

Domein Uitvoering

Assetmanagement in de provincie Zuid-Holland

Februari 2025



provincie
Zuid-Holland

Assetmanagement in de provincie Zuid-Holland

Wegen, vaarwegen, bruggen, sluizen, gemalen, groen: de provincie Zuid-Holland heeft het allemaal. De provincie is als eigenaar wettelijk verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van al deze zaken, ook wel 'assets' geheten. Dat doen we op een slimme, sobere en doelmatige manier.

De cijfers:



Figuur 1: Provincie Zuid-Holland, Assets Infrastructuur 2024

Wat is assetmanagement?

Het doel van assetmanagement is om alle assets zo optimaal mogelijk te beheren, zodat ze langdurig meegaan en beschikbaar en veilig zijn voor alle weg- en vaarweggebruikers. En dat tegelijkertijd de kosten zo laag mogelijk blijven. Het gaat om een goede balans tussen prestaties, risico's en kosten. Dienstverlening is onderdeel van assetmanagement; optimale bediening van bruggen en sluizen voor vlotte en veilige doorstroming van het verkeer, efficiënt en veilig afhandelen van incidenten op de weg en toezicht en handhaving op wegen en vaarwegen.

Hoe doen we dat?

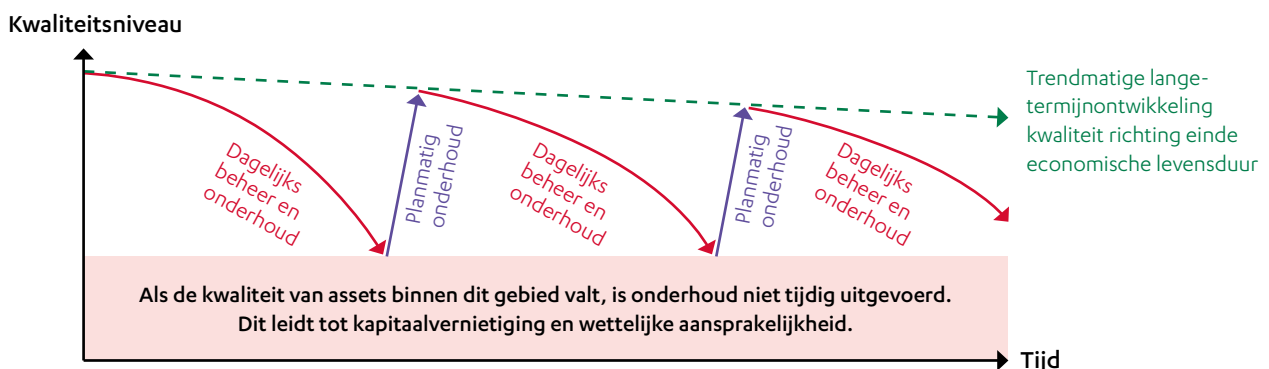
Onze assets slijten door gebruik van meer en steeds zwaarder wordend verkeer, ouderdom en weersinvloeden. Het is belangrijk dat we altijd weten wat de staat is van deze assets en dat we het onderhoud ervan tijdig inplannen. Voor het beheer en onderhoud van al onze assets werken we met de *assetroos*: een planmatige cyclus van inspectie, voorbereiden, uitvoeren, monitoren, bijsturen. Zo weten we altijd welk onderhoud wanneer en hoe moet worden uitgevoerd.



Figuur 2: De assetroos

Onderhoud als en wanneer dat nodig is

Onze reguliere inspecties leveren een schat aan informatie op. Dat is de basis voor de meerjarenonderhoudsplanung waarbij we 15 jaar vooruit kijken. Onderhoud moet niet te vroeg (vanwege de kosten), maar zeker ook niet te laat (vanwege veiligheid) worden uitgevoerd. Het gaat dus om het vaststellen van het juiste moment, waarbij we ook rekening houden met de voorbereidingstijd vóór het daadwerkelijke uitvoeren van onderhoud. Het onderstaande figuur laat dat goed zien.



Figuur 3: Onderhoudsmomenten Dagelijks beheer en onderhoud en planmatig onderhoud

De term voor deze vorm van onderhoud is ‘toestandsafhankelijk onderhoud’. We hebben deze werkwijze geëvalueerd en geconcludeerd dat dit de meest efficiënte en effectieve methode is voor de meeste soorten assets. Voor sommige assets hanteren we andere passende methodes, zoals het periodiek snoeien van bomen of het regelmatig updaten van software van de bediencentrales.

Dagelijks beheer

Naast dit planmatige onderhoud, beheren we onze assets ook op reguliere basis. Het dagelijks beheer en onderhoud is bedoeld om de infrastructuur veilig te houden en er netjes uit te laten zien. Denk hierbij aan kleine reparaties aan bijvoorbeeld asfalt of openbare verlichting, schoonmaken, opruimen en maaien. Met smeren, schoonmaken en updaten van software zorgen we ervoor dat onze assets goed en veilig te gebruiken blijven. De assetroos (figuur 2) laat zien dat goed assetmanagement heel systematisch gebeurt. Doordat we die basis op orde hebben, inclusief alle data, kunnen we beter plannen wanneer welk onderhoud moet plaatsvinden. Dat scheelt tijd en geld. Voor assetmanagement zijn internationale normen opgesteld. De provincie, en in het bijzonder Domein Uitvoering, is volgens deze normen gecertificeerd (ISO 55001).

Onze relatie met de markt

De provincie voert onderhoud of infraprojecten niet zelf uit. Wij zijn opdrachtgever voor marktpartijen, zoals ingenieursbureaus en aannemers. Met deze partijen hebben we verschillende soorten contracten. Met ingenieursbureaus hebben we een raamovereenkomst, waarbinnen trajectstudies en projectvoorbereiding worden georganiseerd. Voor het dagelijkse beheer en onderhoud hebben we 4 regionale contracten met aannemers met een looptijd van 10 jaar. Ook hebben we een 10-jarig onderhoudscontract vaarwegen. Daar komt in de loop van 2025 een contract voor het dagelijks onderhouden van beweegbare bruggen en sluizen bij. Planmatig onderhoud besteden we nu nog per project uit, maar ook hier is de ontwikkeling dat we marktpartijen langer aan ons willen binden. Een eerste voorbeeld hiervan is het contract voor het groot onderhoud van 7 bruggen over het Merwedekanaal (vaarweg 10) en het groot onderhoud van 9 bruggen over het Rijn-Schiekanaal (vaarweg 1). Meerdere werken tegelijk aanbesteden noemen we seriematig aanbesteden. Het voordeel hiervan is dat we tijd en geld besparen en dat een aannemer ook meer kennis en ervaring opbouwt en ruimte heeft om innovaties toe te passen.



Figuur 4: Beweegbare bruggen vaarweg 10

De staat van de infrastructuur

Het beheer en onderhoud van onze wegen, vaarwegen, bruggen en sluizen is doelmatig, doeltreffend en op orde; inclusief de dienstverlening aan alle gebruikers van die assets. Dat is de conclusie van de periodieke evaluatie van ons omgevingsbeleid die in 2024 is uitgevoerd. De evaluatie bracht ook aan het licht dat, alhoewel er veel aandacht voor duurzaamheid is, het lastig wordt de ambities van de provincie voor 2030 en 2050 te halen als daarvoor geen extra geld beschikbaar wordt gesteld (wat niet het geval is in de Begroting 2025).

Uit de evaluatie blijkt dat er geen sprake is van achterstallig onderhoud aan de provinciale infrastructuur. Wegen, vaarwegen, bruggen en sluizen worden regelmatig geïnspecteerd. De vastgestelde kwaliteit bepaalt de programmering voor de komende jaren. Dankzij onze meerjarenonderhoudsplanung en regelmatige inspecties wordt onderhoud tijdig ingepland en uitgevoerd. Deze systematische werkwijze volgens de *assetroos* (figuur 2) is aantoonbaar doelmatig en efficiënt.

De kosten

Om de doelmatigheid van ons systeem van assetmanagement te onderzoeken is ook gekeken naar de kosten van alternatieve strategieën. De onderzoekers hebben geen strategie kunnen vinden die leidt tot minder kosten. Met andere woorden: door systematisch te werken volgens de werkwijze van assetmanagement en uitgaande van inspecties van de assets en de slimme programmering van onderhoud, is onze infrastructuur sober en doelmatig boven aansprakelijkheidsniveau te houden. De middelen als genoemd in figuur 5 volstaan. Asset management zorgt ervoor dat we de kosten kunnen beheersen. Toenemende personeels- en materiaalkosten, schaarste op de markt en de stikstofproblematiek zorgen wel voor de nodige (financiële) uitdagingen.

Kosten Beheer en Onderhoud 2019-2022 in Euro

	2019	2020	2021	2022	2023
Apparaatslasten	17.086.461	18.742.052 *	18.742.052	20.089.815	22.652.560
Kapitaallasten	21.640.562 *	21.640.562	24.506.590	21.091.023	19.647.486
Materiële lasten	61.729.257	60.058.649	66.652.762	63.089.088	77.763.203
Totale lasten	115.775.424	116.105.740	116.241.808	124.627.784	159.729.877
Investeringsen **	52.408.173	39.348.148	55.053.079	21.123.613	26.941.175
Reserveverkeer	15.319.144	15.664.477	6.340.403	20.357.858	39.666.628

* Inschatting op basis van het jaar erna, omdat brondata ontbreken.

** De pieken en dalen in investeringen komen door het moment van activeren.

Gemiddeld genomen is er in de periode 2019 t/m 2022 structureel ca 30 miljoen euro / jaar beschikbaar.

Figuur 5: Kosten beheer en onderhoud

Verkeersmanagement

Naast het onderhouden van onze assets zorgen we met verkeersmanagement voor een vlotte en veilige doorstroming van verkeer. Dit doen we door het slim bedienen van bruggen en sluizen (vlot, veilig en in evenwicht voor wegverkeer en scheepvaart). Op de weg zorgen we voor een veilige en snelle afhandeling van incidenten (pech- of ongevallen) met behulp van de Incident Coördinatie Desk en de wegininspecteurs, zodat de weg na een incident snel weer beschikbaar is voor het verkeer. De conclusie van de genoemde evaluatie is dat de assets vlot en veilig te gebruiken zijn, onder meer door goed functionerend verkeersmanagement. Verkeersmanagement speelt ook een belangrijke rol bij de planning en afstemming vooraf van infraprojecten met belanghebbenden (gemeenten, Rijkswaterstaat, hulpdiensten).

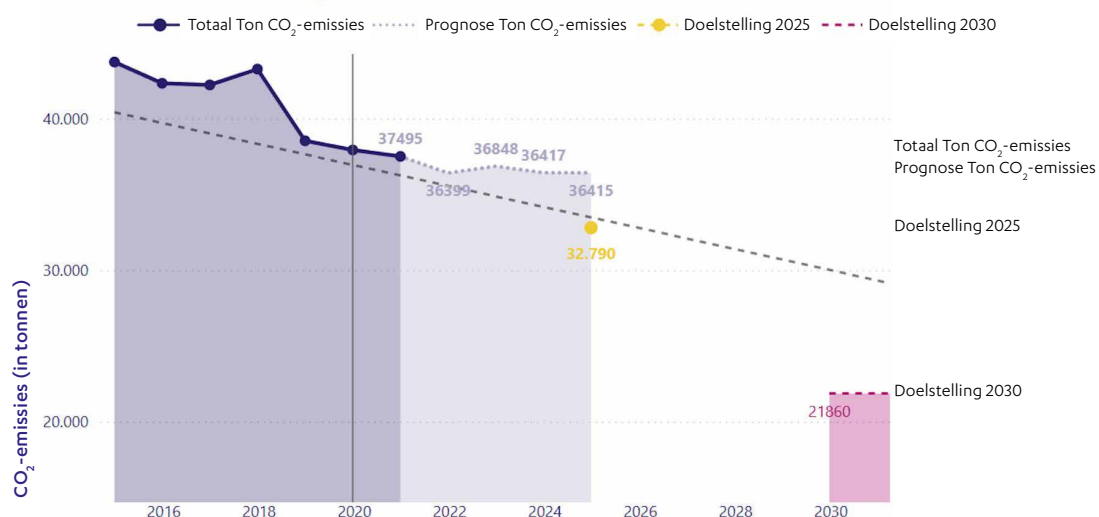
Welke ontwikkelingen zien we?

Er is sprake van een toenemende druk op ons werk. Projectvoorbereiding en vergunningstrajecten vragen veel aandacht door de vele eisen die we aan onze werken stellen of door bezwaren van belanghebbenden tegen werkzaamheden. Er is beperkte stikstofruimte en werkzaamheden leveren regelmatig grotere verkeersdruk op. Elke activiteit voor onderhoud en beheer heeft impact op de omgeving.

Ook het werk zelf kan voor uitdagingen zorgen. Er is schaarste aan gekwalificeerde mensen en aan materialen, terwijl in onze regio ook ProRail, gemeenten en Rijkswaterstaat grote onderhoudsprojecten hebben gepland. Prijzen stijgen gestaag en de verkeersdruk neemt verder toe als we de grote woningbouwambities realiseren. Daarbij komt nog onze ambitie om te verduurzamen. Het wordt een uitdaging om de vastgestelde doelen voor CO₂, circulariteit, biodiversiteit en klimaatadaptatie te behalen.

We spelen op deze ontwikkelingen in door de weggebruikers, de belanghebbenden en de omgeving tijdig mee te nemen in onze plannen. Ook kiezen we ervoor om contracten zo in te richten dat aannemers hun mensen en materieel efficiënter kunnen inzetten. Werkzaamheden stemmen we regionaal af met de andere (vaar)wegbeheerders.

CO₂-emissies (in tonnen) per jaar



Figuur 6: Huidige en voorspelde CO₂-emissies en benodigde trendlijn doelstelling

Conclusie

Al met al staan we voor een forse uitdaging om de kwaliteit van onze assets in orde te houden en daar slagen we nog goed in. Het beheer en onderhoud van openbare ruimte is een mooi maar ook veeleisend vakgebied. De provincie Zuid-Holland heeft haar zaken op orde. En daarmee leveren we onze belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid in onze provincie.

Colofon

Dit is een uitgave van de provincie Zuid-Holland
Februari 2025

Provincie Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer

Samenstelling en redactie

Domein uitvoering

Ontwerp en productiebegeleiding

Vakteam Grafimedia, provincie Zuid-Holland

250200415