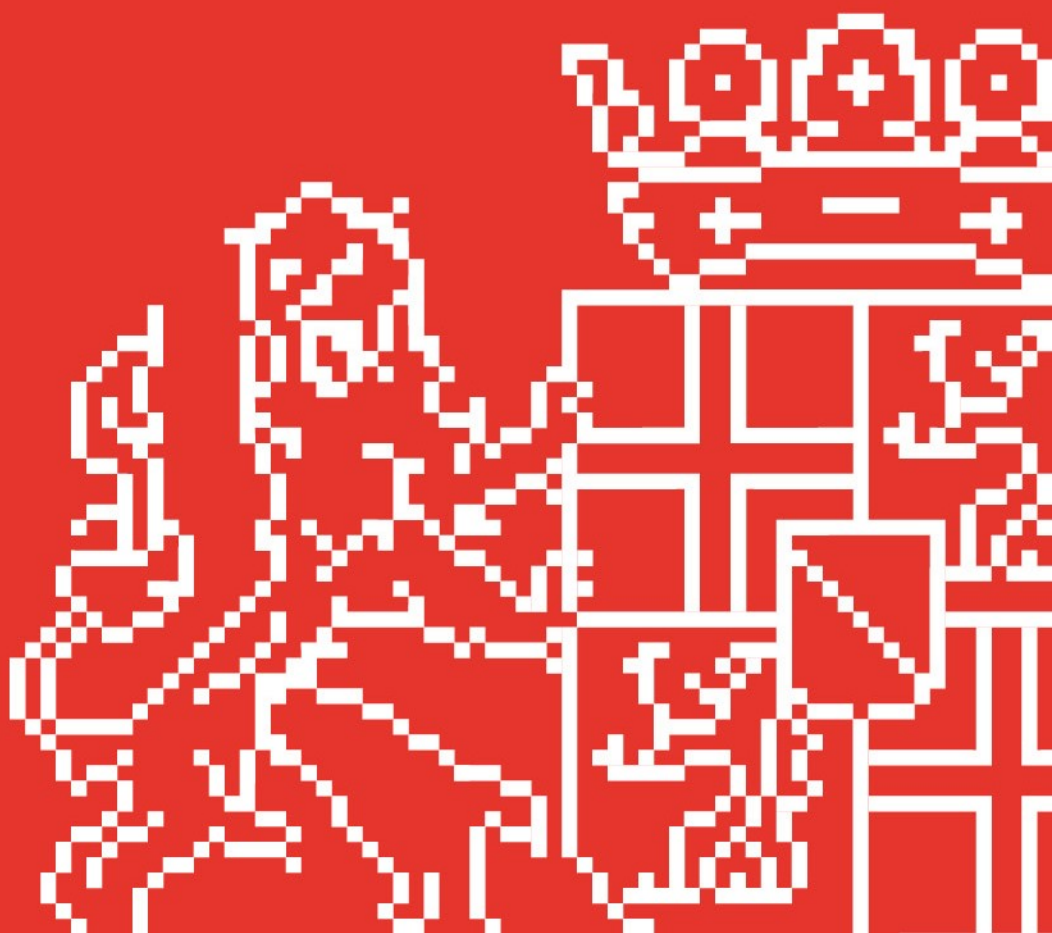




## MEERJAREN ONDERHOUDS PLAN MOBILITEIT 2023

Publicatiedatum 27-09-2022  
Status Openbaar  
Documentnummer UTSP-794201403-35990



## Inhoudsopgave

1	Inleiding Meerjarenonderhoudsplan 2023 - 2026 .....	3
2	Provinciale assets Bereikbaarheid II Openbaar Vervoer .....	5
2.1	Assets openbaar vervoer .....	5
2.2	Beheer en Onderhoud Trammaterieel .....	6
2.3	Beheer en Onderhoud Infrastructuur .....	7
2.4	Beheer en Onderhoud Haltes en Gebouwen .....	8
2.5	Beheer en Onderhoud Telematica .....	10
2.6	Overige kosten beheer en onderhoud OV-assets .....	11
2.7	Overzicht onderhoudskosten 2023 – 2026 Bereikbaarheid II- Openbaar vervoer .....	11
3	Provinciale assets Bereikbaarheid I – Algemeen (wegen en vaarwegen) .....	14
3.1	Assets wegen en vaarwegen .....	14
3.2	Beheer en Onderhoud Kunstwerken .....	15
3.3	Beheer en Onderhoud Verharding .....	16
3.4	Beheer en Onderhoud Wegmeubilair .....	16
3.5	Beheer en Onderhoud Groen .....	17
3.6	Beheer en Onderhoud Verkeersmanagementsystemen .....	18
3.7	Beheer en Onderhoud Openbare Verlichting (OVL) .....	19
3.8	Beheer en Onderhoud Hemelwaterafvoer (HWA) .....	19
3.9	Beheer en Onderhoud Vaarwegen .....	20
3.10	Overige kosten Beheer en Onderhoud assets wegen en vaarwegen .....	21
3.11	Overzicht onderhoudskosten 2023-2026 Bereikbaarheid I - Algemeen .....	22

# 1 Inleiding Meerjarenonderhoudsplan 2023 - 2026

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

In dit Meerjarenonderhoudsplan 2023 staan alle te verwachten onderhoudsuitgaven voor het aankomende jaar. Tevens bevat het MOP een doorkijk naar de drie hierop volgende jaren. Het benodigde onderhoudsbudget varieert per jaar, naar gelang de onderhoudsbehoefte. De begroting en budgetbehoefte in het MOP zijn hierdoor niet gelijk aan de bedragen die zijn opgenomen in de Meerjarenbegroting die gebaseerd is op de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit<sup>1</sup>. De geprognosticeerde budgetbehoefte uit de Nota Kapitaalgoederen kan worden gezien als een gemiddelde van de achtereenvolgende meerjarenonderhoudsplannen over een termijn van enkele jaren.

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

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

---

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

Tabel 1 geeft inzicht in de jaarlijkse kosten voor onderhoud en beheer van openbaar vervoer en wordt nader gespecificeerd in hoofdstuk 2 van dit MOP.

Bedragen in €

Onderhoudskosten	2023	2024	2025	2026
<b>MOP 2023</b>				
Vast	18.719.000	18.719.000	18.719.000	18.719.000
Variabel	2.440.000	3.870.000	3.870.000	3.870.000
Totaal	21.159.000	22.589.000	22.589.000	22.589.000
<b>Begroting 2023</b>				
Vast	18.569.000	18.569.000	18.569.000	18.569.000
Vast overheveling BDV	150.000	150.000	150.000	150.000
Variabel (80%)	1.952.000	3.096.000	3.096.000	3.096.000
Totaal begroot	20.671.000	21.815.000	21.815.000	21.815.000
Beschikbaar	21.029.000	21.029.000	21.029.000	21.029.000
Mutatie reserve	- 358.000	786.000	786.000	786.000
<b>Verloop reserve Beheer en onderhoud OV assets B2023</b>				
Beginstand	2.350.000	2.708.000	1.922.000	1.136.000
Mutatie reserve	358.000	- 786.000	- 786.000	- 786.000
Eindstand	2.708.000	1.922.000	1.136.000	€ 350.000

Tabel 1: Vertaling MOP openbaar vervoer 2023 naar de begroting 2023

Tabel 2 geeft inzicht in de jaarlijkse kosten voor onderhoud en beheer van wegen en vaarwegen. Deze worden nader gespecificeerd in hoofdstuk 3 van dit MOP.

Bedragen in €

Onderhoudskosten	2023	2024	2025	2026
<b>MOP 2022</b>				
Vast	8.550.000	8.550.000	8.550.000	8.550.000
Variabel	25.077.000	20.406.000	18.875.000	19.787.000
<b>Begroting 2022</b>				
Vast	8.550.000	8.550.000	8.550.000	8.550.000
Variabel (80%)	20.062.000	12.984.000	12.984.000	12.984.000
Totaal	28.612.000	21.534.000	21.534.000	21.534.000
Beschikbaar	21.200.000	21.200.000	21.200.000	21.200.000
Mutatie reserve	-/- 7.412.000	-/- 334.000	-/- 334.000	-/- 334.000
<b>Verloop reserve Beheer en onderhoud (vaar)wegen B2023</b>				
Beginstand	5.447.000	1.035.000	701.000	367.000
Extra storting reserve	3.000.000			
Mutatie reserve	-/- 7.412.000	-/- 334.000	-/- 334.000	-/- 334.000
Eindstand	1.035.000	701.000	367.000	33.000

Tabel 2: Vertaling MOP wegen en vaarwegen 2023 naar de begroting 2023

De bedragen in het MOP zijn prijspeil 2023, inclusief VAT-kosten (Vorbereiding, Administratie, Toezicht 16%), (indien van toepassing), en exclusief BTW. Hierbij wel de kanttekening dat de afgelopen anderhalf jaar sprake is van forse prijsstijgingen en er op dit moment een (forse) onzekerheid zit in de verwachte prijsontwikkelingen. Er is dus een grotere kans dat de daadwerkelijke kosten voor beheer en onderhoud in 2023 af zullen wijken van de bedragen in dit MOP. De te verwachten onderhoudskosten voor de jaren 2024, 2025 en 2026 zijn niet geïndexeerd.

## 2 Provinciale assets Bereikbaarheid II Openbaar Vervoer

### 2.1 Assets openbaar vervoer

De provincie Utrecht heeft diverse assets voor het regionale openbaar vervoer in eigendom, beheer en onderhoud. De belangrijkste assets hebben betrekking op het tramsysteem, maar daarnaast heeft de provincie ook andere OV-assets in eigendom en beheer. In tabel 3 is aangegeven welke arealen (type assets) binnen het MOP worden onderscheiden:

<b>Materieel</b>	<b>Aantal</b>
CAF trams 33 meter	27
CAF trams 41 meter	27
Dienstvoertuigen	5 (o.a. t.b.v. storingen en calamiteiten)
<b>Traminfrastructuur</b>	<b>Aantal</b>
Kunstwerken	1 brug, 1 tunnel en 12 overige kunstwerken
Spoor	74 km trambaan, 75 wissels, beveiliging en 110 overwegen/-paden
Energievoorziening	74 km rijdraad, 1455 masten en 13 onderstations
Opstel terreinen	Emplacement remise Nieuwegein en opstel terrein P+R Science Park
Overige infrastructuur	Gecombineerde tram-/busbanen Jaarbeurszijde-UCC en Science Park
<b>Haltes</b>	<b>Aantal</b>
Tramhaltes SUNIJ-lijn	23 (in 2 richtingen)
Tramhaltes UHL	9 (in 2 richtingen)
Bushaltes	3 (in 2 richtingen) langs de gecombineerde busbaan in Utrecht Science Park, en de bushaltes Utrecht Centraal Centrumzijde en P+R Science Park
<b>Gebouwen</b>	<b>Aantal</b>
Tramremise	Tramremise en terrein Nieuwegein
Busstalling	Busstalling Westraven en stalling elektrische bussen remiseterein Nieuwegein
Chauffeursverblijven	Nieuwegein Zuid, IJsselstein Zuid en Breukelen
<b>Telematicavoorzieningen</b>	<b>Aantal</b>
DRIS systeem	600 displays
Camera's	180
Kaart verkoop automaten	68
SOS palen	2 (UCC)
Operationeel Controle Centrum (OCC)	1
Netwerk en verbindingen	60 km glasvezelkabel, 250 simkaarten
Schakeling	91 schakelkasten, switches en technische ruimtes
Servers	11
Software	Diverse applicaties
Bedienbare poorten	9

Tabel 3: Overzicht assets openbaar vervoer

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

## 2.2 Beheer en Onderhoud Trammaterieel

In tabel 4 zijn de kosten en baten van het trammaterieel weergegeven.

Bedragen in €

<b>Kosten Trammaterieel</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>
Onderhoudscontract	3.403.000	3.403.000	3.403.000	3.403.000
CAF-trams onderdelen, schade	760.000	760.000	760.000	760.000
Reiniging trammaterieel	467.000	467.000	467.000	467.000
Predictive Maintenance	500.000	500.000	500.000	500.000
Verzekeringen	721.000	721.000	721.000	721.000
Onderhoud boordcomputers	675.000	675.000	675.000	675.000
Tramruilingen	264.000	264.000	264.000	264.000
Overige vaste kosten (inclusief dienstvoertuigen)	170.000	170.000	170.000	170.000
<b>Totaal vaste kosten</b>	<b>6.960.000</b>	<b>6.960.000</b>	<b>6.960.000</b>	<b>6.960.000</b>
Modificaties CAF 33m/41m	150.000			
Special Tools	25.000			
<b>Totaal variabele kosten</b>	<b>175.000</b>	<b>1.930.000</b>	<b>1.930.000</b>	<b>1.930.000</b>
<b>Totaal vaste + variabele kosten Trammaterieel</b>	<b>7.135.000</b>	<b>8.890.000</b>	<b>8.890.000</b>	<b>8.890.000</b>
<b>Baten Trammaterieel</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>
Verhuur trammaterieel	9.890.000	9.890.000	9.890.000	9.890.000
<b>Totaal baten Trammaterieel</b>	<b>9.890.000</b>	<b>9.890.000</b>	<b>9.890.000</b>	<b>9.890.000</b>

Tabel 4: Kosten en baten trammaterieel

De provincie beschikt in totaliteit over 54 CAF lage vloertrams, 27 trams met een lengte van 33 meter en 27 trams met een lengte van 41 meter. Deels vallen de trams nog onder de garantie van de leverancier. Aanvang 2023 zijn drie tramstellen nog onbruikbaar als gevolg van schades bij aanrijdingen waarbij de betrokken trams ontspoord zijn. Deze trams worden door de leverancier in Spanje gerepareerd en komen in de loop van het jaar weer beschikbaar voor de exploitatie. De schades hebben geen invloed op de kosten van het vaste en variabele onderhoud zoals opgenomen in het MOP. Het onderhoud aan het trammaterieel wordt uitgevoerd door Alstom. De schoonmaak van de trams vindt plaats door CSU en voor specialistische diensten zijn diverse partijen gecontracteerd. Als beheerder voert TBO hierover de regie, waarvoor onder andere een onderhoudsmanagementsysteem ter beschikking staat.

In verband met grotere onderhoudsbeurten die noodzakelijk zijn is in de Nota Kapitaalgoederen al rekening gehouden met aanzienlijk hogere kosten voor variabel onderhoud na 2023. Door TBO wordt er een visie ontwikkeld op het toekomstige onderhoud en de gewenste contractvorm. In dat kader wordt onderzocht hoe de onderhoudsstrategie op de (midden)lange termijn het beste ingevuld kan worden. Tot nu is rekening gehouden met de onderhoudsschema's van de fabrikant. Mogelijk zijn daarop besparingen te bereiken.

### Vaste kosten (wijzigingen en actualiteiten in 2023 ten opzichte van 2022)

Ten opzichte van 2022 nemen de vaste onderhoudskosten voor het trammaterieel toe met ca. €431.000. De belangrijkste redenen daarvoor zijn:

- De kosten van het onderhoudscontract met Alstom vallen €213.000 hoger uit als gevolg van indexering (een loonsverhoging van 10% in de toegepaste CAO);
- De nieuwe verzekeringen (WA en brand) van de trams vallen €96.000 duurder uit;
- Er is €146.000 meer gemoeid met het onderhoud van het nieuwe systeem (IVU) dat zorgt voor alle communicatie tussen de trams en de wal, de aansturing van systemen zoals veiligheidsvoorzieningen, verkeerslichten en reisinformatie, en het exploitatiebeheer. Dit systeem is in 2022 na een Europese aanbesteding geïmplementeerd.

### Variabele kosten in 2023

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

#### Baten trammaterieel

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

## 2.3 Beheer en Onderhoud Infrastructuur

In tabel 5 zijn de kosten en baten van het de infrastructuur weergegeven.

Bedragen in €

<b>Kosten Infrastructuur</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>
Vast onderhoud	3.100.000	3.100.000	3.100.000	3.100.000
Exogene storingen	300.000	300.000	300.000	300.000
Kunstwerken UHL	50.000	50.000	50.000	50.000
Correctief onderhoud	300.000	300.000	300.000	300.000
Inspecties, inmeten en adviesdiensten	575.000	575.000	575.000	575.000
Service- en raamcontracten	160.000	160.000	160.000	160.000
Servicecontract beveiliging	800.000	800.000	800.000	800.000
Reservedelen beveiliging	120.000	120.000	120.000	120.000
Schakelen bovenleiding + installatieverantwoordelijke	293.000	293.000	293.000	293.000
Overige vaste kosten	123.000	123.000	123.000	123.000
<b>Totaal vaste kosten</b>	<b>5.821.000</b>	<b>5.821.000</b>	<b>5.821.000</b>	<b>5.821.000</b>
Energiecontract	2.400.000	2.400.000	2.400.000	2.400.000
<b>Totaal vaste kosten + Energie</b>	<b>8.221.000</b>	<b>8.221.000</b>	<b>8.221.000</b>	<b>8.221.000</b>
Divers niet jaarlijks onderhoud	50.000			
Herstel spoor 24 oktoberplein	700.000			
Groot onderhoud Overweg Beveiliging Installaties (OBI's)	550.000			
<b>Totaal variabele kosten</b>	<b>1.300.000</b>	<b>1.270.000</b>	<b>1.270.000</b>	<b>1.270.000</b>
<b>Totaal vaste + variabele kosten Infrastructuur</b>	<b>9.521.000</b>	<b>9.491.000</b>	<b>9.491.000</b>	<b>9.491.000</b>
<b>Baten Infrastructuur</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>
Werkzaamheden voor derden	112.000	112.000	112.000	112.000
Rijksbijdrage onderhoud SUNIJ	5.079.000	5.079.000	5.079.000	5.079.000
<b>Totaal baten Infrastructuur</b>	<b>5.191.000</b>	<b>5.191.000</b>	<b>5.191.000</b>	<b>5.191.000</b>

Tabel 5: Kosten en baten infrastructuur

Het vaste onderhoud, correctief onderhoud en storingsherstel van de trambaan is ondergebracht in één onderhoudscontract. Dit contract is in 2022 opnieuw Europees aanbesteed en gegund aan Strukton. Het vaste onderhoud vindt plaats op basis van vastgestelde onderhoudsvorschriften en acceptatiecriteria. Via inspecties wordt hier toezicht op gehouden. Onder de infrastructuur valt ook de energievoorziening en beveiliging van de trambaan. Hiervoor zijn contracten afgesloten met diverse partijen. De inkoop van groene stroom vindt plaats via het gemeenschappelijke contract met enkele andere provincies.

#### Vaste kosten (wijzigingen en actualiteiten in 2023 ten opzichte van 2022)

Voor het vaste onderhoud van de infrastructuur is in 2023 €725.000 minder begroot ten opzichte van 2022. Dat is het effect van de aanbesteding van het nieuwe onderhoudscontract. Ten opzichte van het oude contract is de Uithoflijn integraal in het contract opgenomen en zijn er meer vaste werkzaamheden begroot (+€290.000), maar er zijn beduidend minder kosten gemoeid met exogene storingen (-/-€700.000) en correctief onderhoud (-/-€350.000). De vaste kosten omvatten net als in 2022 een reservering van €800.000 voor het onderhoud van het beveiligingssysteem. Hierover zijn nog geen definitieve afspraken gemaakt met de leverancier. Naar de toekomst

van de trambeveiliging, inclusief de bijbehorende kosten, loopt nog onderzoek. De kosten voor het energiegebruik nemen in 2023 met 2 ton toe als gevolg van de inzet van langere trams en de koppeling van de beide lijndelen bij Utrecht CS.

#### Variabele kosten in 2023

In 2023 zijn niet-jaarlijkse onderhoudswerkzaamheden begroot met een omvang van €1.300.000. Op het 24 oktoberplein is een spoorstaaf gebroken waardoor het punt nu alleen op lage snelheid gepasseerd kan worden. De kosten voor het herstel zijn relatief hoog omdat het spoor in de betonnen constructie ter plaatse verankerd is. Verder vindt aan de overwegbeveiliging installaties niet jaarlijks onderhoud plaats, zowel in de aansturing als de fysieke inrichting van de installaties. Uitbreidingen, modificaties en vervangingen van infrastructuur die voldoen aan de criteria voor investeringen worden geprogrammeerd en bekostigd vanuit het Meerjaren Investerings Programma (MIP).

#### Baten Infrastructuur

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

## 2.4 Beheer en Onderhoud Haltes en Gebouwen

In tabel 6 zijn de kosten en baten van de haltes weergegeven.

Bedragen in €

<b>Kosten Haltes</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>
Onderhoud haltes, schades, wintermaatregelen	260.000	260.000	260.000	260.000
Reiniging	235.000	235.000	235.000	235.000
Energie	70.000	70.000	70.000	70.000
Overige vaste kosten	60.000	60.000	60.000	60.000
<b>Totaal vaste kosten</b>	<b>625.000</b>	<b>625.000</b>	<b>625.000</b>	<b>625.000</b>
Niet van toepassing		0	0	0
<b>Totaal variabele kosten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Totaal vaste + variabele kosten Haltes</b>	<b>625.000</b>	<b>625.000</b>	<b>625.000</b>	<b>625.000</b>

Tabel 6: Kosten haltes

#### Vaste kosten (wijzigingen en actualiteiten in 2023 ten opzichte van 2022)

Door kleine mutaties vallen de kosten voor het onderhoud aan de haltes in 2023 €15.000 lager uit. De kosten voor het onderhoud aan de personeelsvoorziening in Breukelen zijn overgeheveld naar gebouwen (€25.000).

In 2023 zijn er geen variabele jaarlijkse kosten aan de haltes.

In tabel 7 zijn de kosten en baten van de gebouwen weergegeven.



Bedragen in €

<b>Kosten Gebouwen</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>
Onderhoud gebouwen en terreinen	365.000	365.000	365.000	365.000
Onderhoud installaties	210.000	210.000	210.000	210.000
Energie	50.000	50.000	50.000	50.000
Verzekering, belasting, heffingen	335.000	335.000	335.000	335.000
Overige vaste kosten (inclusief beveiliging)	55.000	55.000	55.000	55.000
Meerjarenonderhoudsplan Westraven	150.000	150.000	150.000	150.000
<b>Totaal vaste kosten</b>	<b>1.165.000</b>	<b>1.165.000</b>	<b>1.165.000</b>	<b>1.165.000</b>
Niet van toepassing	0			
<b>Totaal variabele kosten</b>	<b>0</b>	<b>160.000</b>	<b>160.000</b>	<b>160.000</b>
<b>Totaal vaste + variabele kosten Gebouwen</b>	<b>1.165.000</b>	<b>1.325.000</b>	<b>1.325.000</b>	<b>1.325.000</b>
<b>Baten Gebouwen</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>
Huur en servicekosten	1.895.000	1.895.000	1.895.000	1.895.000
<b>Totaal baten Gebouwen</b>	<b>1.895.000</b>	<b>1.895.000</b>	<b>1.895.000</b>	<b>1.895.000</b>

Tabel 7: Kosten en baten gebouwen

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

#### Vaste kosten (wijzigingen en actualiteiten in 2023 ten opzichte van 2022)

De kosten voor het onderhoud aan de gebouwen vallen in 2023 €150.000 hoger uit ten opzichte van 2022. De extra kosten komen voort uit het opgestelde meerjarenonderhoudsplan voor de busstalling Westraven. Het onderdeel Meerjarenonderhoudsplan Westraven heeft betrekking op de bedrijfsruimtes die in beheer zijn van facilitair. Het budget maakt in deze MOP 2023 nog deel uit van het MOP Assets Openbaar vervoer maar zal worden overgeheveld naar het MOP van Bedrijfsvoering. In de komende rapportages zal deze post dan ook niet meer opgenomen zijn binnen het MOP Assets Openbaar vervoer. Tevens is een kostenpost van €25.000 overgeheveld naar gebouwen, dit betreft het onderhoud aan de personeelsvoorziening in Breukelen.

In 2023 zijn er geen variabele onderhoudskosten aan de gebouwen.

#### Baten gebouwen

Aan de diverse gebruikers van de provinciale gebouwen worden huur en servicekosten in rekening gebracht. De opbrengsten daaruit bedragen in 2023 €1.895.000. Dit bedrag is €233.000 hoger in vergelijking tot 2022 als gevolg van de indexering zoals opgenomen in de huurovereenkomsten.

## 2.5 Beheer en Onderhoud Telematica

In tabel 8 zijn de kosten en baten van de telematica weergegeven.

Bedragen in €

<b>Kosten Telematica</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>
DRIS	315.000	315.000	315.000	315.000
Camera's en toegang	140.000	140.000	140.000	140.000
ICT haltes en trams	81.000	81.000	81.000	81.000
Datanetwerk	215.000	215.000	215.000	215.000
Telecom	100.000	100.000	100.000	100.000
Overige vaste kosten	120.000	120.000	120.000	120.000
<b>Totaal vaste kosten</b>	<b>971.000</b>	<b>971.000</b>	<b>971.000</b>	<b>971.000</b>
Switches vervangen, upgrade NTCR/QTCR en SYS-XN	200.000			
SAP doorontwikkeling/voorraadbeheer	300.000			
Diverse tools	65.000			
<b>Totaal variabele kosten</b>	<b>565.000</b>	<b>310.000</b>	<b>310.000</b>	<b>310.000</b>
<b>Totaal vaste + variabele kosten Telematica</b>	<b>1.536.000</b>	<b>1.281.000</b>	<b>1.281.000</b>	<b>1.281.000</b>

Tabel 8: Kosten telematica

### Vaste kosten (wijzigingen en actualiteiten in 2023 ten opzichte van 2022)

De vaste kosten voor het onderhoud van de telematicavoorzieningen nemen in 2023 met €30.000 af ten opzichte van 2022. Onderliggend zijn er een aantal wijzigingen:

- De aanbesteding van het onderhoud van de DRIS-systemen heeft geresulteerd in lagere kosten (-/-€82.000);
- Er zijn meer kosten gemoeid (+€54.000) met de camera- en toegangssystemen onder andere als gevolg van het toenemende aantal camera's en bewaakte toegangspunten;
- Minder kosten zijn gemoeid met de kaartverkoopautomaten waarvan het beheer en onderhoud aan de concessiehouder wordt overgedragen (-/-€44.000);
- Door uitbreiding van het netwerk en het aantal servers zijn er meer kosten opgenomen voor het datanetwerk (+€50.000).

### Variabele kosten in 2023

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

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

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

## 2.6 Overige kosten beheer en onderhoud OV-assets

In tabel 9 zijn de overige kosten van de OV-assets weergegeven.

Bedragen in €

Overige kosten beheer en onderhoud OV-assets	2023	2024	2025	2026
Safety	355.000	355.000	355.000	355.000
Systeembeheer	182.000	182.000	182.000	182.000
Informatiemanagement	85.000	85.000	85.000	85.000
Overige beheerkosten	155.000	155.000	155.000	155.000
<b>Totaal vaste kosten</b>	<b>777.000</b>	<b>777.000</b>	<b>777.000</b>	<b>777.000</b>
Ontwikkeling en implementatie structuurschets	250.000			
Ontwikkeling informatiemanagement	150.000			
<b>Totaal variabele kosten</b>	<b>400.000</b>	<b>200.000</b>	<b>200.000</b>	<b>200.000</b>
<b>Totaal vaste + variabele overige kosten</b>	<b>1.177.000</b>	<b>977.000</b>	<b>977.000</b>	<b>977.000</b>

Tabel 9: overige kosten OV assets

### Vaste kosten (wijzigingen en actualiteiten in 2023 ten opzichte van 2022)

De vaste kosten die overkoepelend zijn en los staan van het diverse areaal nemen in 2023 met €165.000 toe. Dat heeft drie achtergronden:

- Er is budget opgenomen voor specialistische advisering door externe deskundigen over omgevingsvergunningen (€50.000). Voor geluid, trillingen en/of elektromagnetische straling dienen plannen getoetst te worden en ontheffingen verleend.
- De coördinatie van werkzaamheden binnen de grenzen van projecten valt buiten het reguliere contract voor werkcoördinatie. Dat geldt ook voor verplichte veiligheidsvoorzieningen in het geval van eigen werkzaamheden. Om hierin te voorzien is vanaf 2023 budget opgenomen (€75.000).
- De provincie neemt deel aan het meerstedenoverleg. Vanuit dit overleg worden kaders ontwikkeld en ervaringen gedeeld met betrekking tot het tramvervoer in Nederland. De jaarlijkse bijdrage (€42.000) was eerder ondergebracht bij infrastructuur en is nu toegevoegd aan de algemene beheerkosten.

### Variabele kosten in 2023

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

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

## 2.7 Overzicht onderhoudskosten 2023 – 2026 Bereikbaarheid II- Openbaar vervoer

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

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

De totale vaste beheer- en onderhoudskosten van de openbaar vervoer assets zien er voor 2023 en verder zijn in tabel 10 opgenomen, waarbij een vergelijking wordt gemaakt met het MOP 2022 en de Nota Kapitaalgoederen 2021.

Bedragen in €

Vaste Kosten	2022	NKG	2023	2024	2025	2026
Trammaterieel	6.529.000	6.470.000	6.960.000	6.960.000	6.960.000	6.960.000
Infrastructuur	8.634.000	8.170.000	8.221.000	8.221.000	8.221.000	8.221.000
Telematica	1.001.000	1.000.000	971.000	971.000	971.000	971.000
Gebouwen	985.000	980.000	1.165.000	1.165.000	1.165.000	1.165.000
Haltes	665.000	650.000	625.000	625.000	625.000	625.000
Overige kosten	612.000	540.000	777.000	777.000	777.000	777.000
<b>Totaal</b>	<b>18.426.000</b>	<b>17.810.000</b>	<b>18.719.000</b>	<b>18.719.000</b>	<b>18.719.000</b>	<b>18.719.000</b>

Tabel 10: Overzicht vaste kosten beheer en onderhoud openbaar vervoer

Ten opzichte van het MOP 2022 nemen de vaste kosten voor het beheer en onderhoud van de OV-assets toe met €293.000. Dat is het gevolg van:

- In 2022 was bij de vaste kosten voor de infrastructuur €112.000 in mindering gebracht als bijdrage van derden voor uitgevoerde werkzaamheden. Deze vergoeding wordt vanaf 2023 opgenomen onder de opbrengsten.
- €150.000 extra is begroot op basis van het meerjarenonderhoudsplan voor de busstalling Westraven.

Daarnaast zijn er onderliggend enkele andere relevante wijzigingen:

- Er zijn meer vaste kosten gemoeid met het onderhoud van de trams door indexering van het onderhoudscontract, hogere kosten voor verzekeringen en de kosten die gemoeid zijn met het (data)communicatiesysteem (€431.000).
- De kosten voor het onderhoud aan de infrastructuur en de haltes vallen lager uit, met name als gevolg van de nieuwe Europese aanbesteding en de invulling van het onderhoudscontract (-/-€565.000).
- De algemene kosten voor het beheer en onderhoud lopen op als gevolg van toetsingen en ontheffingen voor te verlenen omgevingsvergunningen en coördinatie en veiligheidsvoorzieningen bij gelijktijdige projecten (€165.000).

De genoemde kostenverhogingen zijn het gevolg van recente ontwikkelingen en zijn daarom niet opgenomen in de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2021. Als gevolg daarvan is voor de komende jaren een structurele overschrijding van de geraamde vaste onderhoudskosten in de Nota Kapitaalgoederen te zien. In tabel 11 zijn de totale variabele beheer en onderhoudskosten van het openbaar vervoer weergegeven.

Bedragen in €

Variabele Kosten	2022	NKG	2023	2024	2025	2026
Trammaterieel	325.000	1.930.000	175.000	1.930.000	1.930.000	1.930.000
Infrastructuur	1.075.000	1.270.000	1.300.000	1.270.000	1.270.000	1.270.000
Telematica	865.000	310.000	565.000	310.000	310.000	310.000
Gebouwen	30.000	160.000	0	160.000	160.000	160.000
Haltes	0	0	0	0	0	0
Overige kosten	965.000	200.000	400.000	200.000	200.000	200.000
<b>Totaal</b>	<b>3.260.000</b>	<b>3.870.000</b>	<b>2.440.000</b>	<b>3.870.000</b>	<b>3.870.000</b>	<b>3.870.000</b>

Tabel 11: Overzicht variabele kosten beheer en onderhoud openbaar vervoer

De variabele kosten nemen af ten opzichte van 2022 (-/-€820.000) en blijven ruim onder de raming in de Nota Kapitaalgoederen (-/-€1.430.000). Dat heeft als achtergrond dat de Nota Kapitaalgoederen uitgaat van hogere onderhoudskosten aan met name het trammaterieel als gevolg van groot onderhoud in de toekomst. De variabele kosten voor telematica en de overige beheerkosten in 2023 overschrijden de ramingen in de Nota Kapitaalgoederen met ca. 4,5 ton. Dit heeft vooral te maken met extra kosten die samenhangen met de vernieuwing en uitbreiding van het tramsysteem de afgelopen jaren, en het up-to-date maken van de telematicavoorzieningen en het noodzakelijke systeem- en informatiemanagement. In bovenstaand overzicht zijn voor de jaren 2024-2026 de bedragen uit de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2021 overgenomen. De totale kosten (vaste en variabele kosten) voor het beheer en onderhoud van de OV-assets zijn in tabel 12 opgenomen.

Bedragen in €

<b>Totale Kosten</b>	<b>2022</b>	<b>NKG</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	
Trammaterieel	6.854.000	8.400.000	7.135.000	8.890.000	8.890.000	8.890.000	§ 2.2
Infrastructuur	9.709.000	9.440.000	9.521.000	9.491.000	9.491.000	9.491.000	§ 2.3
Telematica	1.866.000	1.310.000	1.536.000	1.281.000	1.281.000	1.281.000	§ 2.5
Gebouwen	1.015.000	1.140.000	1.165.000	1.325.000	1.325.000	1.325.000	§ 2.4
Haltes	665.000	650.000	625.000	625.000	625.000	625.000	§ 2.4
Overige kosten	1.577.000	740.000	1.177.000	977.000	977.000	977.000	§ 2.6
<b>Totaal</b>	<b>21.686.000</b>	<b>21.680.000</b>	<b>21.159.000</b>	<b>22.589.000</b>	<b>22.589.000</b>	<b>22.589.000</b>	

Tabel 12: Totale kosten beheer en onderhoud openbaar vervoer

De totale baten op de OV-assets bedragen in 2023 €16.976.000. De baten bestaan voornamelijk uit de verhuur van de trams aan de concessiehouder (9,9 miljoen), Rijksbijdrage (5,1 miljoen) en de huur- en servicekosten van de gebouwen (1,9 miljoen).

### Vertaling MOP OV assets 2023 naar de begroting 2023

Het MOP wordt jaarlijks bij het opstellen van de begroting geactualiseerd. Voor het variabel onderhoud is nu alleen een opgave gemaakt voor het jaar 2023. Bij de vertaling naar de begroting 2023 wordt daarbij, zoals in de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit is aangegeven, bij het variabel onderhoud rekening gehouden met een vertragingsfactor van 80%. In de praktijk blijkt vaak dat werkzaamheden gepland in een jaar, deels doorschuiven naar het volgende jaar. Dit kan verschillende oorzaken hebben, zoals het “werk maken met werk” waardoor iets wordt vertraagd om later samen met andere werkzaamheden goedkoper en efficiënter uit te voeren. Of dat door de capaciteitsplanning werkzaamheden verschuiven.

Voor de jaarschijven 2024-2026 is er geen opgave en is ervoor gekozen om de budget behoefte uit de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit te volgen. Dit heeft als voordeel dat dit een stabiel beeld geeft van de financiële ontwikkeling, terwijl het MOP grote fluctuaties geeft en in de toekomstige jaren nog vele onzekerheden bevat. Het vast onderhoud wordt uit de structureel beschikbare middelen gedekt. Het restant wordt ingezet om de variabele kosten te dekken. Het verschil tussen de beschikbare middelen en het variabel onderhoud wordt met de reserve Beheer en onderhoud OV Assets verrekend. In tabel 13 is de vertaling van het MOP openbaar vervoer naar de begroting 2023 weergegeven.

Bedragen in €

<b>Onderhoudskosten</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>
<b>MOP 2023</b>				
Vast	18.719.000	18.719.000	18.719.000	18.719.000
Variabel	2.440.000	3.870.000	3.870.000	3.870.000
Totaal	21.159.000	22.589.000	22.589.000	22.589.000
<b>Begroting 2023</b>				
Vast	18.569.000	18.569.000	18.569.000	18.569.000
Vast overheveling BDV	150.000	150.000	150.000	150.000
Variabel (80%)	1.952.000	3.096.000	3.096.000	3.096.000
Totaal begroot	20.671.000	21.815.000	21.815.000	21.815.000
Beschikbaar	21.029.000	21.029.000	21.029.000	21.029.000
Mutatie reserve	- 358.000	786.000	786.000	786.000
<b>Verloop reserve Beheer en onderhoud OV assets B2023</b>				
Beginstand	2.350.000	2.708.000	1.922.000	1.136.000
Mutatie reserve	358.000	- 786.000	- 786.000	- 786.000
Eindstand	2.708.000	1.922.000	1.136.000	€ 350.000

Tabel 13: Vertaling MOP openbaar vervoer 2023 naar de begroting 2023

## 3 Provinciale assets Bereikbaarheid I – Algemeen (wegen en vaarwegen)

### 3.1 Assets wegen en vaarwegen

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

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

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

**Hemelwaterafvoer:** In de afgelopen jaren is een start gemaakt met de inventarisatie en inspectie van de riolering als deel van de provinciale wegen en fietspaden. De omvang van de riolering en de budgetbehoefte voor onderhoud ervan rechtvaardigt dat het nu als aparte asset is opgenomen. Om water op wegen zo veel mogelijk te voorkomen beheert de provincie een eigen stelsel van riolering (alleen voor het transport van hemelwater), ondergrondse infiltratievoorzieningen, kolken, putten en lijngoten.

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

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

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

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

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

Voor het uitvoeren van het grootste deel van het vaste onderhoud zijn er twee onderhoudscontracten afgesloten. Het zogenaamde 'Beeldbestek' verzorgt het dagelijks onderhoud voor de assets: Kunstwerken, Verharding, Wegmeubilair en Groen. Het zogenaamde 'Integraal Prestatie Contract (IPC)' verzorgt het (storings) onderhoud van Verkeersmanagement (VRI) en Openbare Verlichting.

In de volgende paragrafen zijn de onderhoudsactiviteiten beschreven waarvan is voorzien dat ze in 2023 worden gerealiseerd. Voor de doorkijk voor de jaren 2024, 2025 en 2026 zijn alleen de verwachte onderhoudskosten vermeld. De onderhoudsactiviteiten voor deze jaren zijn nog in voorbereiding en daardoor nog niet volledig afgebakend.

## 3.2 Beheer en Onderhoud Kunstwerken

In tabel 14 zijn de kosten van de kunstwerken weergegeven.

	Bedragen in €			
Kosten kunstwerken	2023	2024	2025	2026
Vast onderhoud kosten	1.760.000	1.760.000	1.760.000	1.760.000
Variabel onderhoud kosten	4.850.000	4.124.000	3.503.000	6.165.000

Tabel 14: Kosten kunstwerken

### Vaste kosten Kunstwerken

Op afstand bediening van onze beweegbare bruggen (uitgezonderd bruggen over het Merwedekanaal) geschied door Waternet. Omdat de huidige bediencentrale verouderd is, is Waternet voornemens nieuwe bediencentrales te realiseren waarop de provinciale bruggen aangesloten kunnen worden. De bedienovereenkomst wordt per vaarseizoen verlengd (tot nov. 2023) en middels een addendum wordt geregeld dat Waternet de provinciale bruggen lokaal gaat bedienen bij uitval van de bediencentrale. Zodra een nieuwe bediencentrale gereed is wordt een nieuwe overeenkomst aangegaan.

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

### Variabele kosten Kunstwerken

#### *Inspectie kunstwerken*

Alle kunstwerken worden eens per vijf jaar technisch en elk kwartaal functioneel geïnspecteerd. Deze inspecties vormen de basis voor de 'meer jaren onderhoudsplanning'. Tijdens de vijf jaarlijkse inspectie worden de onderhoudsmaatregelen voor de komende 10 jaar bepaald. Met de inspecties per kwartaal wordt deze planning geactualiseerd. Waar mogelijk wordt afgestemd met de trajectaanpak. De onderhoudsplanning voor vaste kunstwerken is gebaseerd op de inspectie van 2020. In 2022 werden en worden de beweegbare kunstwerken geïnspecteerd en de grondkerende constructies in 2023.

#### *Onderhoud kunstwerken*

Variabel onderhoud bestaat onder andere uit betonreparaties, schilderwerkzaamheden, vervangen geleiderail, rasters en oeverconstructies. In 2023 worden voornamelijk maatregelen voortvloeiend uit de inspecties van 2020 en 2022 uitgevoerd. Met diverse trajecten wordt meegelift om gelijktijdig onderhoud aan kunstwerken uit te voeren, namelijk: N201, N210, N237, N405 en N484. Tijdens de trajectaanpak N484 wordt naar variabel onderhoud ook een kunstwerk vervangen.

Onderhoud aan de kunstwerken in het Merwedekanaal wordt uitgevoerd door provincie Zuid-Holland. In 2022 is er een nieuwe kostenraming verstrekt door provincie Zuid Holland. In deze kostenraming zijn de kosten voor Vast en Variabel onderhoud hoger dan in de kostenraming verstrekt bij aangaan overeenkomst. Deze nieuwe kostenraming is bestuurlijk vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg Merwedekanaal. Tijdens de uitvoering bewaakt de assetbeheerder kunstwerken de financiële voortgang en de geleverde kwaliteit.

#### *Aanpassing beweegbare bruggen*

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

#### *Onderzoek verontreinigde bouwstoffen*

Verontreinigde bouwstoffen krijgen speciale aandacht, voordat er aan kunstwerken gewerkt zal worden wordt de aanwezigheid van Chroom 6 en asbesthoudende materialen onderzocht. De resultaten van deze onderzoeken worden vastgelegd in ons asset management beheerssysteem bij het betreffende onderdeel van het object. Op deze manier ontstaat een zo volledig mogelijk beeld van de aanwezigheid van verontreinigde stoffen per object. Bij onderhoud aan een object waar Chroom6 aanwezig is hanteren wij het beheersregime van Rijkswaterstaat.

#### *Doorkijk 2023-2025*

Gemiddeld genomen zijn er de komende jaren geen grote wijzigingen.

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

Uit de inspectie beweegbare kunstwerken in 2022 en grondkerende constructies in 2023 kan blijken dat we de komende jaren meer variabel onderhoud uit moeten voeren dan op dit moment bekend is.

### 3.3 Beheer en Onderhoud Verharding

In tabel 15 zijn de kosten van de verharding weergegeven.

Bedragen in €				
Kosten verharding	2023	2024	2025	2026
Vast onderhoud kosten	860.000	860.000	860.000	860.000
Variabel onderhoud kosten	12.442.000	8.360.000	8.360.000	8.360.000
Variabel onderhoud baten	- 50.000	- 50.000	- 50.000	- 50.000

Tabel 15: Kosten verhardingen

#### Vaste kosten verharding

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

#### Variabele kosten verharding

Ook in 2023 zullen er op diverse provinciale wegen grote onderhoudswerkzaamheden plaatsvinden. Dit conform de trajectaanpak.

### 3.4 Beheer en Onderhoud Wegmeubilair

In tabel 16 zijn de kosten van het wegmeubilair weergegeven.

Bedragen in €				
Kosten wegmeubilair	2023	2024	2025	2026
Vast onderhoud kosten	315.000	315.000	315.000	315.000
Vast onderhoud baten	- 45.000	- 45.000	- 45.000	- 45.000
Variabel onderhoud kosten	275.000	€ 275.000	275.000	275.000

Tabel 16: Kosten wegmeubilair

#### Vaste kosten wegmeubilair

##### Beeldbestek

Het dagelijks onderhoud van wegmeubilair is opgenomen in het beeldbestek en laten een stabiel kostenplaatje zien. Dit bestek loopt medio 2023 af en zal opnieuw aanbesteed moeten worden. De verwachting is dat door prijsstijgingen de onderhoudskosten met minimaal 10% zullen toenemen.

#### Variabele kosten wegmeubilair

In 2023 zal een deel van de verkeersborden moeten worden vervangen omdat deze aan het eind van hun technische levensduur zijn. In 2023 zal tijdens de trajectaanpak van de N484 ook een aantal fietsoverkappingen vervangen worden. Verder zal het areaal wegmeubilair op beeldkwaliteit B gehouden worden en op zichtlocatie 's zoals carpool en bushaltes op beeldkwaliteit A.

In 2025 moeten alle nieuwe auto's voorzien zien van ADAS of ISA. Dit is een systeem welke verkeersborden moet herkennen of via GPS dynamisch weten waar welke regimesnelheid geldt. Hierdoor wordt het belangrijk dat RVV borden welke snelheid aangeven op de juiste plaats en juiste hoogte staan en van de juiste kwaliteit zodat deze met camera's te herkennen zijn. Daarnaast dienen al deze borden juist in een digitaal systeem te staan zodat ook voertuigen die alleen met gps-herkenning uitgerust zijn weten waar welke snelheid gereden mag worden. Wat betreft beheer zal er waarschijnlijk wel een aansluiting moeten komen op een digitaal systeem waar deze borden in aangepast moeten worden. Daarnaast zal er een digitale aansluiting moeten komen voor de aannemers om bij



werk in uitvoering ook de snelheid aan te kunnen passen

#### Vaste baten wegmeubilair

##### *Abri's*

De provincie Utrecht heeft de abri's ondergebracht in een contract waarbij de provincie geld ontvangt voor de reclame-uitingen in abri's (bushokjes). De inkomsten vanuit deze reclame-uitingen zijn hoger dan de kosten voor het onderhoud van de abri's. Vanaf oktober 2022 is er een nieuw contract afgesloten voor het beheer en onderhoud en reclame-exploitatie van de abri's en de daarbij behorende fietsoverkappingen. De afdracht van de reclame exploitatie zijn hoger dan verwacht voor de aanbesteding.

### 3.5 Beheer en Onderhoud Groen

In tabel 17 zijn de kosten het groen weergegeven.

Bedragen in €				
<b>Kosten groen</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>
Vast onderhoud kosten	1.880.000	1.880.000	1.880.000	1.880.000
Variabel onderhoud kosten	1.220.000	1.220.000	1.025.000	1.025.000

*Tabel 17: Kosten groen*

#### Vaste kosten groen

##### *Boomveiligheidscontroles*

De wettelijk verplichte periodieke boomveiligheidscontroles en het uitvoeren van het daaruit volgende onderhoudsadvies zijn onderdeel van de vaste kosten. Daarnaast vindt er dagelijks onderhoud plaats aan de bermen, bermsloten, hagen etc. De bermen langs de provinciale wegen worden periodiek gemaaid en onderhouden.

##### *Ecologisch bermbeheer*

Vanaf 2020 is in navolging van de afspraken in het coalitieakkoord een upgrade van het ecologisch maaibeeld doorgevoerd. Hierbij wordt zo veel mogelijk insectenvriendelijk gemaaid volgens de "Kleurkeur" methode, ontwikkeld door de vlinderstichting, waarbij optimaal rekening wordt gehouden met de balans tussen verkeersveiligheid en het welzijn van flora en fauna.

##### *Baggeronderhoud bermsloten*

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

##### *Eikenprocessierups*

Sinds 2004 bestrijdt de provincie Utrecht jaarlijks de eikenprocessierups langs haar wegen. Mede door optimale weeromstandigheden was er in afgelopen jaren sprake van een forse toename in het aantal nesten van de eikenprocessierups. Het ziet er naar uit dat dit voor 2023 en de komende jaren voorlopig zo zal blijven. Eind maart 2020 is beleid voor de bestrijding van de eikenprocessierups vastgesteld. Hierbij is bepaald dat er op risicolocaties preventief wordt gespoten met een bacterieel middel en dat resterende nesten, waar deze hinder veroorzaken, worden weggezogen. De totale inzet is fors toegenomen.

Door het geoptimaliseerde ecologische maaibeeld en helpen van natuurlijke bestrijders (plaatsen mezenkasten) hebben we in 2021 het gebruik van het preventieve (biologische) bestrijdingsmiddel met 50% kunnen reduceren en hopen dit de komende jaren verder af te kunnen bouwen. Sinds 2022 worden enkel de locaties preventief bestreden waarbij de risico's hoger worden ingeschat.

#### Variabele kosten groen

##### *Essentaksterfte*

De provincie Utrecht heeft ca. 5.000 essen in beheer direct gelegen langs de wegen, waarvan het grootste gedeelte last heeft van essentaksterfte. Deze schimmelziekte zorgt ervoor dat takken van de es afsterven (en

uiteindelijk de hele boom) en daardoor een mogelijk gevaar opleveren voor weggebruikers. Deze essen direct langs de wegen hebben extra onderhoud nodig, waarbij onder andere de dode takken worden gesnoeid en zo nodig de gehele boom wordt geveld en vervangen door een andere boomsoort.

Inmiddels zijn de afgestorven essenbospercelen langs de N230 (deels) vervangen. Afhankelijk van beleid en ontwikkelingen i.r.t. de essentaksterfte en het anticiperen hierop, bestaat de mogelijkheid dat er meer locaties in de toekomst vanwege de essentaksterfte opnieuw moeten worden ingericht.

#### *Klimaatadaptatie*

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

### 3.6 Beheer en Onderhoud Verkeersmanagementsystemen

In tabel 18 zijn de kosten van de verkeersmanagementsystemen weergegeven.

Bedragen in €

Kosten verkeersmanagementsysteem	2023	2024	2025	2026
Vast Onderhoud Kosten	1.711.000	1.711.000	1.711.000	1.711.000
Vast Onderhoud Baten	-71.000	-71.000	-71.000	-71.000
Variabel onderhoud kosten	2.158.000	2.013.000	1.727.000	727.000
Variabel onderhoud baten	-80.000	-189.000	-50.000	-50.000

Tabel 18: Kosten verkeersmanagementsystemen

#### Vaste kosten verkeersmanagement

##### *Verkeersmanagement*

Alle wegkantsystemen waarmee verkeer gestuurd, geleid of gemonitord kan worden zijn ondergebracht binnen de asset verkeersmanagement. Diverse systemen dienen om de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid te handhaven en waar mogelijk te verbeteren. De provincie Utrecht beschikt hiervoor over een verkeersmanagement centrale, van waaruit diverse wegkantsystemen kunnen worden uitgelezen en in samenwerking met de regiodesk van Rijkswaterstaat direct kunnen worden bediend. Ook de bewegwijzering, de blauwe borden en pijlen voor en op kruispunten voor automobilisten en de rode pijlwegwijzers voor fietsers vallen onder deze asset. Voor snelfietsroutes is op landelijk niveau nieuwe bewegwijzering vormgegeven. Deze zullen op de nieuwe doorfietsroutes geplaatst worden.

##### *Intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI):*

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

#### Vaste baten verkeersmanagement

##### *Verkeersregelinstallaties*

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

#### Variabele kosten verkeersmanagement

De komende jaren worden onderdelen van diverse verkeersmanagementsystemen vervangen in verband met de 'einde levensduur'. Hierbij worden de systemen aangepast conform de nieuwste landelijke standaarden, waardoor de verkeersmanagementsystemen als middel gebruikt kunnen worden in het waarmaken van de provinciale ambities.

### 3.7 Beheer en Onderhoud Openbare Verlichting (OVL)

In tabel 19 zijn de kosten van de openbare verlichting weergegeven.

Bedragen in €

<b>Kosten openbare verlichting</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>
Vast onderhoud kosten	1.190.000	1.190.000	1.190.000	1.1190.000
Variabel onderhoud kosten	1.044.000	803.000	430.000	400.000

Tabel 19: Kosten openbare verlichting

#### Vaste kosten openbare verlichting

De ambitie voor openbare verlichting ligt vast in beleid "donker waar het veilig kan, licht waar nodig". Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan de verbetering van de verkeersveiligheid, sociale veiligheid, toegankelijkheid van het openbaar vervoer en comfort van de weggebruiker. Er is een verdere stijging van het aantal energiezuinige lichtbronnen en het inzetten van slim energiemanagement. De beheeropgave kan niet los worden gezien van de bijdrage die wordt geleverd aan de energietransitie en de duurzaamheid van de openbare verlichtingsinstallaties. De doelstelling van 20% energiebesparing in 2023 wordt daarmee behaald. De provincie Utrecht heeft het onderhoud van de OVL ondergebracht in een Integraal Prestatie Contract, het IPC. Door te kiezen voor deze contractvorm nemen de kosten voor de provincie Utrecht toe. Hier tegenover staat dat er gestuurd kan worden op het sneller afhandelen van afwijkingen (storingen), waardoor de verkeersveiligheid en het gevoel van sociale veiligheid toeneemt.

#### Variabele kosten openbare verlichting

Het variabel onderhoud bestaat grotendeels uit het vervangen van armaturen en masten. In 2023 worden een aantal schakelkasten en bekabeling vervangen.

### 3.8 Beheer en Onderhoud Hemelwaterafvoer (HWA)

In tabel 20 zijn de kosten de hemelwaterafvoer weergegeven.

Bedragen in €

<b>Kosten hemelwaterafvoer</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>
Variabel Inventarisatie, inspectie en onderhoud	1.056.000	1.689.000	1.205.000	1.423.000

Tabel 20: Kosten hemelwaterafvoer

#### Variabele kosten

De provincie is bezig de kwaliteit van de hemelwaterafvoer in beeld te brengen. Waar mogelijk worden onderhoudswerkzaamheden aan de hemelwaterafvoer gecombineerd met de werkzaamheden aan de verharding om zo de overlast en onnodige kosten tot een minimum te beperken.

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

#### Inventarisatie, inspectie en reiniging

In 2019 is de provincie Utrecht gestart met een grote inventarisatie en inspectieronde waarbij alle hemelwaterafvoer, kolken en putten worden geïnventariseerd, geïnspecteerd en gereinigd. Op jaarbasis komt dit gemiddeld neer op ongeveer negen procent van het gehele areaal. Een volledig beeld van de ondergrondse situatie ontbreekt op dit moment. De combinatie van inventarisatie, inspectie en reiniging is daarom noodzakelijk. Wisselingen in de kosten voor inspectie hebben te maken met afwijkingen in de hoeveelheid kolken en putten die

worden geïnventariseerd, geïnspecteerd en gereinigd. De verwachting is dat er vanaf 2026 gestart zal worden met het opnieuw inspecteren van het areaal om ervoor te zorgen dat de kwaliteit van de hemelwaterafvoer geborgd blijft.

#### Onderhoud

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

#### Klimaatverandering

De klimaatverandering heeft een aanzienlijke impact op het functioneren van de hemelwaterafvoer. De steeds grotere verschillen tussen droge periodes en regenbuien vragen aanpassingen in het hemelwaterstelsel. In droge periodes is er een sterke toename van zand in het stelsel terwijl tegelijkertijd de individuele regenbuien in hevigheid sterk toenemen, de kans op wateroverlast neemt hierdoor toe. De klimaatverandering vraagt om vernieuwingen van de hemelwaterafvoer waarbij bergingscapaciteit en lokale infiltratie belangrijke aandacht hebben.

Infiltreren vanaf de oppervlakte, bijvoorbeeld met behulp van wadi's, heeft de voorkeur boven ondergrondse infiltratievoorzieningen zoals infiltratiekratten. Wadi's kunnen zorgen voor een verbetering van de biodiversiteit langs de provinciale wegen. Ook in het materiaalgebruik zijn nieuwe ontwikkelingen, waarbij er inmiddels mogelijkheden zijn om buizen toe te passen van 100% gerecyclede materialen. Bij de aanleg van nieuwe hemelwaterafvoer wordt een minimale bui van 60mm in een uur gebruikt bij de berekeningen. Het huidige stelsel is grotendeels berekend op buien van 15-20mm per uur. In de toekomst zal het bestaande stelsel moeten worden aangepast om de heviger buien op een goede manier op te vangen. Deze grootschalige aanpassingen zijn in de toekomst niet meegenomen omdat een groot gedeelte van de hemelwaterafvoer nog niet in kaart is gebracht.

#### Innovatie

De provincie Utrecht kent een divers landschap dat varieert van polders en veengronden in het westelijk deel tot een bosrijk gebied en zandgronden in het oostelijk deel van de provincie. Iedere situatie vraagt om maatwerk waar het gaat om het oplossen van wateroverlast en/of droogteproblematiek. In 2022 zijn er gesprekken gevoerd met externe partijen en is een pilot gestart met sensoren die de waterstanden in de hemelwaterafvoer kunnen meten en deze informatie real-time doorsturen. Op deze manier kunnen infiltratievoorzieningen worden getest op capaciteit en ledigingstijd, waardoor bepaald kan worden of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

### 3.9 Beheer en Onderhoud Vaarwegen

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

Bedragen in €

Kosten vaarwegen	2023	2024	2025	2026
Vast onderhoud kosten	730.000	730.000	730.000	730.000
Vast onderhoud baten	- 80.000	- 80.000	- 80.000	- 80.000
Variabel onderhoud kosten	338.000	338.000	725.000	338.000
Variabel onderhoud baten	-170.000	-170.000	-270.000	-170.000

Tabel 21: Kosten vaarwegen

#### Vaste kosten vaarwegen

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

#### Variabele kosten vaarwegen

##### De Eem

Voor het bepalen van de onderhoudsmaatregelen aan de Eem wordt geschouwd en gericht geïnspecteerd. Zo wordt de bevaarbaarheid van de Eem voor vrachtschepen tot 1.000 ton (CEMT klasse III) jaarlijks gecontroleerd. In de periode 2022/23 tot 2025/26 zullen een aantal vakken moeten worden gebaggerd om het gewenste vaarprofiel te kunnen handhaven. In 2024/25 staat ook het uitdiepen van de vaargeul op de planning.

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

#### *Merwedekanaal*

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

#### *De Linge*

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

### **3.10 Overige kosten Beheer en Onderhoud assets wegen en vaarwegen**

In tabel 6 zijn de overige kosten van assets wegen en vaarwegen weergegeven.

	Bedragen in €			
Overige kosten	2023	2024	2025	2026
Vast onderhoud kosten	766.000	766.000	766.000	766.000
Vast onderhoud baten	- 466.000	- 466.000	- 466.000	- 466.000
Variabel onderhoud kosten	2.366.000	2.366.000	2.366.000	1.716.000
Variabel onderhoud baten	-372.000	-372.000	-372.000	-372.000

*Tabel 22: Overige kosten asset wegen en vaarwegen*

#### *Asset overstijgende kosten*

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

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

#### *Leasekosten dienstvoertuigen*

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

#### *Baten uit verhuren grond ten behoeve brandstofverkooppunten*

Langs de provinciale wegen zijn verschillende brandstofverkooppunten. Een deel van deze verkooppunten bevinden zich op grond die eigendom is van de provincie Utrecht. Voor het gebruik van deze grond draagt de uitbater van het verkooppunt huur af aan de provincie Utrecht. Door veranderingen in de gebruikte brandstoffen en

de toename van elektrische voertuigen is de verwachting dat de inkomsten uit deze huren op termijn terug zullen lopen. De huren zijn namelijk gebaseerd op de omgezette hoeveelheden verkochte liters motorbrandstoffen.

### 3.11 Overzicht onderhoudskosten 2023-2026 Bereikbaarheid I - Algemeen

In de begroting 2023 wordt onderscheid gemaakt tussen vast en variabel onderhoud. En volgens de BBV-richtlijnen dient de asset vaarwegen afzonderlijk van de overige assets te worden gezien. Het vast onderhoud wordt rechtstreeks verrekend met de algemene middelen. Het variabel onderhoud wordt verrekend via de bestemmingsreserve 'Beheer en onderhoud (vaar)wegen'. Voor de wegen zijn in tabel 23 en voor vaarwegen in tabel 24 gesommeerd de kosten opgenomen voor 2023.

Onderhoudskosten wegen 2023	Bedragen in €						Totaal	
	Vast onderhoud			Variabel onderhoud				
	kosten	baten	per saldo	kosten	baten	per saldo		
Kunstwerken	1.760.00	0	1.760.000	4.850.000	- 0	4.850.000	6.610.000	§ 3.2
Verharding	860.000	0	860.000	12.442.000	-50.000	12.392.000	13.252.000	§ 3.3
Wegmeubilair	315.000	- 45.000	270.000	275.000	-0	275.000	545.000	§ 3.4
Groen	1.880.000	0	1.880.000	1.220.000	- 0	1.220.000	3.100.000	§ 3.5
Verkeersmanagementsysteem	1.711.000	-71.000	1.640.000	2.158.000	-80.000	2.078.000	3.718.000	§ 3.6
Openbare verlichting	1.190.000	- 0	1.190.000	1.044.000	- 0	1.044.000	2.234.000	§ 3.7
Hemelwaterafvoer	0	0	0	1.056.000	- 0	1.056.000	1.056.000	§ 3.8
Algemeen (asset overstijgend)	766.000	-466.000	300.000	2.366.000	-372.000	1.994.000	2.294.000	§3.10
<b>Totaal afgerond</b>	<b>8.482.000</b>	<b>-582.000</b>	<b>7.900.000</b>	<b>25.411.000</b>	<b>- 502.000</b>	<b>24.909.000</b>	<b>32.809.000</b>	

Tabel 23: Overzicht onderhoudskosten wegen 2023

Onderhoudskosten vaarwegen 2023	Bedragen in €						Totaal	
	Vast onderhoud			Variabel onderhoud				
	kosten	baten	per saldo	kosten	baten	per saldo		
Vaarwegen	730.000	- 80.000	650.000	338.000	-170.000	168.000	€ 818.000	§ 3.9
<b>Totaal afgerond</b>	<b>730.000</b>	<b>- 80.000</b>	<b>650.000</b>	<b>338.000</b>	<b>-170.000</b>	<b>€ 168.000</b>	<b>€ 818.000</b>	

Tabel 24: Overzicht onderhoudskosten vaarwegen 2023

Op dezelfde wijze als bovenstaand kan ook een doorkijk gegeven worden voor de onderhoudskosten 2024-2026. In tabel 25 is deze schematisch weergegeven voor wegen en in tabel 26 voor vaarwegen.

Kosten wegen	Bedragen in €						Totaal
	Vast onderhoud			Variabel onderhoud			
	kosten	baten	per saldo	kosten	baten	per saldo	
2024 totaal (afgerond)	8.482.000	- 582.000	7.900.000	20.850.000	- 611.000	20.239.000	28.139.000
2025 totaal (afgerond)	8.482.000	- 582.000	7.900.000	18.891.000	- 472.000	18.419.000	26.319.000
2026 totaal (afgerond)	8.482.000	- 582.000	7.900.000	20.091.000	- 472.000	19.619.000	27.519.000

Tabel 25: Onderhoudskosten wegen 2024-2026

Kosten vaarwegen	Vast onderhoud			Variabel onderhoud			Totaal
	kosten	baten	per saldo	kosten	baten	per saldo	
2024 totaal (afgerond)	730.000	- 80.000	650.000	338.000	- 170.000	168.000	818.000
2025 totaal (afgerond)	730.000	- 80.000	650.000	725.000	- 270.000	455.000	1.105.000
2026 totaal (afgerond)	730.000	- 80.000	650.000	338.000	- 170.000	168.000	818.000

Tabel 26: Onderhoudskosten vaarwegen 2024-2026

Uit voorgaande sommaties blijkt dat het netto benodigde totale budget (kosten inclusief baten) voor wegen en vaarwegen in 2023 voor vast onderhoud € 8,6 mln. bedraagt en voor variabel onderhoud € 25,1 mln. Totaal dus € 33,6 mln. In Nota kapitaalgoederen is rekening gehouden met beschikbare budget voor onderhoud van € 24,6 mln.

Het verschil van 9 mln. tussen de raming voor het MOP2023 en NKG is voornamelijk ontstaan vanwege de programmering van werkzaamheden. Hierin is opgenomen dat komende jaren (2024 t/m 2026) meer wordt uitgegeven t.o.v. het gemiddelde van de NKG en daarna ongeveer gelijk zal blijven.

### Vertaling MOP wegen en vaarwegen 2023 naar de begroting 2023

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

Voor de jaarschijven 2024-2026 is ervoor gekozen om de budget behoefte uit de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit te volgen. Dit heeft als voordeel dat dit een stabiel beeld geeft van de financiële ontwikkeling, terwijl het MOP grote fluctuaties geeft en in de toekomstige jaren nog vele onzekerheden bevat.

Structureel is er € 21,2 mln. beschikbaar. Het variabel onderhoud wordt verrekend met de reserve Beheer en onderhoud (vaar)wegen. Bij de besluitvorming over de budgetbehoefte van het beheer in onderhoud in de Kadernota 2022 is besloten om in 2022 een bedrag van € 22,5 mln. te laten vrijvallen uit de reserve Beheer en onderhoud (vaar)wegen.

Naar nu blijkt is deze vrijval te hoog geweest. Op basis van bovenstaande actualisatie zal de reserve Beheer en onderhoud (vaar)wegen negatief komen te staan. Er is een aanvullende storting noodzakelijk van 3,0 mln. om te zorgen dat de reserve niet negatief zal geraken. Conform de BBV mag een reserve namelijk niet negatief zijn. Dit wijkt dus af van de financieringsbehoefte zoals dat bij de Nota Kapitaalgoederen (NK) Mobiliteit werd gepresenteerd. Dit heeft vooral te maken met drie factoren:

- De kapitaalbehoefte in de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit is gebaseerd op een lang lopend gemiddelde, maar conform het huidige MOP ligt het variabel onderhoud in de huidige periode hoger dan in de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit. Het variabel onderhoud in de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit was bepaald op kengetallen en aannames. Bij het opstellen van het MOP wordt gekeken naar wat nodig is op basis van plannen en inspecties. Op basis van die gegevens is onder andere post voor klein onderhoud met 1,8 mln. verhoogd.
- De provincie is met betrekking tot de kunstwerken Merwedekanaal afhankelijk van de planning van Zuid-Holland en deze is voor 2023 (€ 3,5 mln.) fors hoger dan eerder gepland. Dit betreft deels ook werkzaamheden die in voorgaande jaren gepland stonden. Ondanks dat hierdoor niet alle geplande werkzaamheden in 2022 worden uitgevoerd zal er geen budget budget resteren in 2022 wat in 2023 ingezet zou kunnen worden. Dit wordt veroorzaakt door de huidige prijsstijgingen, die ook een fors effect hebben op de onderhoudsprojecten.

- De prijsstijgingen van het afgelopen jaar zorgen ervoor dat de prognoses m.b.t. het onderhoud zijn gestegen. Nieuwe contracten vallen duurder uit dan in het NK was opgenomen. Zoals bijvoorbeeld bij de Essentaksterfte.

Indien wordt ingestemd met de aanvullende storting ziet het verloop van reserve er als uit zoals opgenomen in tabel 27.

Bedragen in €

Onderhoudskosten	2023	2024	2025	2026
<i>MOP 2022</i>				
Vast	8.550.000	8.550.000	8.550.000	8.550.000
Variabel	25.077.000	20.406.000	18.875.000	19.787.000
<i>Begroting 2022</i>				
Vast	8.550.000	8.550.000	8.550.000	8.550.000
Variabel (80%)	20.062.000	12.984.000	12.984.000	12.984.000
Totaal	28.612.000	21.534.000	21.534.000	21.534.000
Beschikbaar	21.200.000	21.200.000	21.200.000	21.200.000
Mutatie reserve	-/- 7.412.000	-/- 334.000	-/- 334.000	-/- 334.000
<b>Verloop reserve Beheer en onderhoud (vaar)wegen B2023</b>				
Beginstand	5.447.000	1.035.000	701.000	367.000
Extra storting reserve	3.000.000			
Mutatie reserve	-/- 7.412.000	-/- 334.000	-/- 334.000	-/- 334.000
Eindstand	1.035.000	701.000	367.000	33.000

Tabel 27: Vertaling MOP wegen en vaarwegen 2023 naar de begroting 2023

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