station naar de Uithof/Utrecht Science Park. Wij leggen deze samen met gemeente Utrecht aan. Dit project is in volle uitvoering. Wij zetten ons in voor een goede doorkoppeling van de nieuwe Uithoflijn op de bestaande SUNIJ-lijn (de sneltram naar Nieuwegein en IJsselstein).
> Per 1 december 2015 wordt de nieuwe Wet Lokaalspoor (Wls) van kracht. Met deze wet krijgen wij de rol van bevoegd gezag en daarmee hebben wij op alle aspecten van het tramsysteem een grotere wettelijke verantwoordelijkheid. Wij bereiden ons daarop voor met het opstellen van een beheervisie.

In hoofdstuk 2 is geschreven dat in de Nota Kapitaalgoederen rekening is gehouden met het in beheer nemen van de Uithoflijn. Het beheer van de Uithoflijn is in overeenstemming met het grote belang van deze schakel in het Openbaar Vervoersysteem. De Wet Lokaal Spoor borgt de integrale veiligheid van het tramsysteem.

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

3.2 MOBILITEITSVISIE PROVINCIE UTRECHT

In 2014 is de nieuwe Mobiliteitsvisie van Provincie Utrecht vastgesteld. De Mobiliteitsvisie bevat de volgende tekst over onderhoud:

> 'De onderhoudsplanning is leidend voor de uitvoering en kwaliteitsverbetering van wegen.'

In het bijbehorende Mobiliteitsprogramma is opgenomen:

> Op alle trajecten van het provinciale netwerk, passend bij de cyclus van beheer en onderhoud, wordt een trajectgewijze aanpak doorlopen om ervoor te zorgen dat de streefwaarden voor bereikbaarheid met auto, fiets, openbaar vervoer en verkeersveiligheid worden bereikt met inachtneming van bodem-, water- en milieukwaliteiten. Ook houden we hierbij rekening met oversteekbaarheid (inclusief faunapassages) en cultuurhistorie. Dit betekent dat we bij eventuele aanpassingen van infrastructuur naast het verbeteren van de bereikbaarheid rekening houden met het benutten van kansen voor versterking van de kwaliteiten van de landschappen, stad-landverbindingen, leefbaarheid, gezondheid, verkeersveiligheid en ruimtelijke ontwikkelingen.
> Doel: In 2028 is het provinciale netwerk versterkt doordat wij bij beheer en onderhoud en herinrichting van wegen voor een trajectgewijze aanpak kiezen.

In lijn met de Mobiliteitsvisie is een trajectgewijze planning opgesteld voor het uitvoeren van onderhoud aan de wegen. In de trajectbenadering worden waar mogelijk verbetermaatregelen direct gecombineerd met de uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden. De planning van onderhoudswerkzaamheden aan de wegverharding is daarbij maatgevend. Door de verbetermaatregelen direct mee te nemen wordt de hinder voor de weggebruiker beperkt.

In het mobiliteitsprogramma worden de contouren geschetst van Actieplan Fiets 2014 – 2028. Dit plan richt zich o.a. op het op kwaliteit brengen van bestaande hoofdfietsroutes voor wat betreft wegverharding, verlichting en breedte van fietspaden en bermen.

3.3 BELEIDSKADER VOOR HET TRAMSYSTEEM

De Wet Lokaal Spoor borgt de integrale veiligheid van het tramsysteem. Met een jaarlijks beheerplan wordt uitvoering gegeven aan de eisen uit de Wet Lokaal Spoor. Het Beheerplan 2018 van het tramsysteem is op 9 januari 2018 vastgesteld door Gedeputeerde Staten. Het beheerplan is een jaarlijkse uitwerking van de Beheervisie Tramvervoersysteem 2015-2019, die op 17 november 2015 is vastgesteld door Gedeputeerde Staten.

Met invoering van de Wet Lokaal Spoor zijn Gedeputeerde Staten verantwoordelijk voor de veiligheid, de aanleg en het beheer van het tramsysteem in de Provincie Utrecht. De Beheervisie 2015-2019 is als onderdeel van het voormalige BRU-beleid overgenomen door de provincie. De Beheervisie biedt een kader van het gewenste kwaliteitsniveau in termen van veiligheid, betrouwbaarheid, beschikbaarheid en kwaliteit voor de beheerder van het tramsysteem en de vervoerder (concessiehouder).

Jaarlijks wordt binnen de kaders van de Beheervisie een beheerplan opgesteld waarin expliciet is opgenomen wat dat jaar moet gebeuren en welk budget daarvoor is gereserveerd. Onderdeel van dit beheerplan zijn onder meer de remise, de railinfrastructuur, inclusief de stroomvoorzieining, haltes en andere voorzieningen en de trams. De focus in het beheerplan ligt op de veiligheid, beschikbaarheid, betrouwbaarheid en kwaliteit van het tramvervoersysteem.

3.6 BELEIDSPLAN VAARWEGBEHEER 2013 - 2025

EEM

De rivier de Eem stroomt vanaf Amersfoort naar het Eemmeer en heeft een lengte van circa 19 kilometer. In de 'Beheers- en Inrichtingsvisie Eem' en de 'Samenwerkingsovereenkomst inrichting natuur langs de Eem' zijn streefbeelden beschreven die leidraad zijn voor het beheer van de Eem en haar oevers.

MERWEDEKANAAL

Het deel van het Merwedekanaal dat eigendom is van de provincie Utrecht, wordt beheerd door Provincie Zuid-Holland. Hiervoor is in 2010 een overeenkomst afgesloten. Bij de totstandkoming van gemeente Vijfheerenlanden zal een deel van het Merwedekanaal van Provincie Zuid-Holland aan Provincie Utrecht worden overgedragen. Dit zal aanleiding zijn voor herziening van de overeenkomst.

DE OUDE RIJN

De Beleidsafdeling Water van Provincie Utrecht en het Hoogheemraadschap voeren het beheer van de Oude Rijn uit.

3.7 NORMEN VOOR BEHEER

De maatschappelijke waarde van de infrastructuur wordt sober, duurzaam en doelmatig op peil gehouden tegen aanvaardbare kosten, te beoordelen door Provinciale Staten. Onderstaande normen voor beheer zijn overgenomen uit de Paragraaf Kapitaalgoederen die in de voorgaande programmabegrotingen zijn vastgesteld door Provinciale Staten:

Verhardingen: de verharding wordt op dusdanige wijze onderhouden dat het kwaliteitsniveau op minimaal 95% van het wegennet voldoende (basisniveau) is, gemeten volgens de gestandaardiseerde CROW — methodiek.
Kunstwerken: de strategische onderhoudsfilosofie is het kunstwerkenbestand in goede staat te houden. Dat wil zeggen functioneel, veilig en schoon.
Verkeersregelinstallaties: het onderliggende beleidsstuk 'geregelde kwaliteit verkeerslichtenbeleid' wordt gevolgd. Belangrijk onderdeel binnen het beheer betreft het onderscheid van de Verkeersregelinstallaties (VRI's) en de verkeersmanagementcentrale (VMC), de fysieke installaties, van de ontwikkelingen van regionaal verkeersmanagement met de regionale partners.
Openbare wegverlichting: De ambitie voor openbare verlichting ligt vast in beleid "Donker waar het veilig kan, licht waar nodig". Met dit in december 2016 vastgestelde beleid levert de provincie een bijdrage aan de verbetering van de verkeersveiligheid, sociale veiligheid, toegankelijkheid van het openbaar vervoer en comfort van de weggebruiker. Het levert tevens een bijdrage aan de energietransitie en de duurzaamheid van de openbare verlichtingsinstallaties.
Groen: De provincie Utrecht past ecologisch wegbermbeheer toe langs een groot deel van haar wegen. Om ervoor te zorgen dat bij het beheer en onderhoud van wegen voldoende en tijdig rekening gehouden wordt met de aanwezige flora en fauna, wordt er gewerkt met de gedragscode provinciale infrastructuur. Bij bomen wordt er gestreefd naar een duurzaam bomenbestand langs provinciale wegen, waarbij rekening wordt gehouden met het belang van de verkeersveiligheid, de ecologie en het landschap.

Vaarwegen: het kwaliteitsniveau voor de Eem is uitgewerkt in de Eemvisie. In de Eemvisie is het profiel van de Eem gebaseerd op CEMT-klasse III (tot 1.000 ton vrachtschepen). Het visiedocument voorziet in recreatief vaarweggebruik en de mogelijkheid om beroepsvaart tot 1000 ton naar Amersfoort mogelijk te maken en te houden.

3.8 DUURZAAMHEID

Op 17 januari 2017 heeft de provincie Utrecht de Green Deal Duurzaam GWW 2.0 ondertekend. In de Green Deal DGWW hebben partijen uit de Spoor-, Grond-, Water- en Wegenbouwsector de afspraken uit het Klimaatakkoord van Parijs en de nationale afspraken uit het Regeerakkoord verder geconcretiseerd. De Green Deal DGWW 2.0 is gericht op het reduceren van de CO2-emissie en het verminderen van het gebruik van primaire grondstoffen in de GWW sector.

Om inzicht te verkrijgen in de wijze waarop de provincie kan bijdragen aan het behalen van de vereiste CO2 reductie, is een CO2 footprint opgesteld van de aanleg en het beheer en onderhoud van de provinciale wegen en vaarwegen.

De CO2 footprint maakt zichtbaar hoe op assetniveau wordt bijgedragen aan de CO2 uitstoot. Dit wordt gebruikt om in het assetmanagementplan concrete duurzaamheidseisen te formuleren als input voor de projecten uit de trajectaanpak

Ook in de beheerplannen per asset wordt dit vertaald naar concrete maatregelen, zodat we duurzaamheid nog beter kunnen verankeren in het professioneel beheer en onderhoud (assetmanagement).

Bij de aanbesteding van projecten wordt duurzaam inkopen gevolgd als leidraad (conform het herziene inkoopbeleid dat op 14 november 2017 is vastgesteld door GS) en zijn EMVI, de CO2 prestatieladder en Social Return (v.a. 250 duizend euro) vaste onderdelen en wordt nadere uitwerking gegeven aan circulair inkopen.

3.9 OMGEVING

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

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

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

4. BEHEERSTRATEGIE

SAMENVATTING

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

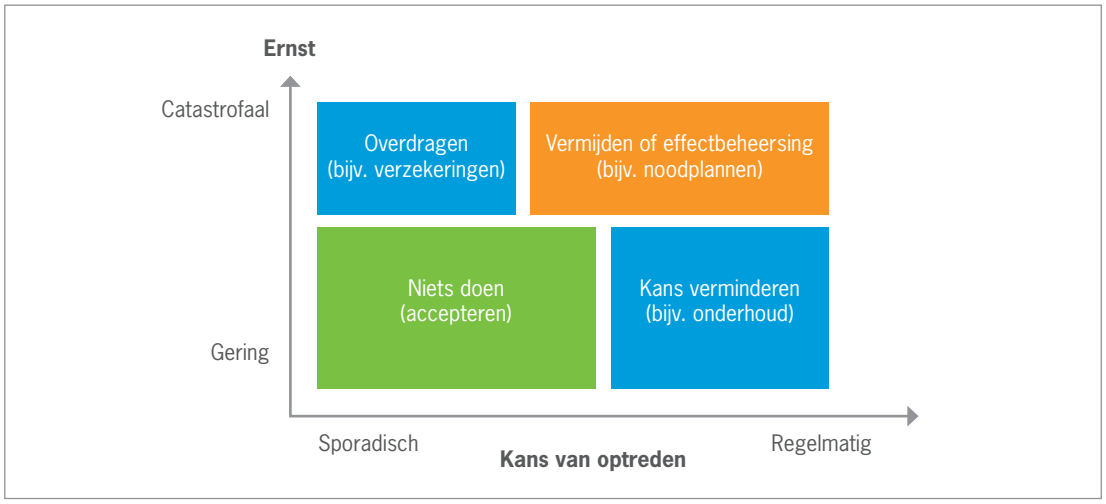
4.1 RISICOGESTUURD BEHEER

In de jaren 80 van de vorige eeuw kon nog worden volstaan met reactief beheer. Dat bestond voornamelijk uit herstel van opgetreden schade. Sinds de jaren 90 worden steeds hogere eisen gesteld aan de beschikbaarheid van de infrastructuur. Het antwoord daarop is planmatig beheer, waarbij onderhoudswerkzaamheden worden uitgevoerd voordat schade optreedt. Bovendien kunnen de werkzaamheden worden geprogrammeerd en aangekondigd. Dit werd verder uitgebreid naar integraal beheer. De onderhoudswerkzaamheden van verschillende disciplines zoals wegen, groen en afwateringsysteem, worden op elkaar afgestemd. Kenmerkend voor deze vormen van beheer is dat ze uitgaan van optimaal technisch beheer en dat de beheerkosten een afgeleide zijn.

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

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

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



Risico van falen van een asset.

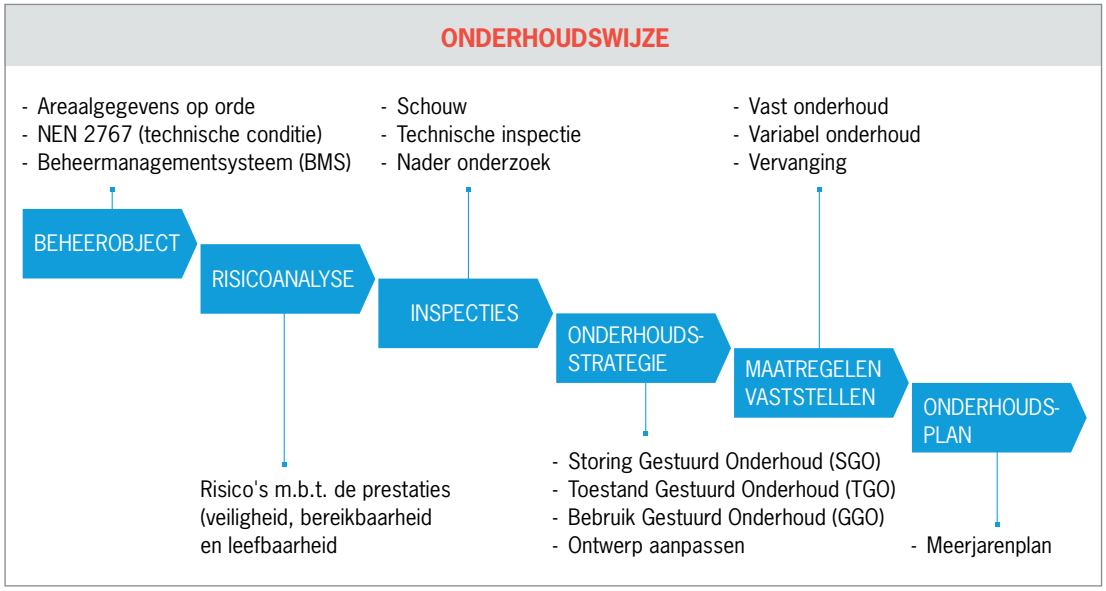
De systematische en gestandaardiseerde aanpak van het beheer wordt assetmanagement genoemd. Kenmerken van assetmanagement zijn de voortdurende afweging van prestaties, kosten en risico's bij alle besluiten die worden genomen. Assetmanagement introduceert drie rollen: de asset owner of eigenaar, de assetmanager of beheerder en de service provider of opdrachtnemer / uitvoerder. De drie rollen worden verbonden. De onderhoudsactiviteiten dragen bij aan de doelstellingen van de provinciale infrastructuur (doorstroming, veiligheid, leefbaarheid). Assetmanagement is gericht op voortdurend verbeteren (de Plan-Do-Check-Act cirkel van Deming).

Voor assetmanagement bestaat een internationaal erkende norm, de NEN-ISO 55001. Deze norm dient als leidraad voor de ontwikkeling van het beheer. Op termijn kan gekozen worden voor certificering conform de norm. De Provincies Overijssel, Noord- en Zuid-Holland hebben dit certificaat behaald.

4.2 BEHEERCYCLUS

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

De onderhoudsmaatregelen dienen enkele jaren vooruit te worden bepaald en voor meerdere jaren inzichtelijk te zijn. Voor een succesvolle toepassing van de trajectaanpak is het noodzakelijk dat het onderhoud aan de verharding van een weg circa vijf jaar van tevoren bekend is. Alleen dan is voldoende tijd beschikbaar om in een trajectstudie maatregelen te onderzoeken om het traject te verbeteren, de verbetermaatregelen uit te werken en voor te bereiden voor een gecombineerde uitvoering met de onderhoudswerkzaamheden. Alle onderhoudsmaatregelen worden voor de eerstvolgende vier jaar inzichtelijk gemaakt in het MeerjarenOnderhoudsPlan (MOP). Aansluitend worden de maatregelen voor het eerstvolgende jaar uitgewerkt in het Uitvoeringsplan. Het MOP en uitvoeringsplan zijn gebaseerd op de werkelijke onderhoudsbehoefte.



Figuur 7 Proces van risico gestuurd beheer

De werkzaamheden aan provinciale wegen worden zoveel mogelijk trajectgewijze opgepakt. Een traject bestaat uit een of meer aaneengesloten wegdelen. Bij de trajectbenadering wordt al het onderhoud tegelijk uitgevoerd tijdens één onderhoudsmoment.

Om het aantal buitendienststelling van het tramvervoersysteem te beperken wordt de infrastructuur aan het einde van de levensduur in één keer integraal vervangen. Dat is voor 2015 gebeurd voor het traject station Utrecht – Nieuwegein Centrum.

Het overdrachtsproces na realisatie van een project moet borgen dat het gerealiseerde werk voldoet aan de gestelde eisen en dat de documenten en data tijdig beschikbaar zijn voor de beheerder. Hiermee beschikt de beheerder altijd over de juiste gegevens.

4.3 MARKTBENADERING

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

5. BUDGETBEHOEFTE VOOR INSTANDHOUDING

SAMENVATTING

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

Vast onderhoud en variabel onderhoud worden gefinancierd uit reguliere exploitatiebudgetten voor beheer. Jaarlijks optredende plussen en minnen worden verrekend met een bestemmingsreserve Beheer en Onderhoud infrastructurele kapitaalgoederen. Vervangingsinvesteringen worden geactiveerd en jaarlijks afgeschreven.

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

5.1 SOORTEN ONDERHOUD

Alle delen van de provinciale infrastructuur worden tijdens de levensduur in stand gehouden zodat ze een structurele bijdrage leveren aan de provinciale doelen van doorstroming, veiligheid en leefbaarheid. In stand houden betekent uitsluitend behouden wat er is. Verbeteringen aan de provinciale infrastructuur zijn in de budgetbehoefte niet voorzien. Als bijvoorbeeld bij de vervanging van een brug een bredere brug noodzakelijk is om ruimte te bieden aan het toegenomen verkeer, dan is de extra budgetbehoefte voor de verbreding van de brug niet voorzien. De extra budgetbehoefte moet worden gedekt via het MIP. De budgetbehoefte voor vervanging met een identieke brug is wel voorzien in de Nota Kapitaalgoederen. Bij instandhouding wordt onderscheid gemaakt naar vast onderhoud, variabel onderhoud en vervangingen.

VAST ONDERHOUD

Dit betreft kortcyclisch onderhoud dat preventieve werkzaamheden omvat die op korte termijn uitgevoerd moeten worden. Deze activiteiten zijn erop gericht de gebruiksfunctie van de infrastructuur te waarborgen. Dit type onderhoud voeren we jaarlijks één, of meerdere keren uit. Bijvoorbeeld het maaien van de bermen.

VARIABEL ONDERHOUD

Dit is correctief onderhoud van veelal ingrijpende aard dat op een groot deel van de infrastructuur wordt uitgevoerd en na een langere gebruiksperiode moet worden verricht. Bijvoorbeeld het vervangen van de asfaltlagen van een weg. Dit onderhoud vindt niet jaarlijks plaats en heeft een (veel) langere onderhoudscyclus. Door het ingrijpende karakter wordt variabel onderhoud in de regel projectmatig voorbereid en uitgevoerd.

VERVANGING

Een object wordt vervangen als de technische levensduur van een object is bereikt en de functie van het object niet meer kan worden gegarandeerd na uitvoering van variabel onderhoud. Binnen het kader van instandhouding betreft dit vervanging door een identiek object.

Samenvattend kan gesteld worden, dat vast en variabel onderhoud bijdragen aan de verlenging van de levensduur. Vervanging wordt uitgevoerd aan het einde van de levensduur.

Naast deze drie soorten onderhoud is nog budget nodig voor de operationele diensten van incident-management, gladheidsbestrijding, schoonhouden van de trams en dergelijke. Deze diensten zijn voorzien in de budgetbehoefte.

Voor de exploitatie van het tramvervoersysteem is een contract gesloten met de vervoerder. De kosten van deze concessie zijn niet voorzien in de budgetbehoefte voor instandhouding.

5.2 BUDGETBEHOEFTE VOOR VAST EN VARIABEL ONDERHOUD

De budgetbehoefte voor vast en variabel onderhoud voor wegen en vaarwegen is gebaseerd op de informatie die beschikbaar is gekomen in afgelopen jaren. Gebruik is gemaakt van de normkostenberekening die ten grondslag lag aan de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen Wegen en Vaarwegen 2016. Destijds is gebruik gemaakt van landelijke kostenkentallen. Inmiddels is het beheersysteem iAsset operationeel. Dat maakt gebruik van kostenkengetallen die worden aangepast aan de ervaring van Provincie Utrecht, zodat de prognoses steeds nauwkeuriger worden. Het MOP 2018-2021 en de uitvoeringsplannen per asset zijn gebruikt voor het bepalen van de budgetbehoefte. Per asset is de beheerstrategie, de omvang van het areaal en de budgetbehoefte voor het beheer getoetst door de assetbeheerder en assetmanager.

	Vast / jaar	Variabel / jaar
WEGEN		
Kunstwerken	€ 180.000	€ 2.200.000
Verharding	€ 750.000	€ 4.820.000
Wegmeubilair	€ 290.000	€ 210.000
Groen	€ 1.500.000	€ 600.000
Openbare verlichting	€ 600.000	€ 800.000
Verkeersmanagement Inclusief verkeersregelinstallaties	€ 1.200.000	€ 1.360.000
Gladheidsbestrijding		€ 800.000
Incidentmanagement		€ 100.000
VAARWEGEN	€ 150.000	€ 2.100.000
Bijkomende kosten		€ 760.000
SOM / jaar	€ 4.670.000	€ 13.750.000

Budgetbehoefte per jaar voor wegen en vaarwegen

In de budgetbehoefte is rekening gehouden met:

- Voorbereiding, Administratie en Toezicht (VAT) 16%
- Prijspeil 2017, exclusief BTW
- Maatregelen om de hinder van onderhoudswerkzaamheden te beperken.
- De bijkomende kosten betreft een limitatieve lijst van kosten die niet kunnen worden toegedeeld aan een asset:
- Afvalverwijdering, afhandeling van valwild
- Onderkomens, gereedschappen, materieel, brandstoffen en uitrusting personeel
- Schade door derden
- Automatisch beheersysteem iAsset, inhuur ondersteuning, assetmanagement
- Keuringen installatieveiligheid

Voor de budgetbehoefte onderhoud voor de traminfrastructuur is gebruik gemaakt van verschillende bronnen, waaronder het Meerjareninvesterings- en Onderhoudsplan 2015-2019 van november 2014, het Prijzenboek voor beheer van de traminfrastructuur, de beheervisie en de jaarlijks geactualiseerde beheerplannen. De omvang van het areaal voor de SUNIJ tramlijn is ontleend aan het geautomatiseerde beheersysteem. Voor de Uithoflijn is gebruik gemaakt van het uitvoeringsontwerp, evenals voor de nieuwe tramremise. Zowel de Uithoflijn als de nieuwe tramremise worden thans gerealiseerd. Voor de nieuwe busstalling is de budgetbehoefte voor beheer, die was opgenomen in de businesscase, naar beneden bijgesteld. Per asset is de beheerstrategie van de asset, de omvang van het areaal en de budgetbehoefte voor beheer afgestemd met de assetbeheerder en assetmanager.

	Vast / jaar	**Variabel / jaar**
TRAMINFRASTRUCTUUR		
SUNIJ	€ 5.040.000	€ 1.070.000
– Waarvan energie	€ 1.130.000	
Uithoflijn	€ 2.150.000	€ 200.000
– Waarvan energie	€ 1.000.000	
TRAMS		€ 6.800.000
TRAMREMISE EN BUSSTALLING	€ 1.400.000	€ 230.000
ICT	€ 410.000	
SOM / jaar	€ 9.000.000	€ 8.300.000

In de budgetbehoefte is rekening gehouden met:

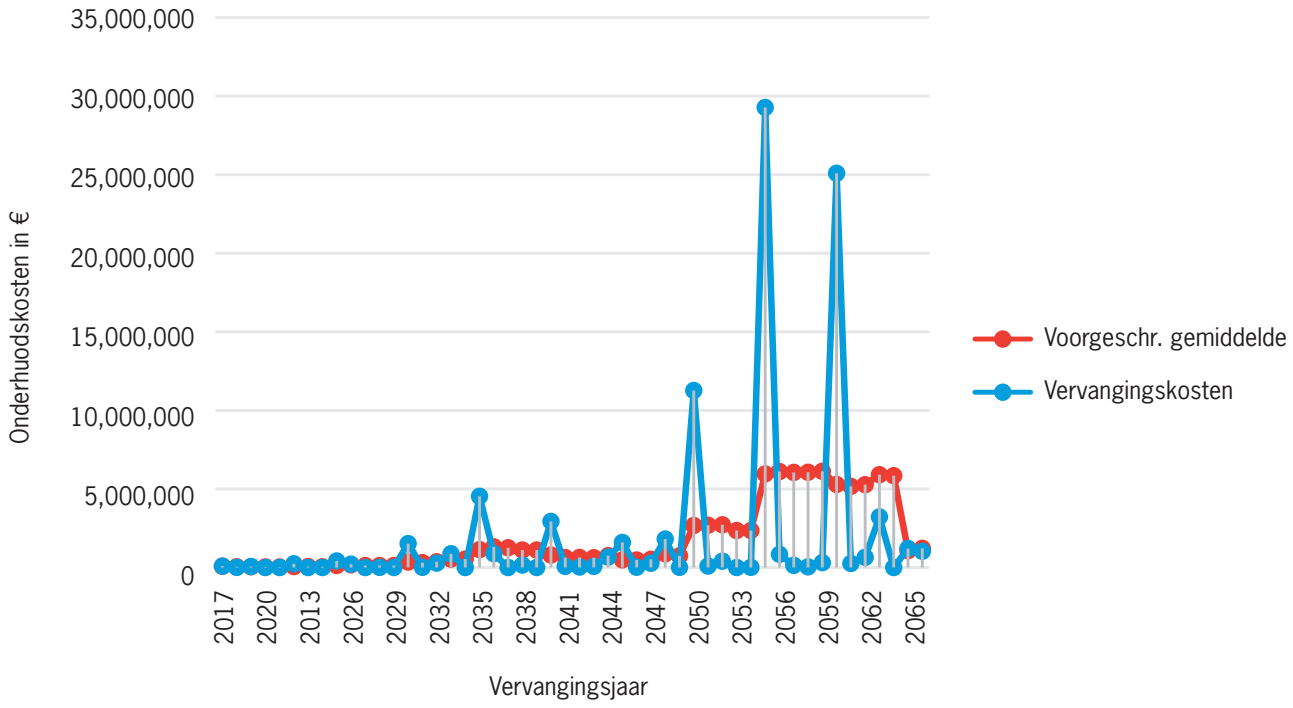
- Voorbereiding, Administratie en Toezicht (VAT) 20%
- Prijspeil 2017, exclusief BTW
- Inzet van vervangend busvervoer bij buitendiensstellingen

5.3 BUDGETBEHOEFTE VOOR VERVANGING

De budgetbehoefte voor vervangingen wordt gedekt door vervangingsinvesteringen die worden geactiveerd en jaarlijks afgeschreven. Deze aanpak is identiek aan nieuwbouwinvesteringen. Om een totaalbeeld te geven van alle investeringen en de daaruit voortvloeiende kapitaallasten worden de geprognosticeerde vervangingsinvesteringen in het MeerjarenInvesteringsProgramma (MIP) opgenomen. In het MIP zijn de kapitaallasten van de vervangingsinvesteringen vermeld.

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

In de vorige eeuw zijn twee bouwpieken te onderscheiden van 1930 tot 1940 en van 1965 tot 1975. Veel van de kunstwerken die in deze periode zijn gerealiseerd komen aan het einde van de theoretische ontwerp levensduur. Dit gegeven leidt tot een eerste geprognosticeerde vervangingspiek van circa € 11.200.000 in 2050. Tot 2050 zal door het uitvoeren van onderhoud, inspecties en onderzoek een betere afweging kunnen worden gemaakt van de noodzaak om deze kunstwerken te vervangen. De vervangingspiek zal daardoor gelijkmatiger worden verdeeld over een langere periode. Dat betekent niet uitsluitend uitstel van het moment van vervanging. Als de kwaliteit van een kunstwerk minder goed is dan verwacht, dan zal de degradatie daarvan sneller gaan dan nu voorzien.



Lange termijn prognose van vervangingsinvesteringen van kunstwerken

De traminfrastructuur tussen Station Utrecht en Nieuwegein Centrum is integraal vervangen en in 2015 weer in gebruik genomen. Voor de trajecten Nieuwegein Centrum – Nieuwegein Zuid en Nieuwegein Centrum – IJsselstein is dat voor 2020 geprogrammeerd. In 2020 is ook de Uithoflijn opgeleverd en zijn de nieuwe trams (CAF) volledig in bedrijf. Voor het tramvervoersysteem, zowel voor de infrastructuur als voor de trams wordt gerekend met een levensduur van 30 jaar. Op basis daarvan zijn nu vervangingsinvesteringen voorzien in 2045 (traject Station Utrecht -Nieuwegein Centrum) en 2050 voor de overige traminfrastructuur en de trams. Tot 2045 wordt alle infrastructuur en de trams zorgvuldig onderhouden en wordt beoordeeld wanneer vervanging daadwerkelijk noodzakelijk is op basis van afweging van prestaties, risico's en kosten.

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

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

Dit leidt tot onderstaande budgetbehoefte voor vervangingen:

	Vervanging							
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	24 - 28	29 - 48
Kunstwerken	49.000	112.000	38.000	241.000	165.000	165.000	825.000	19.050.000
Verharding (incl. riolering)	4.440.000	2.912.000	3.988.000	1.180.000	3.500.000	3.500.000	17.500.000	70.000.000
Wegmeubilair	426.000	550.000	1.274.000	0	0	0	0	1.824.000
Groen	0	0	0	0	0	0	0	0
VRI (verkeersinstallaties)	0	0	0	0	0	0	0	0
OVL (openbare verlichting)	0	0	0	0	0	0	0	0
VM (verkeersmanagement)	0	0	0	0	0	0	0	0
Vaarwegen	258.000	258.000	258.000	260.000	260.000	260.000	1.300.000	5.200.000
Totaal kosten vervanging	**5.173.000**	**3.832.000**	**5.558.000**	**1.681.000**	**3.925.000**	**3.925.000**	**19.625.000**	**96.074.000**

Budgetbehoefte voor vervanging.

5.4 VOORTDUREND BETER PROGNOSTICEREN

Met het verschijnen van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen Wegen en Vaarwegen 2016 is een start gemaakt met het systematisch inrichten van het beheer van de provinciale infrastructuur en de financiële administratie. Werd destijds de omvang van de infrastructuur opgehaald uit allerlei verschillende bronnen, nu is voor wegen en vaarwegen één integraal beheersysteem iAsset ingericht. In plaats van landelijke kostenkengetallen is nu de eigen ervaring van Provincie Utrecht benut voor verbetering van de betrouwbaarheid van de kostenkengetallen. Voor beheer van de railinfrastructuur van het tramvervoersysteem is een zogenaamd prijzenboek opgesteld, waarin de kosten van uitgesplitste onderhoudswerkzaamheden zijn opgenomen. Door zorgvuldig administreren van uitgevoerde onderhoudswerkzaamheden en evaluatie wordt de prognose van de budgetbehoefte voortdurend verbeterd.

5.4 BEÏNVLOEDEN VAN DE BUDGETBEHOEFTE

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

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

In de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen Wegen en Vaarwegen 2016 was een globale verkenning uitgevoerd van de mogelijke variatie van normkosten voor verschillende kwaliteitsniveaus van onderhoud (CROW). Dit is overgenomen in onderstaand overzicht. Provincie Utrecht onderhoudt de provinciale infrastructuur sober, duurzaam en doelmatig. Dat komt overeen met onderhoudsniveau B in het overzicht. Het overzicht illustreert de begrenzing van het beïnvloeden van de budgetbehoefte voor beheer van wegen en vaarwegen.

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

Variatie van de budgetbehoefte bij verschillende onderhoudsniveaus

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

Provincie Utrecht
Postbus 80300, 3508 TH Utrecht
T 030 25 89 111