



Meerjaren Onderhoudsplan Mobiliteit

Begroting 2025

[[UTSP-794201403-79711](#)/ definitief]

24 september 2024

Inhoudsopgave

1	Inleiding Meerjarenonderhoudsplan 2025 - 2028.....	3
2	Provinciale assets Infrastructuur en Benutten.....	5
2.1	Assets wegen en vaarwegen.....	5
2.2	Beheer en Onderhoud Kunstwerken.....	6
2.3	Beheer en Onderhoud Verharding	7
2.4	Beheer en Onderhoud Wegmeubilair	8
2.5	Beheer en Onderhoud Groen.....	9
2.6	Beheer en Onderhoud Verkeersmanagementsystemen	11
2.7	Beheer en Onderhoud Openbare Verlichting (OVL)	12
2.8	Beheer en Onderhoud Hemelwaterafvoer (HWA)	13
2.9	Beheer en Onderhoud Vaarwegen	15
2.10	Overige kosten Beheer en Onderhoud assets wegen en vaarwegen	17
2.11	Overzicht onderhoudskosten 2025-2028 Infrastructuur en Benutten	17
3	Provinciale assets Publieke Mobiliteit.....	20
3.1	Assets openbaar vervoer	20
3.2	Beheer en Onderhoud Trammaterieel	21
3.3	Beheer en Onderhoud Infrastructuur	22
3.4	Beheer en Onderhoud Haltes en Gebouwen	24
3.5	Beheer en Onderhoud Telematica	25
3.6	Overige kosten beheer en onderhoud OV-assets	26
3.7	Overzicht onderhoudskosten 2025 – 2028 Publieke Mobiliteit.....	26

1 Inleiding Meerjarenonderhoudsplan 2025 - 2028

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

In dit Meerjarenonderhoudsplan 2025 staan alle te verwachten onderhoudsuitgaven voor het aankomende jaar. Tevens bevat het MOP een doorkijk naar de drie hierop volgende jaren. Het benodigde onderhoudsbudget varieert per jaar, naar gelang de onderhoudsbehoefte. De begroting en budgetbehoefte in het MOP zijn hierdoor niet gelijk aan de bedragen die zijn opgenomen in de Meerjarenbegroting die gebaseerd is op de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit¹. De geprognosticeerde budgetbehoefte uit de Nota Kapitaalgoederen kan worden gezien als een gemiddelde van de achtereenvolgende meerjarenonderhoudsplannen over een termijn van enkele jaren. In 2025 stellen we een nieuwe Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit op. Hierin worden ook de areaaluitbreidingen van de afgelopen jaren verwerkt. Dit zal, los van indexatie, leiden tot een hogere budgetbehoefte dan in de huidige Nota Kapitaalgoederen.

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, waarderen en exploiteren, 2022) en deze worden verantwoord en begroot in het Meerjaren Investeringsplan Mobiliteit (MIPM).

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

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

onderhoudsmaatregelen die nodig zijn om de prestaties te borgen en de risico's te beheersen. In de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit is het onderhoudsbeleid vastgelegd.

De bedragen in het MOP zijn prijspeil 2025, inclusief VAT-kosten (Voorbereiding, Administratie, Toezicht 16%), (indien van toepassing), en exclusief BTW. Hierbij wel de kanttekening dat de afgelopen jaren sprake is van forse prijsstijgingen. Deze lijkt nu af te vlakken, maar er is op dit moment nog een (forse) onzekerheid in de verwachte prijsontwikkelingen. Mede hierdoor is het dus waarschijnlijk dat de daadwerkelijke kosten voor beheer en onderhoud in 2025 af zullen wijken van de bedragen in dit MOP. De te verwachten onderhoudskosten voor de jaren 2026, 2027 en 2028 in dit MOP zijn niet geïndexeerd.

De vertaling van het MOP Mobiliteit 2025 naar de begroting 2025 is opgenomen in de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen in de begroting 2025.

2 Provinciale assets Infrastructuur en Benutten

2.1 Assets wegen en vaarwegen

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

- **Kunstwerken:** (beweegbare) bruggen, viaducten en ecoducten, maar ook geleiderails en faunarasters zijn enkele voorbeelden binnen deze asset. Ook de bediening van beweegbare bruggen is hier ondergebracht.
- **Verharding:** de provinciale wegen zijn vaak voorzien van asfalt, maar ook andere materialen komen voor. Ook wegmarkering is binnen deze asset ondergebracht omdat deze zich op de verharding bevinden.
- **Hemelwaterafvoer:** In de afgelopen jaren is een start gemaakt met de inventarisatie en inspectie van de riolering als deel van de provinciale wegen en fietspaden. De omvang van de riolering en de budgetbehoefte voor onderhoud ervan rechtvaardigt dat het nu als aparte asset is opgenomen. Om water op wegen zo veel mogelijk te voorkomen beheert de provincie een eigen stelsel van riolering (alleen voor het transport van hemelwater), ondergrondse infiltratievoorzieningen, kolken, putten en lijngoten.
- **Wegmeubilair:** verkeersborden, afvalbakken, houten hekwerken, fietsenstallingen, en abri'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 verkeersregelinstallaties en andere wegkantsystemen, maar ook aan de bewegwijzering langs de weg.
- **Openbare verlichting (OVL):** langs de provinciale wegen staat openbare verlichting. De Lichtmasten langs de weg maar ook de stroomvoorziening zijn onderdeel van deze asset. Het beheer van zonnepanelen, venter aansluitingen en laadpalen valt ook onder deze asset
- **Vaarwegen:** de regionale waterwegen worden op grond van de Omgevingswet onderscheiden in A, B en C waterwegen. De rivier de Eem en het Merwedekanaal zijn voor de provincie Utrecht belangrijke (beroeps)vaarwegen. Binnen deze asset vallen werkzaamheden zoals baggeren, nautisch beheer, maar ook het onderhoud van de beschoeiing langs de vaarwegen. Daarnaast beheert de provincie Utrecht ook een stuk van de Oude Rijn, vanaf Woerden tot aan de provinciegrens met Zuid-Holland en de Linge voor zover het grenst aan de gemeente Vijfheerenlanden. De overige niet genoemde waterwegen zijn voor wat betreft beheer en onderhoud gedelegeerd aan de betreffende waterschappen en heeft de provincie een toezichthoudende rol.

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

In de volgende paragrafen zijn de onderhoudsactiviteiten beschreven waarvan is voorzien dat ze in 2025 worden gerealiseerd. Voor de doorkijk voor de jaren 2026, 2027 en 2028 zijn alleen de

verwachte onderhoudskosten vermeld. De onderhoudsactiviteiten voor deze jaren zijn nog in voorbereiding en daardoor nog niet volledig afgebakend.

2.2 Beheer en Onderhoud Kunstwerken

In tabel 1 zijn de kosten van de kunstwerken weergegeven.

				Bedragen in €
Kosten kunstwerken	2025	2026	2027	2028
Vast onderhoud kosten	2.636.000	2.636.000	2.636.000	2.636.000
Variabel onderhoud kosten	4.840.000	7.862.000	2.316.000	848.000

Tabel 1: Kosten kunstwerken

Vaste kosten Kunstwerken

Op afstand bediening van onze beweegbare bruggen (uitgezonderd bruggen over het Merwedekanaal) geschied tot eind 2024 door Waternet.

In 2024 wordt begonnen met het aansluiten van de beweegbare bruggen op de bediencentrale van Nieuwegein. Planning is om deze werkzaamheden het eerste kwartaal van 2025 gereed te hebben waarna de Gemeente Nieuwegein de beweegbare bruggen op afstand gaat bedienen. De overeenkomst hiervoor wordt in 2024 opgesteld. In 2024 dient de glasvezelverbinding t.b.v. afstand bediening gerealiseerd te worden.

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 onderhoudsplanung'. 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 vaste kunstwerken worden in 2025 opnieuw technisch geïnspecteerd. In 2022 zijn de beweegbare kunstwerken geïnspecteerd, de grondkerende constructies in 2023 en de geleiderail in 2024.

Onderhoud kunstwerken

Variabel onderhoud bestaat onder andere uit betonreparaties, schilderwerkzaamheden, vervangen geleiderail, rasters en oeverconstructies.

In 2025 worden voornamelijk maatregelen voortvloeiend uit de inspectie van 2020 uitgevoerd.

Met groot onderhoud aan asfalt wordt meegelift om gelijktijdig onderhoud aan kunstwerken uit te voeren, namelijk: N210, N225 en N230.

Onderhoud aan de kunstwerken in het Merwedekanaal wordt uitgevoerd door provincie Zuid-Holland. In 2024 is er een nieuwe kostenraming verstrekt door provincie Zuid-Holland. In deze kostenraming zijn de kosten voor Vast en Variabel onderhoud hoger dan de vorige kostenramingen. 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

Om aan te sluiten op de nieuwe bediencentrale dienen er diverse aanpassingen aan de beweegbare bruggen uitgevoerd te worden, deze werkzaamheden worden gecombineerd met werkzaamheden voortvloeiend uit de inspectie van 2022.

Onderzoek verontreinigde bouwstoffen

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

Doorkijk 2026-2028

De kosten voor Vast onderhoud zijn gestegen ten opzichte van voorgaande jaren, oorzaak zijn kostenstijgingen en herziening van diverse beheer, onderhoud en bediencontracten.

In 2026 is er een financiële piek bij Variabel onderhoud terwijl in 2027 en 2028 de kosten significant lager zijn. Oorzaak hiervoor is het project groot onderhoud bruggen Merwedekanaal welke in 2026 gereed moet zijn.

Uit de inspectie vaste kunstwerken in 2025 kan blijken dat we de komende jaren meer variabel onderhoud uit moeten voeren dan op dit moment bekend is.

Klimaatadaptatie

Om het kunstwerkenareaal bestand te houden tegen klimaatveranderingen zullen we hiervoor gerichte onderhoudsmaatregelen uit moeten voeren. Voor de asset kunstwerken heeft dit gevolgen voor de beweegbare bruggen en onderdoorgangen.

In het koersdocument "Samen op weg naar duurzame infra in 2030" zijn daarom de lange termijn doelen vertaald naar een doelentijdlijn. Aan de hand van de doelstellingen in het koersdocument verkennen we welke vorm van onderhoud de laagst mogelijke milieukosten heeft over de hele levensduur. De gekozen werkwijzen en maatregelen worden geïntegreerd in de projectscope. In de voorbereidingsfase en realisatiefase worden die maatregelen samen met de aannemer concreet uitgewerkt. Denk bijvoorbeeld aan het vergroten van pompcapaciteit van gemalen.

2.3 Beheer en Onderhoud Verharding

In tabel 2 zijn de kosten van de verharding weergegeven.

Bedragen in €				
Kosten verharding	2025	2026	2027	2028
Vast onderhoud kosten	988.000	988.000	988.000	988.000
Variabel onderhoud kosten	12.916.000	13.384.000	9.223.000	10.998.000

Tabel 2: Kosten verhardingen

Vaste kosten verharding

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

Variabele kosten verharding

Ook in 2025 zullen er op diverse provinciale wegen grote onderhoudswerkzaamheden plaatsvinden. Het onderhoud aan de verharding is voornamelijk het vervangen van de tussen- en deklaag. Daar waar mogelijk is wordt alleen de deklaag vervangen. Indien noodzakelijk blijkt voor de gewenste levensduur van de weg worden ook onderlagen vervangen.

De wegen die in 2025 onderhouden worden zijn de N204, N210, N216, N225, N233, N237, N401, N402, N413 en N419. De grootte van de werkzaamheden varieert per weg, dit gaat van de deklaag van een solo kruising tot aan de oppervlakte van een geheel traject.

We inspecteren, meten en toetsen de hoofdrijbanen elk jaar op de gestelde normen. In de even jaren doen we dit bij de rechterrijstroken en in de oneven jaren de linkerrijstroken. De fietspaden en parallelwegen worden eens per 2 jaar gemeten. Daarnaast schouwen de eigen wegininspecteurs minimaal eens per week het areaal. Op basis van deze gegevens wordt een planning gemaakt voor de komende jaren. Elk jaar wordt de planning bijgesteld en indien nodig aangevuld op basis van het werkelijke kwaliteitsverloop van de verhardingen.

In enkele gevallen gaat de kwaliteit van de verhardingen harder achteruit dan vooraf voorzien was. Deze situaties worden dan opgelost door middel van klein onderhoud. Hierbij wordt per locatie bepaald welke maatregel toegepast wordt.

Klimaatadaptatie

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

In het koersdocument "Samen op weg naar duurzame infra in 2030" zijn daarom de lange termijn doelen vertaald naar een doelentijdlijn. Aan de hand van de doelstellingen in het koersdocument verkennen we welke vorm van onderhoud de laagst mogelijke milieukosten heeft over de hele levensduur. De gekozen werkwijzen en maatregelen worden geïntegreerd in de projectscope. In de voorbereidingsfase en realisatiefase worden die maatregelen samen met de aannemer concreet uitgewerkt.

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

2.4 Beheer en Onderhoud Wegmeubilair

In tabel 3 zijn de kosten van het wegmeubilair weergegeven.

Bedragen in €				
Kosten wegmeubilair	2025	2026	2027	2028
Vast onderhoud kosten	200.000	200.000	200.000	200.000
Vast onderhoud baten	- 40.000	- 40.000	- 40.000	- 40.000
Variabel onderhoud kosten	275.000	€ 275.000	275.000	275.000

Tabel 3: Kosten wegmeubilair

Vaste kosten wegmeubilair

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

Variabele kosten wegmeubilair In 2025 zal een deel van de verkeersborden moeten worden vervangen omdat deze aan het eind van hun technische levensduur zijn. Door de stikstofcrisis worden trajecten niet of maar gedeeltelijk uitgevoerd. Hierdoor is het lastig om werkzaamheden te combineren. Wanneer fietsoverkappingen niet langer kunnen wachten op vervanging zullen deze buiten de trajectplanning om vervangen gaan worden. Hierdoor zullen de kosten voor vervanging hoger uitvallen dan wanneer ze gecombineerd uitgevoerd kunnen worden. Daar waar mogelijk zal

het vervangen uitgesteld worden. Dit geeft echter wel een risico dat het beschikbare budget 1 of 2 jaar later gebruikt gaat worden dan gepland. Verders 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 van ADAS (Advanced Driver Assistance Systems) of ISA (Intelligent Speed Assistance). 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. Op dit moment is er vanuit het Regionaal Tactisch Team een project gestart "Digitale Overheid". Onderdeel van dit project is om alle verkeersborden van alle wegbeheerders in de provincie Utrecht digitaal inzichtelijk te maken en middels AI en camerasystemen in voertuigen up-to-date te houden. Beheer gaat ook aangesloten worden op dit systeem, wat dit echter gaat betekenen qua vervanging van borden is nog niet duidelijk. Daarnaast zal er een digitale aansluiting moeten komen voor de aannemers om bij werk in uitvoering ook de snelheid aan te kunnen passen.

Vaste baten wegmeubilair

Abri's

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

Circulariteit

Vanaf 2025 moet de provincie duurzaam en circulair gaan inkopen zoals is vastgelegd in het koersdocument. Met alle inkopen die er op dit moment al gedaan worden wordt al zoveel als mogelijk gekeken naar duurzame en circulaire mogelijkheden. Verkeersborden worden sinds 2024 geleverd als re-sign, dit is op dit moment het meest duurzame en circulaire alternatief. Bij Re-sign worden oude verkeersborden die niet meer voldoen aan zichtbaarheid schoongemaakt en voorzien van een nieuwe signface zodat deze weer 20 jaar langs de weg kunnen staan. Verders zal er bij vervanging van overige subassets onderzocht of er duurzamere alternatieven zijn die ook betaalbaar zijn. Op dit moment is niet te voorzien welke extra kosten gemaakt moeten worden voor het overgaan naar duurzame materialen. Het is niet duidelijk van vele materialen die nu aangeboden worden hoelang die meegaan ten opzichte van de huidige gebruikte materialen. Daarnaast zijn niet alle aangeboden duurzame materialen daadwerkelijk duurzaam. Vaak kunnen de alternatieve materialen niet volledig gerecycled worden of heeft de productie van deze materialen in het verre oosten negatieve gevolgen voor de omgeving en welzijn van de mensen aldaar.

2.5 Beheer en Onderhoud Groen

In tabel 4 zijn de kosten het groen weergegeven.

Kosten groen	Bedragen in €			
	2025	2026	2027	2028
Vast onderhoud kosten	2.575.000	2.575.000	2.575.000	2.575.000
Variabel onderhoud kosten	1.500.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000

Tabel 4: Kosten groen

Vaste kosten groen

Dagelijks onderhoud bermen, hagen en bermsloten

De bermen, bermsloten en hagen worden periodiek onderhouden waarbij de veiligheid van de diverse weggebruikers voorop staat. Daarnaast wordt er periodiek zwerfvuil geruimd langs de

provinciale wegen en fietspaden. Vanwege een nieuwe aanbesteding in 2023 en de gestegen kosten zal het dagelijks onderhoud duurder worden ten opzichte van voorgaande jaren. Ook voor komende jaren geldt dat we de bermen ecologisch gaan maaien.

Boomveiligheidscontroles:

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

Eikenprocessierups:

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

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

Baggeronderhoud bermsloten:

Voor het baggeren van bermsloten worden we vaker aangeschreven door het waterschap. Meer waterschappen gaan actief de schouwsloten op waterdiepte schouwen met extra aanschrijvingen tot (verplicht) baggeren als gevolg. Vanaf baggerseizoen winter 2021-2022 wordt er gebaggerd op basis van een meerjarig integraal contract waarin kwaliteitsonderzoek en voorbereiding tot uitvoering bij de uitvoerende aannemer worden neergelegd. In 2024 zal er een nieuw baggerbestek aanbesteed worden. Vanwege toenemende kosten valt te verwachten dat, mede gelet op bovenstaande, het baggeren duurder zal zijn dan de afgelopen jaren.

Variabele kosten groen

Onderhoud struiken en bomen:

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

Essentaksterfte:

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

Klimaatadaptatie

Er dient rekening te worden gehouden met het veranderende klimaat. Voor de asset groen heeft dit gevolgen voor zowel de omgeving, de inrichting, als op het sortiment van bestaande en nieuwe groenvoorzieningen (m.n. hagen en bomen). De gevolgen zijn zichtbaar de laatste jaren door ziektes

en plagen, boomsoorten die het moeilijk hebben of getroffen worden door weersextremen, nazorgkosten door o.a. watergeven bij aanplant en de pieken in het regulier maaibeheer etc. In het koersdocument "Samen op weg naar duurzame infra in 2030" zijn daarom de lange termijn doelen vertaald naar een doelentijdlijn. Aan de hand van de doelstellingen in het koersdocument verkennen we welke vorm van onderhoud de laagst mogelijke milieukosten heeft over de hele levensduur. De gekozen werkwijzen en maatregelen worden geïntegreerd in de projectscope. In de voorbereidingsfase en realisatiefase worden die maatregelen samen met de aannemer concreet uitgewerkt. Door toenemende ambities binnen de provincie op het gebied van klimaatadaptatie en duurzaamheid zullen de kosten voor zowel aanplanten als onderhoud van het groen toenemen. Groen levert namelijk een steeds grotere rol in het realiseren van de gestelde doelen.

2.6 Beheer en Onderhoud Verkeersmanagementsystemen

In tabel 5 zijn de kosten van de verkeersmanagementsystemen weergegeven.

Kosten verkeersmanagementsysteem	Bedragen in €			
	2025	2026	2027	2028
Vast Onderhoud Kosten	1.796.000	1.796.000	1.796.000	1.796.000
Vast Onderhoud Baten	-71.000	-71.000	-71.000	-71.000
Variabel onderhoud kosten	1.748.000	1.162.000	1.690.000	682.000
Variabel onderhoud baten	-189.000	-50.000	-50.000	-50.000

Tabel 5: Kosten verkeersmanagementsystemen

Vaste kosten verkeersmanagement

Verkeersmanagement

Alle wegkantsystemen waarmee verkeer gestuurd, geleid of gemonitord kan worden zijn ondergebracht binnen de asset verkeersmanagement. Diverse systemen dienen om de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid te handhaven en waar mogelijk te verbeteren. De provincie Utrecht beschikt hiervoor over een verkeersmanagement centrale, van waaruit diverse wegkantsystemen kunnen worden uitgelezen en in samenwerking met de regiodesk van Rijkswaterstaat direct kunnen worden bediend. Deze centrale heeft een kleine investering nodig om op ICT-gebied weer bij de tijd te komen. Ook de bewegwijzering, de blauwe borden en pijlen voor en op kruispunten voor automobilisten en de rode pijlwegwijzers voor fietsers vallen onder deze asset. Steeds meer oude TL-verlichting in de zogenaamde vlaggen wordt vervangen voor LED of worden als retroreflecterende vlaggen zonder verlichting teruggeplaatst in het kader van verduurzaming. Op dit moment is 86,5% ver de verlicht bewegwijzering uitgevoerd in LED.

Intelligente verkeersregelininstallaties (iVRI):

Afgelopen jaren zijn meerdere bestaande verkeerslichten op de provinciale weg omgebouwd tot intelligente verkeersregelininstallaties. Op dit moment zijn het er 43. Deze iVRI's kunnen communiceren met voertuigen of met CITS 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. De internetverbindingen van deze automaten zijn afgelopen jaar toekomstbestendig gemaakt door een verhoging van de bandbreedte

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. Door verschillende wereldwijde gebeurtenissen zien we hier een prijsstijging die oploopt tot 35%.

Klimaatadaptatie

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

In het koersdocument "Samen op weg naar duurzame infra in 2030" zijn daarom de lange termijn doelen vertaald naar een doelentijdlijn. Aan de hand van de doelstellingen in het koersdocument verkennen we voor de verschillende assettypes welke vorm van onderhoud de laagst mogelijke milieukosten heeft over de hele levensduur. De gekozen werkwijzen en maatregelen worden geïntegreerd in de projectscope. In de voorbereidingsfase en realisatiefase worden die maatregelen samen met de aannemer concreet uitgewerkt.

Continuerend zullen TL-balken in de bewegwijzeringsvlaggen die einde levensduur zijn vervangen worden voor LED of retro reflecterend materiaal, hiermee verduurzamen we deze bewegwijzering.

2.7 Beheer en Onderhoud Openbare Verlichting (OVL)

In tabel 6 zijn de kosten van de openbare verlichting weergegeven.

Bedragen in €				
Kosten openbare verlichting	2025	2026	2027	2028
Vast onderhoud kosten	1.902.000	1.902.000	1.902.000	1.902.000
Variabel onderhoud kosten	1.085.000	875.000	885.000	875.000

Tabel 6: 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 energiemangement. De beheeropgave kan niet los worden gezien van de bijdrage die wordt geleverd aan de energietransitie en de duurzaamheid van de openbare verlichtingsinstallaties. Bij het inzetten van ledverlichting i.p.v. conventionele verlichting zit de Provincie nu op 56%. De provincie

Utrecht heeft het onderhoud van de OVL ondergebracht in RAW-bestek dat midden 2023 van start gegaan is. Hier zit alleen beheer en onderhoud in geen vervangingen. Door te kiezen voor deze contractvorm kan er beter en sneller gestuurd worden op het sneller afhandelen van afwijkingen (storingen), waardoor de verkeersveiligheid en het gevoel van sociale veiligheid toeneemt. De vervangingen zullen per jaar bekeken worden waar deze nodig zijn en of we in trajecten mee kunnen gaan om zo min mogelijk hinder aan de omgeving te geven. En zullen we een afweging maken om de vervangingen per project aan te besteden om zo de kosten zo laag mogelijk te houden zonder dat het ten kosten gaat van de kwaliteit van de openbare verlichting.

Variabele kosten openbare verlichting

Het variabel onderhoud bestaat grotendeels uit het vervangen van armaturen en masten. Dit door een inspectie uit te voeren in ons beheersysteem en om te kijken of we mee kunnen gaan in grote werken van Trajecten en het GO. Dit om zo kosten te besparen maar ook hinder aan de omgeving te verminderen.

Daarbij komt het onderhoud dat we uitvoeren aan onze kasten en eigen netwerk dat we deels hebben liggen.

De kosten van de vervangingen gaan wel omhoog. Dit omdat de tl-vorm van verlichting sinds 2024 niet meer gemaakt wordt en er een schaarste komt van deze lichtbronnen waardoor wij bij uitval van de lichtbron gedwongen worden deze met een led armatuur te vervangen en de kosten van de armaturen en masten is fors gestegen door de veranderingen in de economie de afgelopen paar jaar.

Klimaatadaptatie

Voor de asset Openbare Verlichting (OVL) heeft de klimaatverandering gevolgen voor zowel de omgeving, m.b.t. de inrichting, als op het aanleggen van nieuwe systemen. De aanleg hoogte van de elektriciteitsvoorziening is hier van belang. Voor de wateroverlast dienen alle OVL kasten op een terp gezet te worden van minimaal 50cm boven de hoogte van de weg. En bij extreme hitte dienen de kasten voorzien te worden van een klein koelsysteem of ventilator met een noodstroomvoorziening. Tevens zal er geïnventariseerd worden bij welke kasten het te heet zal worden om daar een voorstel te doen om een 12Volt ventilator in toe te laten passen.

In het koersdocument "Samen op weg naar duurzame infra in 2030" zijn daarom de lange termijn doelen vertaald naar een doelentijdlijn. Aan de hand van de doelstellingen in het koersdocument verkennen we voor de verschillende assettypes welke vorm van onderhoud de laagst mogelijke milieukosten heeft over de hele levensduur. De gekozen werkwijzen en maatregelen worden geïntegreerd in de projectscope. In de voorbereidingsfase en realisatiefase worden die maatregelen samen met de aannemer concreet uitgewerkt.

2.8 Beheer en Onderhoud Hemelwaterafvoer (HWA)

In tabel 7 zijn de kosten voor de hemelwaterafvoer weergegeven.

				Bedragen in €
Kosten openbare verlichting	2025	2026	2027	2028
Variabel onderhoud kosten	2.170.000	1.608.000	1.627.000	1.654.000

Tabel 7: Kosten hemelwaterafvoer

Variabele kosten

De provincie is bezig de kwaliteit van de hemelwaterafvoer (HWA) in beeld te brengen. Waar mogelijk worden onderhoudswerkzaamheden aan de HWA gecombineerd met de werkzaamheden aan de verharding om zo de overlast en onnodige kosten tot een minimum te beperken. In de praktijk kunnen schades aan de HWA zorgen voor risico's en is wachten op groot onderhoud onwenselijk. In degelijke gevallen kan het voorkomen dat kosten hoger uitvallen dan begroot omdat werk aan de HWA niet kan worden gecombineerd met groot onderhoud.

Hemelwaterafvoer en riolering onderscheiden zich onderling in het type water dat door de buizen stroomt. In de regel is hemelwater vrij schoon, waardoor dit gemakkelijk kan worden opgevangen en afgevoerd of geïnfiltreerd. Bij riolering is vaak sprake van een gemengd stelsel voor zowel hemelwater als vuil water, of een stelsel voor uitsluitend vervuild water. De taak voor het beheer van riolering ligt bij de plaatselijke gemeente, de provincie draagt wel zelf zorg voor het hemelwater dat op de provinciale wegen valt. De klimaatverandering vraagt veel van de bestaande leidingen. Een groot deel van de in Nederland aanwezige riolering en hemelwaterafvoer is aangelegd in een tijd dat er gerekend werd met 15 liter per m² aan neerslag, door klimaatverandering is het noodzakelijk om te rekenen met 70 liter per m² aan neerslag. Ook de riolering en hemelwaterafvoer langs de provinciale wegen is te klein gedimensioneerd. Daar waar er sprake is van een gemengde riolering is het scheiden van de vuilwater- en hemelwaterstromen noodzakelijk, daar waar de huidige HWA te klein is moet het stelsel worden vergroot.

Inventarisatie, inspectie en reiniging

Sinds 2019 is de provincie Utrecht bezig met een grote inventarisatie- en inspectieronde waarbij alle hemelwaterafvoer, kolken en putten in beeld worden gebracht. Voorafgaand aan de inspectie worden de objecten gereinigd en vervolgens worden deze geïnspecteerd. Momenteel is circa 65% van het gehele HWA-areaal in beeld gebracht. Eind 2026 heeft de provincie inzicht in het gele HWA-areaal zowel in kwantiteit als kwaliteit. Het algehele beeld tot op heden is dat het stelsel zich in een matige staat bevindt. Opnieuw reinigen en inspecteren is daarom in de toekomst noodzakelijk, om de veiligheid en kwaliteit van de hemelwaterafvoer te kunnen borgen.

Nieuwe aanbesteding

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

Jaarlijks zullen de kosten voor reiniging, inventarisatie en inspectie daardoor stijgen als gevolg van indexatie.

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. In 2024 heeft er een aanbesteding plaatsgevonden voor het groot onderhoud. Hoe de uitkomst van deze aanbesteding zich gaat vertalen in de kosten voor het onderhoud is nog niet bekend.

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

Klimaatverandering

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

Nieuwe inzichten, verbeterde technieken en duurzamer materiaalgebruik zorgen voor mooie kansen. Infiltreren vanaf de oppervlakte, bijvoorbeeld met behulp van wadi's, heeft de voorkeur boven ondergrondse infiltratievoorzieningen zoals infiltratiekragen. 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 70mm 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 doorkijk niet meegenomen omdat een groot gedeelte van de hemelwaterafvoer nog niet in kaart is gebracht.

In 2024 is een pilot uitgevoerd om wadi's en zaksloten te inventariseren. Deze objecten vallen momenteel niet onder het dagelijks beheer en zijn daardoor in de loop der jaren in toestand achteruitgegaan. In 2025 zal deze pilot een vervolg krijgen door langs de provinciale wegen een analyse te maken van de staat van de nog aanwezige wadi's en zaksloten, waarbij tevens kaartmateriaal zal worden gemaakt waaruit de locaties van de wadi's en zaksloten blijken. Het toestandrapport en kaartmateriaal zullen worden gebruikt om de objecten weer op een wenselijk niveau te brengen.

Als gevolg van de klimaatverandering is het ook noodzakelijk om te kijken naar het tegengaan van verdroging. De provincie heeft als doelstelling om vanaf 2026 de HWA af te gaan koppelen van de gemengde riolering. Dit heeft twee belangrijke voordelen: Verdroging kan worden beperkt door hemelwater niet af te voeren maar zo lokaal mogelijk te gebruiken, daarbij zorgt het voor een verbetering van de waterkwaliteit bij de rioolwaterzuiveringen doordat deze efficiënter kunnen werken wanneer er geen hemelwater bij het afvalwater is gemengd. De kosten voor het afkoppelen zijn in dit MOP nog niet opgenomen, dit heeft te maken met de impact op onder andere de verharding: wanneer er onder een verharding een nieuw stelsel moet worden aangelegd moet de verharding volledig worden vervangen en kan niet slechts een nieuwe deklaag worden toegepast.

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. Daar waar mogelijk wordt gekeken naar nieuwe technieken en de inzet slimme technologie om efficiënter met de berging en afvoer van hemelwater om te gaan.

2.9 Beheer en Onderhoud Vaarwegen

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

Bedragen in €				
Kosten vaarwegen	2025	2026	2027	2028
Vast onderhoud kosten	822.000	822.000	822.000	822.000
Vast onderhoud baten	- 80.000	- 80.000	- 80.000	- 80.000
Variabel onderhoud kosten	433.000	433.000	933.000	433.000
Variabel onderhoud baten	-187.500	-187.500	-315.700	-187.500

Tabel 8: Kosten vaarwegen

Vaste kosten vaarwegen

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

Variabele kosten vaarwegen

De Eem

Voor het bepalen van de onderhoudsmaatregelen aan de Eem wordt geschouwd en gericht geïnspecteerd. Zo wordt de bevaarbaarheid van de Eem voor vrachtschepen tot 1.000 ton (CEMT klasse III) jaarlijks gecontroleerd d.m.v. inpeiling van het vaarwegprofiel. Normaliter wordt er gebaggerd in een driejaarlijkse cyclus waarin in het derde jaar ook de vaargeul in het Eemmeer wordt meegenomen. In de periode 2025 tot 2028 zullen een aantal vakken moeten worden gebaggerd om het gewenste vaarprofiel te kunnen handhaven. In 2028 staat ook het uitdiepen van de vaargeul op de planning.

Met de gemeente Amersfoort en het waterschap Vallei en Veluwe waren afspraken gemaakt en verwoord in de Beleidsvisie Eem 2005. Nieuwe afspraken zijn inmiddels gemaakt en vastgesteld met betrekking tot een nieuwe Beheervisie 2022-2032 Eem. Inclusief een bijgewerkte meerjarenraming tussen de gemeente Amersfoort en het waterschap Vallei en Veluwe. De onderlinge verdeelsleutel met betrekking tot de gemaakte werken zijn nog onderwerp van een bestuurlijk overleg. 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. Met ingang van 2024 komt daar bovenop ook het gedeelte nautische voorzieningen van het Merwedekanaal bij. Deze was eerst opgenomen in de asset Kunstwerken. Onder de streep maakt dat voor de provincie Utrecht niet uit. Voor het Merwedekanaal geldt dat de bevaarbaarheid in het MWK van schepen tot 1750 ton (CEMT-klasse IV) wordt gecontroleerd. Het op diepte brengen en houden van het vaarwegprofiel is in 2028 voorzien. In verband met de in het verleden gemaakte afspraken komen deze kosten nog voor rekening van het Rijk.

De Linge

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

Klimaatadaptatie

Er dient rekening te worden gehouden met het veranderende klimaat. Voor de asset vaarwegen heeft dit gevolgen voor de binnenvaart die erg afhankelijk is van de waterdiepte. Bij droogte wordt de vaardiepte minder waardoor schepen minder goederen kunnen vervoeren. Het behoud van voldoende door vaarbaar water is hier van belang.

In het koersdocument "Samen op weg naar duurzame infra in 2030" zijn daarom de lange termijn doelen vertaald naar een doelentijdlijn. Aan de hand van de doelstellingen in het koersdocument verkennen we welke vorm van onderhoud de laagst mogelijke milieukosten heeft over de hele levensduur. De gekozen werkwijzen en maatregelen worden geïntegreerd in de projectscope. In de voorbereidingsfase en realisatiefase worden die maatregelen samen met de aannemer concreet uitgewerkt.

Ook moet rekening worden gehouden met een maatregel van het Rijk, deze verhoogd t.z.t. het peil van met Markermeer en IJsselmeer. Dit om in ten tijde van langdurige droogte een zoetwaterbuffer te genereren. Deze verhoging werkt ook door in het zomerpeil van de Eem. Vanuit het programma klimaatadaptatie is er tevens een provincie brede klimaatstresstest uitgevoerd om in beeld te krijgen waar de infrastructuur gevoelig is voor klimaatveranderingen. Denk hierbij aan wateroverlast bij hevige regenval, overstromingen en problemen door extreme hitte. Bij toekomstige aanpassingen kan en moet hier rekening mee worden gehouden

2.10 Overige kosten Beheer en Onderhoud assets wegen en vaarwegen

In tabel 9 zijn de overige kosten van assets wegen en vaarwegen weergegeven.

Bedragen in €				
Overige kosten	2025	2026	2027	2028
Vast onderhoud kosten	832.000	832.000	832.000	832.000
Vast onderhoud baten	- 466.000	- 466.000	- 466.000	- 466.000
Variabel onderhoud kosten	1.729.000	1.593.000	1.593.000	1.516.000
Variabel onderhoud baten	-372.000	-372.000	-372.000	-372.000

Tabel 9: Overige kosten asset wegen en vaarwegen

Asset overstijgende kosten

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

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

Leasekosten dienstvoertuigen

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

Baten uit verhuren grond ten behoeve brandstofverkooppunten

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

2.11 Overzicht onderhoudskosten 2025-2028 Infrastructuur en Benutten

In de begroting 2025 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 10 en voor vaarwegen in tabel 11 gesommeerd de kosten opgenomen voor 2025.

Bedragen in €							
Onderhoudskosten wegen 2025	Vast onderhoud			Variabel onderhoud			Totaal
	kosten	baten	per saldo	kosten	baten	per saldo	
Kunstwerken	2.636.000		2.636.000	4.840.000		4.840.000	§ 2.2
Verharding	988.000		988.000	12.916.000		12.916.000	§ 2.3
Wegmeubilair	200.000	- 40.000	160.000	275.000		275.000	§ 2.4
Groen	2.575.000		2.575.000	1.500.000		1.500.000	§ 2.5
Verkeersmanagement systeem	1.796.000	-71.000	1.725.000	1.748.000	-189.000	1.559.000	§ 2.6
Openbare verlichting	1.902.000		1.902.000	1.085.000		1.085.000	§ 2.7
Hemelwaterafvoer				2.170.000		2.170.000	§ 2.8
Algemeen (asset overstijgend)	832.000	-466.000	366.000	1.729.000	-372.000	1.357.000	§ 2.10
Totaal	10.929.000	-577.000	10.352.000	26.263.000	-561.000	25.702.000	

Tabel 10: Overzicht onderhoudskosten wegen 2025

Bedragen in €							
Onderhoudskosten vaarwegen 2025	Vast onderhoud			Variabel onderhoud			Totaal
	kosten	baten	per saldo	kosten	baten	per saldo	
Vaarwegen	822.000	- 80.000	742.000	433.000	-187.500	245.500	§ 2.9
Totaal	822.000	- 80.000	742.000	433.000	-187.500	245.500	

Tabel 11: Overzicht onderhoudskosten vaarwegen 2025

Op dezelfde wijze als bovenstaand kan ook een doorkijk gegeven worden voor de onderhoudskosten 2026-2028. In tabel 12 is deze schematisch weergegeven voor wegen en in tabel 13 voor vaarwegen.

Bedragen in €							
Kosten wegen	Vast onderhoud			Variabel onderhoud			Totaal
	kosten	baten	per saldo	kosten	baten	per saldo	
2026 totaal (afgerond)	10.929.000	-577.000	10.352.000	28.109.000	-422.000	27.687.000	38.039.000
2027 totaal (afgerond)	10.929.000	-577.000	10.352.000	18.959.000	-422.000	18.537.000	28.889.000
2028 totaal (afgerond)	10.929.000	-577.000	10.352.000	18.198.000	-422.000	17.776.000	28.128.000

Tabel 12: Onderhoudskosten wegen 2026-2028

Bedragen in €							
Kosten vaarwegen	Vast onderhoud			Variabel onderhoud			Totaal
	kosten	baten	per saldo	kosten	baten	per saldo	
2026 totaal (afgerond)	822.000	- 80.000	742.000	433.000	- 187.500	245.500	987.500
2027 totaal (afgerond)	822.000	- 80.000	742.000	933.000	- 351.700	617.300	1.359.300
2028 totaal (afgerond)	822.000	- 80.000	742.000	433.000	- 187.500	245.500	987.500

Tabel 13: Onderhoudskosten vaarwegen 2026-2028

Uit voorgaande sommaties blijkt dat het netto benodigde totale budget (kosten inclusief baten) voor wegen en vaarwegen in 2025 voor vast onderhoud € 11,1 mln. bedraagt en voor variabel onderhoud € 25,9 mln. Totaal dus € 37,0 mln. De stijging van de lasten van het vaste onderhoud wordt veroorzaakt door prijsstijgingen, waaronder de energiekosten. Om de prijsstijgingen van de energiekosten te compenseren is incidenteel € 0,82 mln. opgenomen bij de begroting 2025.

3 Provinciale assets Publieke Mobiliteit

3.1 Assets openbaar vervoer

De provincie Utrecht heeft diverse assets voor het regionale openbaar vervoer in eigendom, beheer en onderhoud. De belangrijkste assets hebben betrekking op het tramsysteem, maar daarnaast heeft de provincie ook andere OV-assets in eigendom en beheer. In tabel 14 is aangegeven welke arealen (type assets) binnen het MOP worden onderscheiden:

Materieel	Aantal
CAF trams 33 meter	27
CAF trams 41 meter	27
Dienstvoertuigen	8 (o.a. t.b.v. storingen en calamiteiten)
Traminfrastructuur	Aantal
Kunstwerken	1 brug, 1 tunnel en 12 overige kunstwerken
Spoor	74 km trambaan, 75 wissels, beveiliging en 110 overwegen/-paden
Energievoorziening	74 km rijdraad, 1455 masten en 13 onderstations
Opstelterreinen	Emplacement remise Nieuwegein en opstelterrein P+R Science Park
Overige infrastructuur	Gecombineerde tram-/busbanen Jaarbeurszijde-UCC en Science Park
Haltes	Aantal
Tramhaltes lijn 21	23 (in 2 richtingen)
Tramhaltes lijn 22	9 (in 2 richtingen)
Bushaltes	3 (in 2 richtingen) langs de gecombineerde busbaan in Utrecht Science Park, en de bushaltes Utrecht Centraal Centrumzijde en P+R Science Park
Gebouwen	Aantal
Tramremise	Tramremise Nieuwegein
Busstalling	Busstalling Westraven en stalling elektrische bussen remiseterrein Nieuwegein
Park en ride	P&R Breukelen
Chauffeursverblijven	Nieuwegein Zuid, IJsselstein Zuid, Breukelen en UCC
Telematicavoorzieningen	Aantal
DRIS systeem	620 displays
Camera's	225
Kaart verkoop automaten	72
Intercoms	13
Operationeel Controle Centrum (OCC)	2 (OCC Remise en "uitwijk" OCC busstalling Westraven)
Schermen OCC	84 (64 stuks 27" en 20 stuks 65")
Netwerk en verbindingen	125 km glasvezelkabel, 250 simkaarten
Schakeling	120 schakelkasten, 136 switches en 3 technische ruimtes
Bedien PC's (Clients)	23
Mobiele telefoons	125
Servers	11
Software	Diverse applicaties
Bedienbare poorten	9

Tabel 14: Overzicht assets openbaar vervoer

In het Beheerplan Wet lokaal spoor 2025 wordt het beheer en onderhoud van de OV-assets in 2025 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 2025 worden uitgevoerd. De (externe) kosten van het beheer en onderhoud komen terug in dit MOP. Vernieuwingen, uitbreidingen en modificaties van de OV-assets die voldoen aan de criteria van de Nota Investeren worden geprogrammeerd in het Meerjaren Investerings Programma (MIP).

3.2 Beheer en Onderhoud Trammaterieel

In tabel 15 zijn de kosten en baten van het trammaterieel weergegeven.

Bedragen in €				
Kosten Trammaterieel	2025	2026	2027	2028
Onderhoudscontract	4.150.000	4.150.000	4.150.000	4.150.000
CAF-trams onderdelen, schade	800.000	800.000	800.000	800.000
Reiniging trammaterieel	560.000	560.000	560.000	560.000
Predictive Maintenance	525.000	525.000	525.000	525.000
Verzekeringen	875.000	875.000	875.000	875.000
Onderhoud boordcomputers	810.000	810.000	810.000	810.000
Tramruilingen	280.000	280.000	280.000	280.000
Overige vaste kosten (inclusief dienstvoertuigen)	160.000	160.000	160.000	160.000
Totaal vaste kosten	8.160.000	8.160.000	8.160.000	8.160.000
Modificaties CAF 33m/41m	150.000	150.000	150.000	150.000
Special Tools	350.000	25.000	25.000	25.000
Groot onderhoudsbeurten materieel	0	240.000	2.500.000	240.000
Totaal variabele kosten	500.000	415.000	2.675.000	415.000
Totaal vaste + variabele kosten Trammaterieel	8.660.000	8.575.000	10.835.000	8.575.000
Baten Trammaterieel	2025	2026	2027	2028
Verhuur trammaterieel	9.890.000	9.890.000	9.890.000	9.890.000
Totaal baten Trammaterieel	9.890.000	9.890.000	9.890.000	9.890.000

Tabel 15: 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. Het onderhoud aan het trammaterieel wordt uitgevoerd door Alstom. De schoonmaak van de trams vindt plaats door CSU en voor specialistische diensten zijn diverse partijen gecontracteerd. Daar het "warrantyteam CAF" opgeheven wordt hebben we deze laten vervangen door een "Technical Assistance Service CAF". Als beheerder voert TBO hierover de regie, waarvoor onder andere een onderhoudsmanagementsysteem ter beschikking staat.

In verband met grotere onderhoudsbeurten die noodzakelijk zijn is in de Nota Kapitaalgoederen al rekening gehouden met aanzienlijk hogere kosten voor variabel onderhoud vanaf 2026. Vanaf 2027 gaat dit nog verder omhoog, omdat in de P3 onderhoudsbeurt diverse revisies van systemen opgenomen zijn.

Door TBO wordt er een visie ontwikkeld op het toekomstige onderhoud en de gewenste contractvorm. In dat kader wordt onderzocht hoe de onderhoudsstrategie op de (midden)lange termijn het beste ingevuld kan worden. Tot nu is rekening gehouden met de onderhoudsschema's van de fabrikant. Mogelijk zijn daarop besparingen te bereiken.

Vaste kosten (wijzigingen en actualiteiten in 2025 ten opzichte van 2024)

Ten opzichte van 2024 nemen de vaste onderhoudskosten voor het trammaterieel toe met ca. €700.000. De belangrijkste redenen daarvoor zijn:

De kosten van het onderhoudscontract met Alstom vallen €150.000 hoger uit als gevolg van indexering (een loonsverhoging van 10% in de toegepaste CAO);

- Daarnaast krijgen we voor het onderhoud de kosten voor de "Technical Assistance Service CAF". De kosten hiervan € 578.400 per jaar. Dit compenseren we deels doordat uitbreiding van het personeel en inhuur van extra mensen hierdoor niet nodig zijn.
- De verzekeringen (WA en brand) van de trams vallen duurder uit. In het MOP is meerjarig geen rekening gehouden met indexatie.
- Er is €70.000 meer gemoeid met het onderhoud van het nieuwe systeem dat zorgt voor alle communicatie tussen de trams en de wal, de aansturing van systemen zoals veiligheidsvoorzieningen, verkeerslichten en reisinformatie, en het exploitatiebeheer. Dit bedrag is nodig voor het optimaliseren van het systeem wat sinds eind 2022 operationeel is.

Variabele kosten in 2025

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

Baten trammaterieel

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

3.3 Beheer en Onderhoud Infrastructuur

In tabel 16 zijn de kosten en baten van het de infrastructuur weergegeven.

Bedragen in €				
Kosten Infrastructuur	2025	2026	2027	2028
Vast onderhoud	3.400.000	3.400.000	3.400.000	3.400.000
Exogene storingen	90.000	90.000	90.000	90.000
Kunstwerken UHL	0.000	0.000	0.000	0.000
Correctief onderhoud	600.000	600.000	600.000	600.000
Inspecties, inmeten en adviesdiensten	483.000	483.000	483.000	483.000
Service- en raamcontracten	370.000	370.000	370.000	370.000
Servicecontract beveiliging	715.000	715.000	715.000	715.000
Reservedelen beveiliging	110.000	110.000	110.000	110.000
Schakelen bovenleiding +	390.000	390.000	390.000	390.000
Overige vaste kosten	105.000	105.000	105.000	105.000
Totaal vaste kosten	6.263.000	6.263.000	6.263.000	6.263.000
Energiecontract	4.480.000	4.480.000	4.480.000	4.480.000
Totaal vaste kosten + Energie	10.743.000	10.743.000	10.743.000	10.743.000
Divers niet jaarlijks onderhoud	100.000	50.000	50.000	50.000
Slijpen Uithoflijn en herstel lassen tussen NGC-	200.000			

Vervangen en optimaliseren wisselverwarming	50.000			
Scada system upgrade servers en client	170.000			
Europaplein vervanging spoorstaven	900.000			
Onderhoud KW Uithoflijn	250.000			
Totaal variabele kosten	1.670.000	50.000	50.000	50.000
Totaal vaste + variabele kosten Infrastructuur	12.413.000	10.793.000	10.793.000	10.793.000

Baten Infrastructuur	2025	2026	2027	2028
Werkzaamheden voor derden	55.000	50.000	50.000	50.000
Rijksbijdrage onderhoud SUNIJ	5.973.000	5.973.000	5.973.000	5.973.000
Totaal baten Infrastructuur	6.028.000	6.023.000	6.023.000	6.023.000

Tabel 16: 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 en loopt tot 30 juni 2026. 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 2025 ten opzichte van 2024)

Het vaste onderhoud van de infrastructuur is in 2025 ca. € 0,5 mio hoger begroot ten opzichte van 2024. Deze verhoging komt voornamelijk door indexatie van de bedragen van 2024. Voor 2025 zijn er een aantal contracten die aflopen, zoals het contract met Arcadis voor de inspecties van de infra. Die gaan wij voor een groot deel zelf doen. Hier is in 2024 al een start meegemaakt. Wat nog resteert zal opnieuw aanbesteed worden. Daarnaast zal ook het contract met de Installatieverantwoordelijke opnieuw aanbesteed worden. Deze loopt af per 31-12-2024. Daarnaast zijn er nog een aantal kleinere contracten met partijen afgesloten voor 2^e lijns onderhoud (Folkers Toegangstechniek), voor de bedienbare poorten en voor ondersteuning (via een app) bij de inspecties, audits en o-metingen.

Variabele kosten in 2025

In 2025 zijn niet-jaarlijkse onderhoudswerkzaamheden begroot met een omvang van €1.670.000. De spoorstaven op het traject Kanaleneiland-Zuid en Vasco da Gamalaan worden inmiddels zodanig slecht dat deze vervangen dienen te worden. Hiervoor is in totaal een bedrag nodig van ca. €900k, waarvan in 2025 een bedrag nodig zal zijn van ca. €300k om de voorbereiding op te starten. Verder dienen veel lassen hersteld te worden op het traject Nieuwegein-Centrum en USP, en de sporen van lijn 22 geslepen te worden. Hiervoor is een bedrag opgenomen van €200k. Elke 5-7 jaar is er onderhoud aan kunstwerken (betonherstel) nodig. Voor 2025 is dan ook het nodige onderhoud gepland en is een bedrag opgenomen van €250k. De andere aanpassingen in de begroting hebben te maken met een andere indeling van de inspecties. Vanuit een pilot wisselverwarming die in 2023 is uitgevoerd, is een verdere uitrol gepland in 2025. Betreft dan vooral de vervanging van wisselverwarmingsinstallatie op Jaarbeursplein (en de optimalisatie van het wisselverwarmingssysteem (bijv. op afstand bedienbaar maken). Hiervoor is een bedrag van €50k opgenomen.

Baten Infrastructuur

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

3.4 Beheer en Onderhoud Haltes en Gebouwen

In tabel 17 zijn de kosten en baten van de haltes weergegeven.

Bedragen in €				
Kosten Haltes	2025	2026	2027	2028
Onderhoud haltes, schades, wintermaatregelen	370.000	370.000	370.000	370.000
Reiniging	300.000	300.000	300.000	300.000
Energie	130.000	130.000	130.000	130.000
Overige vaste kosten	75.000	60.000	60.000	60.000
Totaal vaste kosten	875.000	875.000	875.000	875.000
Niet van toepassing	0	0	0	0
Totaal variabele kosten	0	0	0	0
Totaal vaste + variabele kosten Haltes	875.000	875.000	875.000	875.000

Tabel 17: Kosten haltes

Vaste kosten (wijzigingen en actualiteiten in 2025 ten opzichte van 2024)

Door mutaties vallen de kosten voor het onderhoud aan de haltes in 2025 €160.000 hoger uit. Het nieuwe onderhoudscontract (energievoorziening en de glasvezelkabel) zijn de voornaamste redenen van de kostenstijging.

De energiekosten zijn gelijk gebleven in vergelijking tot 2024, vanwege de prijsontwikkeling van energie het afgelopen jaar.

In 2025 zijn er geen variabele jaarlijkse kosten aan de haltes.

In tabel 18 zijn de kosten en baten van de gebouwen weergegeven.

Bedragen in €				
Kosten Gebouwen	2025	2026	2027	2028
Onderhoud gebouwen en terreinen	785.000	785.000	785.000	785.000
Onderhoud installaties	210.000	210.000	210.000	210.000
Energie	95.000	95.000	95.000	95.000
Verzekering, belasting, heffingen	275.000	275.000	275.000	275.000
Overige vaste kosten (inclusief beveiliging)	95.000	95.000	95.000	95.000
Totaal vaste kosten	1.460.000	1.460.000	1.460.000	1.460.000
Niet van toepassing				
Totaal variabele kosten	0	0	0	0
Totaal vaste + variabele kosten Gebouwen	1.460.000	1.460.000	1.460.000	1.460.000

Baten Gebouwen	2025	2026	2027	2028
Huur en servicekosten	2.266.000	2.266.000	2.266.000	2.266.000
Totaal baten Gebouwen	2.266.000	2.266.000	2.266.000	2.266.000

Tabel 18: Kosten en baten gebouwen

Als beheerder van het tramsysteem voorzien we in het beheer en onderhoud van de terreinen, de technische installaties (die gekoppeld zijn aan de exploitatie van het OV) in de gebouwen en van de

diverse eindpuntvoorzieningen. Voor de tramremise en bus stalling 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.

In 2024 is P&R Breukelen opgeleverd en in beheer genomen.

Vaste kosten (wijzigingen en actualiteiten in 2025 ten opzichte van 2024)

De kosten voor het onderhoud aan de gebouwen vallen in 2025 € 19.000,00 hoger uit ten opzichte van 2024. De extra kosten komen voort uit dat de schoonmaakkosten, groenonderhoud en het beheer van P+R Breukelen hoger zijn in vergelijking tot 2024. Verwachting is dat de verzekeringen en belastingen wat lager uitvallen.

In 2025 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 2025 € 2.266.000. Dit bedrag is € 196.000 hoger in vergelijking tot 2024 als gevolg van de indexering zoals opgenomen in de huurovereenkomsten. En in 2025 is de verwachting parkeergelden P+R Breukelen te ontvangen over het gehele jaar.

3.5 Beheer en Onderhoud Telematica

In tabel 19 zijn de kosten en baten van de telematica weergegeven.

Bedragen in €				
Kosten Telematica	2025	2026	2027	2028
DRIS	325.000	325.000	325.000	325.000
Camera's en toegang	155.000	155.000	155.000	155.000
ICT haltes en trams	45.000	45.000	45.000	45.000
Telecom	130.000	130.000	130.000	130.000
Datanetwerk	370.000	370.000	370.000	370.000
Overige vaste kosten	90.000	90.000	90.000	90.000
Totaal vaste kosten	1.115.000	1.115.000	1.115.000	1.115.000
Switches vervangen, upgrade NTCR/QTCR en SYS-XN	500.000			
Switches vervangen UHL en ombouw SK kasten		500.000		
Vervangen hardware (Servers en Clients OCC, NCTR en QCTR)			250.000	250.000
Assetregister				
Totaal variabele kosten	500.000	500.000	250.000	250.000
Totaal vaste + variabele kosten Telematica	1.615.000	1.615.000	1.365.000	1.365.000

Tabel 19: Kosten telematica

Vaste kosten (wijzigingen en actualiteiten in 2025 ten opzichte van 2024)

De vaste kosten voor het onderhoud van de telematicavoorzieningen nemen in 2025 toe met €167.000 ten opzichte van 2024. Onderliggend zijn er een aantal wijzigingen:

- Uitbreiding scope uitwijk OCC en opwaardering haltes;
- Het nieuwe onderhoudscontract (energievoorziening en de glasvezelkabel) zijn de voornaamste redenen van de kostenstijging;

Variabele kosten in 2025

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.

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

Daarnaast zijn er diverse maatregelen nodig ten behoeve van de NIS2 (cyber security).

3.6 Overige kosten beheer en onderhoud OV-assets

In tabel 20 zijn de overige kosten van de OV-assets weergegeven.

Bedragen in €				
Overige kosten beheer en onderhoud OV-assets	2025	2026	2027	2028
Safety	750.000	750.000	750.000	750.000
Systeembeheer	40.000	40.000	40.000	40.000
Informatiemanagement	25.000	25.000	25.000	25.000
Overige beheerkosten/ ICT sap beheer	220.000	220.000	220.000	220.000
Totaal vaste kosten	1.035.000	1.035.000	1.035.000	1.035.000
Configuratiemanagement	100.000	100.000	100.000	100.000
Informatiemanagement	50.000	50.000	50.000	50.000
ICT onderhoudsmanagement	50.000	50.000	50.000	50.000
Implementatie nieuwe vervoersconcessie	165.000	-	-	-
SAP doorontwikkeling	350.000	350.000	350.000	350.000
Totaal variabele kosten	715.000	550.000	550.000	550.000
Totaal vaste + variabele overige kosten	1.750.000	1.585.000	1.585.000	1.585.000

Tabel 20: overige kosten OV assets

Vaste kosten (wijzigingen en actualiteiten in 2025 ten opzichte van 2024)

De vaste kosten die overkoepelend zijn en los staan van het diverse areaal nemen in 2025 met €43.000 toe. Dat heeft te maken met een toename van de kosten rondom werkcoördinatie.

Variabele kosten in 2025

Om de systeemintegratie te waarborgen is een structuurschets ontwikkeld. Er vindt programmanagement 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.

Om de nieuwe vervoersconcessie mogelijk te maken wordt in 2025 eenmalig kosten gemaakt ten aanzien van de implementatie. Aanpassen overeenkomsten, toegang(systemen) en OCC en overzetten systemen.

3.7 Overzicht onderhoudskosten 2025 – 2028 Publieke Mobiliteit

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 2025 en verder zijn in tabel 21 opgenomen, waarbij een vergelijking wordt gemaakt met het MOP 2024 en de Nota Kapitaalgoederen 2021.

Bedragen in €						
Vaste Kosten	2024	NKG	2025	2026	2027	2028
Trammaterieel	7.460.000	6.470.000	8.160.000	8.160.000	8.160.000	8.160.000
Infrastructuur	10.374.000	8.170.000	10.743.000	10.743.000	10.743.000	10.743.000
Telematica	988.000	1.000.000	1.115.000	1.115.000	1.115.000	1.115.000
Gebouwen	1.441.000	980.000	1.460.000	1.460.000	1.460.000	1.460.000
Haltes	715.000	650.000	875.000	875.000	875.000	875.000
Overige kosten	1.057.000	540.000	1.035.000	1.035.000	1.035.000	1.035.000
Totaal	22.035.000	17.810.000	23.388.000	23.388.000	23.388.000	23.388.000

Tabel 21: Overzicht vaste kosten beheer en onderhoud openbaar vervoer

Ten opzichte van het MOP 2024 nemen de vaste kosten voor het beheer en onderhoud van de OV-assets toe met € 1.353.000. Dat is met name het gevolg van prijsstijgingen door de gestegen loonkosten bij onze uitvoerders.

De genoemde kostenverhogingen zijn het gevolg van recente ontwikkelingen en zijn daarom niet opgenomen in de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2021. Als gevolg daarvan is voor de komende jaren een structurele overschrijding van de geraamde vaste onderhoudskosten in de Nota Kapitaalgoederen te zien. Bij de Kadernota 2025 en het vaststellen van het nieuwe Bereikbaarheidsprogramma is extra budget opgenomen om deze prijsstijgingen te kunnen compenseren. Ook is afgesproken vanaf begroting 2025 indexatie toe te kennen over het budget voor beheer en onderhoud.

Bij de begroting 2024 is het budget incidenteel te verhoogd met € 2,185 mln. als gevolg van de gestegen energieprijzen. We zien dat de energieprijzen zich nu stabiliseren op dit niveau en bij de begroting 2025 wordt voorgesteld dit budget nu structureel te verhogen.

In tabel 22 zijn de totale variabele beheer en onderhoudskosten van het openbaar vervoer weergegeven.

Bedragen in €						
Variabele Kosten	2024	NKG	2025	2026	2027	2028
Trammaterieel	475.000	1.930.000	500.000	415.000	2.675.000	415.000
Infrastructuur	1.050.000	1.270.000	1.670.000	50.000	50.000	50.000
Telematica	1.100.000	310.000	500.000	500.000	250.000	250.000
Gebouwen	0	160.000	0	0	0	0
Haltes	0	0	0	0	0	-0
Overige kosten	1.265.000	200.000	715.000	550.000	550.000	550.000
Totaal	3.890.000	3.870.000	3.385.000	1.515.000	3.525.000	1.265.000

Tabel 22: Overzicht variabele kosten beheer en onderhoud openbaar vervoer

De variabele kosten nemen af ten opzichte van 2024 (€ 505.000) en vallen daarmee lager uit dan de raming in de Nota Kapitaalgoederen. De Nota Kapitaalgoederen gaat uit van gemiddeld hogere onderhoudskosten voor met name het trammaterieel en infrastructuur als gevolg van groot onderhoud in de toekomst.

De totale kosten (vaste en variabele kosten) voor het beheer en onderhoud van de OV-assets zijn in tabel 23 opgenomen.

							Bedragen in €
Totale Kosten	2024	NKG	2025	2026	2027	2028	
Trammaterieel	7.935.000	8.400.000	8.660.000	8.757.000	10.835.000	8.575.000	§ 3.2
Infrastructuur	11.424.000	9.440.000	12.413.000	10.793.000	10.793.000	10.793.000	§ 3.3
Telematica	2.088.000	1.310.000	1.615.000	1.615.000	1.365.000	1.365.000	§ 3.5
Gebouwen	1.441.000	1.140.000	1.460.000	1.460.000	1.460.000	1.460.000	§ 3.4
Haltes	715.000	650.000	875.000	875.000	875.000	875.000	§ 3.4
Overige kosten	2.322.000	740.000	1.750.000	1.585.000	1.585.000	1.585.000	§ 3.6
Totaal	25.925.000	21.680.000	26.773.000	24.903.000	26.913.000	24.653.000	

Tabel 23: Totale kosten beheer en onderhoud openbaar vervoer

De totale baten op de OV-assets bedragen in 2025 € 18.184.000. De baten bestaan voornamelijk uit de verhuur van de trams aan de concessiehouder (€ 9,9 miljoen), Rijksbijdrage (€ 6,0 miljoen) en de huur- en servicekosten van de gebouwen (€ 2,3 miljoen).