

Nota Onderhoud Kapitaalgoederen (NOK) en Budget Behoefte (NBB) 2021-2024

Deel Infrastructuur
Werken aan waarde



provincie **HOLLAND**
ZUID

Mei 2020

Provincie Zuid-Holland

Inhoudsopgave

1	Samenvatting	5
2	Inleiding	7
3	Kaders en ontwikkelingen	9
3.1	Wettelijk kader	9
3.2	Beleidskaders	9
3.3	Van beleidskader naar uitvoering	10
3.4	Ontwikkelingen en innovaties	11
4	Assetmanagement	13
4.1	Uitgangspunten beheer en onderhoud	13
4.2	Assetmanagement	14
4.3	Ontwikkelingen per asset	15
4.3.1	Wegen en Vaste Kunstwerken	16
4.3.2	Beweegbare Kunstwerken	16
4.3.3	Vaarwegen	17
4.3.4	Groen	18
4.3.5	Smart Mobility	19
4.3.6	Bedrijfsvoering en flankerende maatregelen	19
5	Budgetbehoefte	21
5.1	Inleiding	21
5.2	Bepalen budgetbehoefte	21
5.2.1	Budgetbehoefte op basis van het areaal en programmering	22
5.2.2	Egalisatiereserve	23
5.3	Dekking	23
5.3.1	Exploitatie	23
5.3.2	Investeringen	24
5.4	Conclusie	25
6	Vooruitblik	27
Bijlage 1.	Beleidsregel infrastructuur op orde in omgevingsbeleid	29
Bijlage 2.	Relevante wet- en regelgeving	31
1	Financiële verordening provincie Zuid-Holland 2017	31
2	Uitbreiding procedureel kader voor nieuwbouw, beheer en onderhoud provinciale infrastructuur	31

1 Samenvatting

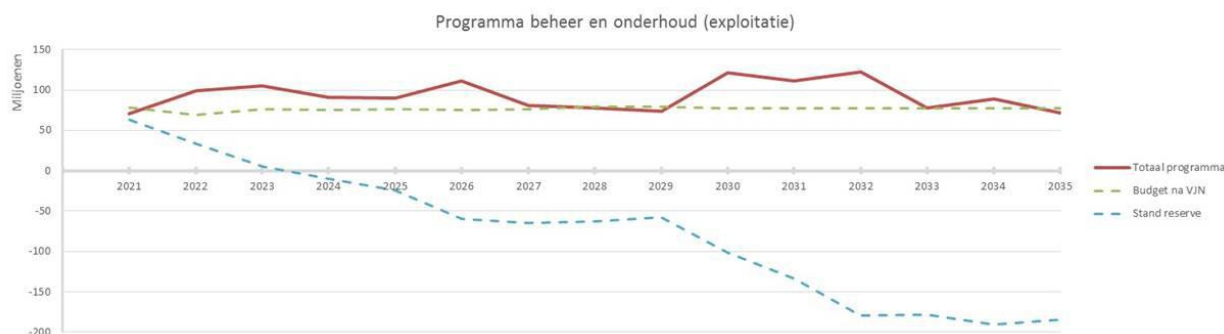
Iedere vier jaar actualiseren we de budgetbehoefte voor het beheer en onderhoud van onze provinciale infrastructuur. De huidige actualisatie laat een toename van de jaarlijkse budgetbehoefte zien.

In de onderstaande tabel geeft de tweede kolom de behoefte uit de vorige nota budgetbehoefte weer. Kolom drie geeft de budgetbehoefte weer op basis van het gemiddelde onderhoud voor het areaal. De vierde kolom geeft aan wat er daadwerkelijk aan beheer en onderhoud geprogrammeerd staat voor de komende vijftien jaar. Hieruit blijkt dat er de komende periode van 15 jaar meer middelen nodig zijn voor planmatig onderhoud en minder voor vervangingen in het areaal.

Bedragen in € mln	Gem. jaarlijkse budgetbehoefte NBB 2016 op basis van omvang areaal peildatum 1-1-2016	Gem. jaarlijkse budgetbehoefte NBB 2020 op basis van omvang areaal peildatum 1-1-2020	Gem. jaarlijkse budgetbehoefte op basis van onderhoudsprogramma 2021-2035 incl. areaalontwikkeling	Gemiddeld jaarlijks beschikbare middelen Begroting 2021-2035 incl. areaalontwikkeling
Exploitiemiddelen	64,4	79,7	92,8	76,8
Onderhoud	59,8	74,0	87,0	
Bedrijfsvoering	4,6	5,8	5,8	
Investingsmiddelen	28,6	42,7	29,8	36,3
Vervanging	28,6	42,7	29,8	
TOTAAL	93,0	122,4	122,7	113,1

De laatste kolom laat de middelen in de begroting zien. Hieruit blijkt dat er op exploitatie een verschil tussen verwachte budget behoefte en begroting is van 16,0 mln (92,8 mln – 76,8 mln). Op investeringen is er jaarlijks 6,5 mln (36,3 mln – 29,8 mln) minder nodig dan in de begroting is gereserveerd.

De afgelopen jaren was juist een periode dat er minder dan gemiddeld werd uitgegeven. Hierdoor is de equalisatiereserve toegenomen naar 49,5 mln. Deze zal, zonder de toevoeging van extra middelen, echter snel teruglopen, zoals in onderstaande figuur te zien is.



2 Inleiding

De Provincie Zuid-Holland beschikt over een uitgebreid wegen- en vaarwegennetwerk met bruggen en sluisen. Het is de wettelijke taak van de provincie om deze infrastructuur op orde te houden. Met de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen (NOK) stellen Provinciale Staten eens per vier jaar de kaders vast waarbinnen Gedeputeerde Staten het beheer en onderhoud van de bestaande en toekomstige provinciale infrastructuur uitvoeren. De Nota Budget Behoeftte (NBB) geeft aan wat over een langere termijn bezien de hiervoor benodigde middelen zijn. Omdat deze twee nota's zeer nauw verwant zijn, zijn ze in dit document samengevoegd.

De basis voor dit document is het assetmanagement. De assets zijn in dit geval de wegen, vaarwegen, (beweegbare) bruggen en sluisen, smart mobility en groen. Zij leveren waarde aan gebruikers. Naast het mobiliteitsdoel dragen ze bij aan onze doelen op het gebied van economie, kwaliteit van onze leefomgeving en energietransitie. We werken dus niet alleen aan de instandhouding van de waarde van onze infrastructuur, maar ook aan de meerwaarde ervan op andere maatschappelijke terreinen.

In dit document geeft hoofdstuk drie allereerst de kaders en ontwikkelingen aan. Ook zien we dat het belang van de relatie van het beheer van de infrastructuur met de omgeving toeneemt. In de paragraaf ontwikkelingen en innovaties geven we aan welke thema's we in de toekomst belangrijker zien worden.

Hoofdstuk vier beschrijft hoe de kaders en doelen zijn vertaald in de beheerstrategieën voor de assets. Hier geven we de ontwikkelingen aan van het areaal, de onderhoudsstrategie en het prijspeil en de aandachtspunten voor duurzaam beheer en onderhoud.

Hoofdstuk vijf vormt de financiële vertaling van de vorige hoofdstukken en is als het ware de Nota Budgetbehoefte. We geven inzicht in gemiddelde jaarlijks benodigde budgetten op basis van het areaal. We kijken ook naar het benodigde budget voor de programmering voor de komende 15 jaar. Op basis hiervan wordt een voorstel gedaan voor de budgetten in de langetermijnbegroting en de bijbehorende dekking.

Tenslotte biedt hoofdstuk zes een vooruitblik met aandachtspunten voor de volgende NOK/NBB.

3 Kaders en ontwikkelingen

3.1 Wettelijk kader

De instandhouding van de provinciale infrastructuur is een wettelijke taak. Deze taak is vastgelegd in de Wegenwet en de Scheepvaartverkeerswet.

Het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) stelt dat in de begroting een paragraaf moet zijn opgenomen ten aanzien van kapitaalgoederen, waaronder vaarwegen. Deze paragraaf dient de volgende elementen te bevatten: het beleidskader, de hieruit voortvloeiende financiële consequenties en de vertaling hiervan in de begroting. Hiermee wordt geborgd dat er voldoende middelen beschikbaar zijn voor de instandhouding van het kwaliteitsniveau van de kapitaalgoederen. Kapitaalvernietiging door achterstallig onderhoud wordt daarmee voorkomen.

De Commissie BBV adviseert Provinciale Staten eenmaal in de vier jaar een integrale beleidsnota over het beleidskader met betrekking tot onderhoud van kapitaalgoederen te laten vaststellen. Provinciale Staten hebben in de Financiële Verordening Provincie Zuid-Holland (artikel 11 en 16) dit advies van de commissie BBV overgenomen.

De huidige Nota Onderhoud Kapitaalgoederen dateert van 17 mei 2016. In 2020 wordt daarom een nieuwe nota vastgesteld voor de periode 2021-2024.

3.2 Beleidskaders

De beleidsmatige kaders zijn vastgelegd in het omgevingsbeleid, het coalitieakkoord, het toekomstige programma mobiliteit en het Procedureel Kader Infrastructuur.

In het Omgevingsbeleid is de beleidsregel 'Provinciale Infrastructuur op orde' opgenomen, zie bijlage 1. Hierin wordt de hiervoor aangegeven wettelijke taak benoemd, samen met de rollen op het gebied van dynamisch verkeersmanagement en juridische taken.

In het 'Coalitieakkoord 2019-2023 Elke dag beter. Zuid-Holland.' zijn drie uitgangspunten geformuleerd onder de noemer Beheer en onderhoud: op orde en duurzaam:

- *Indien haalbaar en betaalbaar schalen wij succesvolle pilots op met circulair bouwen en CO₂-neutraal beheer en onderhoud, en zorgen er de komende 4 jaar voor dat dit de standaard wordt bij aanleg, beheer en onderhoud.*
- *Aanleg, beheer en onderhoud moet zo efficiënt mogelijk plaatsvinden, met zo min mogelijk last voor de weggebruiker en omgeving.*
- *Eenvoudige verbeteringen aan wegen, busbanen, fietspaden en spoor voeren we alvast uit.*

Het programma mobiliteit wordt gelijktijdig met deze Nota opgesteld. De uitgangspunten en ambities uit het programma Mobiliteit vinden hun doorwerking in de assetplannen, die ten grondslag liggen aan de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen.

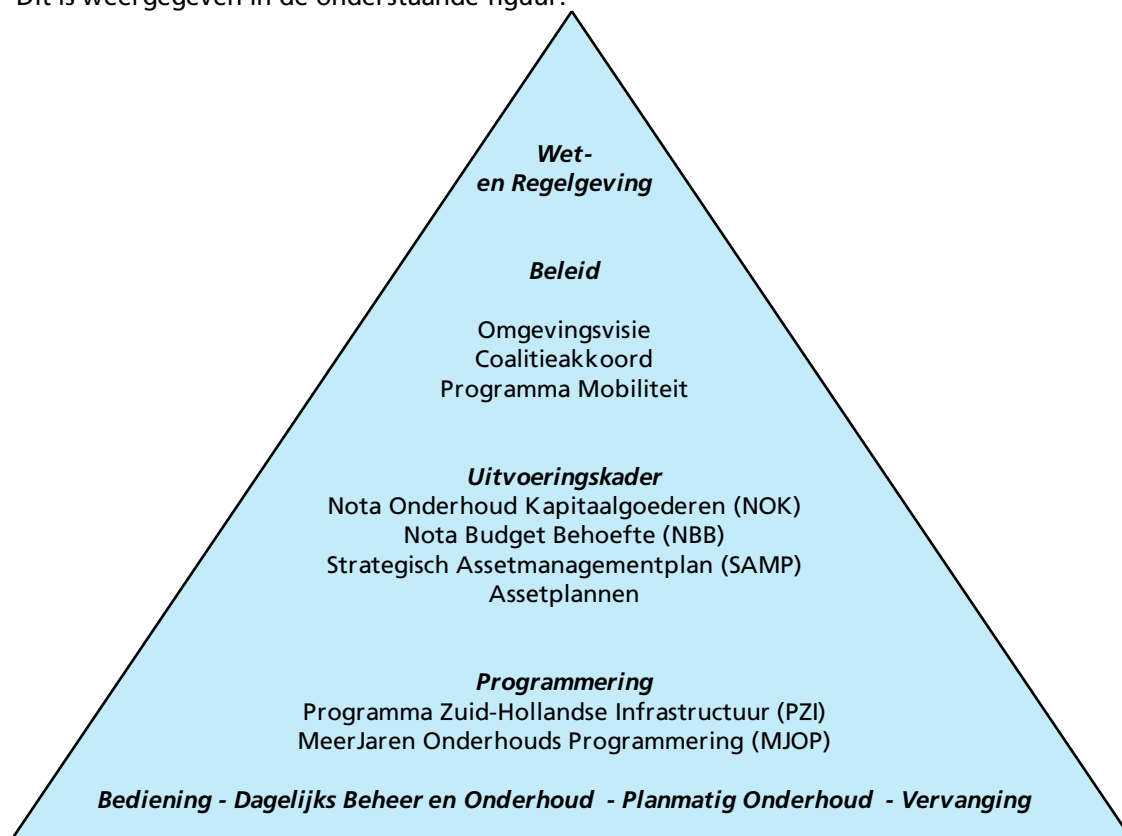
In het 'Procedureel Kader Infrastructuur'¹ staat beschreven op welke wijze provincie Zuid-Holland wil borgen dat meerjarig voldoende middelen beschikbaar gesteld worden voor beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur. Hierin wordt onder andere aangegeven dat:

- *jaarlijks een inzicht wordt gegeven van het meerjarenprogramma met een horizon van minimaal 30 jaar;*
- *eens in de vier jaar, halverwege de collegeperiode, de normkosten geactualiseerd worden;*
- *het uitgangspunt is dat budgetten voor beheer en onderhoud jaarlijks bij de Kadernota worden geïndexeerd.*

Het eerste punt is, gezien de horizon van de begroting, vertaald naar een horizon van 15 jaar. De indexering is de afgelopen collegeperiode niet doorgevoerd. In het hoofdstuk Vooruitblik geven we aan hoe we het ritme van NOK/NBB weer afstemmen op de collegecyclus.

3.3 Van beleidskader naar uitvoering

Vanuit wet en regelgeving en de strategische beleidskaders uit de omgevingsvisie en het programma Mobiliteit, wordt het beleid steeds concreter, naarmate we richting uitvoering gaan. Dit is weergegeven in de onderstaande figuur.



1 *Uitbreiding procedureel kader voor nieuwbouw, beheer en onderhoud provinciale infrastructuur, Besluit van Provinciale Staten Zuid-Holland, juni 2014, nummer 6703*

3.4 Ontwikkelingen en innovaties

Er zijn veel ontwikkelingen en innovaties op het gebied van mobiliteit. Denk aan ontwikkelingen als verstedelijking, elektrisch rijden en de ontwikkeling van flexibele modaliteitsconcepten. We richten ons in dit kader met name op die ontwikkelingen en innovaties die rechtstreeks van invloed zijn op beheer en onderhoud en faciliteren ontwikkelingen die effect hebben in de gebruiksfase.

Ontwikkeling mobiliteitsnetwerk

Het provinciale netwerk van wegen en vaarwegen vormt geen zelfstandig netwerk, maar functioneert in relatie tot het lokale en landelijke netwerk. Functies van wegen in het netwerk kunnen veranderen. In de netwerkanalyse laten we deze ontwikkelingen zien. Dit kan onder andere leiden tot nieuwe verbindingen (Rijnlandroute) of tot overdracht van wegen aan andere overheden (bijvoorbeeld lokale verbindingen naar gemeenten).

De komende jaren vragen vanwege grote vervangingsopgaven van Rijkswaterstaat om samenwerking en regie op de uitvoering van vervangings- en onderhoudsprojecten.

Duurzaamheid

Provincie Zuid-Holland heeft de Greendeal Duurzaam Grond-, Weg en Waterbouw (GWW) 2.0 ondertekend. De ondertekenaars van de greendeal maken duurzaamheid vanaf 2020 een integraal onderdeel van de grond, weg en waterbouw. Hiervoor zijn per projectfase instrumenten beschikbaar om een zorgvuldige afweging te maken tussen verschillende duurzaamheidsmaatregelen. De afgelopen periode is in een aantal projecten al gewerkt met deze instrumenten. De komende periode maken we hier conform de greendeal gemeengoed van. In Zuid-Holland focussen we met name op de volgende thema's: energie, CO₂, circulariteit, geluid, klimaatadaptatie en biodiversiteit.

Digitalisering

Voertuigen en verkeersregelinstallaties hebben steeds meer mogelijkheden om met elkaar te communiceren en kunnen daarmee de doorstroming bevorderen. Deze digitale infrastructuur vraagt echter wel om samenwerking met andere netwerkbeheerders en om aandacht voor veiligheid.

Innovaties

We willen nieuwe materialen en materieel de ruimte bieden om zich in de praktijk te bewijzen, als dit bijdraagt aan onze doelen en op een veilige manier kan. Bij de N211 en N470 zijn een groot aantal innovaties tegelijkertijd ingezet. Deze worden nu geëvalueerd. Onder andere op basis van deze evaluatie zal een innovatiestrategie worden opgesteld om meer sturing te geven aan de ontwikkelingen.

4 Assetmanagement

4.1 Uitgangspunten beheer en onderhoud

Op basis van de kaders uit het vorige hoofdstuk zijn uitgangspunten voor beheer en onderhoud geformuleerd. Deze zijn inhoudelijk ongewijzigd ten opzichte van de vorige Nota Onderhoud Kapitaalgoederen.

Uitgangspunt 1.

Kwaliteitsniveau sober en doelmatig

Het provinciale areaal wordt sober en doelmatig onderhouden. De (vaar)wegen zijn optimaal beschikbaar en zonder comfortverlies te gebruiken. Kapitaalvernietiging door achterstallig onderhoud wordt voorkomen. In de assetplannen wordt dit uitgangspunt concreet uitgewerkt. De programmabegroting en jaarrekening bevatten in de paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen indicatoren over de ontwikkeling van het kwaliteitsniveau en de beschikbaarheid van het areaal.

Uitgangspunt 2.

De normkosten en budgetbehoefte worden vierjaarlijks geanalyseerd

De normkosten en de budgetbehoefte worden eens in de vier jaar geraamd en vastgelegd in de Nota Budget Behoefte. De eventuele budgettaire consequenties worden betrokken in de besluitvorming bij het Kaderbesluit Infrastructuur.

Uitgangspunt 3.

Kosten beheer en onderhoud onderdeel van besluit areaalwijziging

De omvang van het budget voor beheer en onderhoud is direct gerelateerd aan areaalwijzigingen. Bij overwegingen en beslissingen over de aanleg van nieuwe infrastructuur dienen de toekomstige beheerlasten integraal meegenomen te worden. Bij de overdracht van areaal van derden worden de beheer- en onderhoudskosten gelijktijdig met de overdracht in meerdering gebracht. Bij de overdracht van areaal aan derden worden de beheer- en onderhoudskosten gelijktijdig met de overdracht in mindering gebracht. Dit sluit aan bij de afspraken in het Procedureel Kader Infrastructuur.

Uitgangspunt 4.

Jaarlijks Meerjarenprogramma Beheer en Onderhoud

Provinciale Staten ontvangen jaarlijks het meerjarenprogramma Beheer en Onderhoud als onderdeel van het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur. De jaarlijkse kosten van het beheer en onderhoud variëren ten opzichte van de gemiddelde budgetbehoefte. De pieken en dalen in het onderhoudsprogramma worden opgevangen in de egalisereserve beheer en onderhoud.

Uitgangspunt 5.

Budgetten voor beheer en onderhoud worden jaarlijks geïndexeerd, tenzij PS anders besluiten.

Met de vaststelling van het Procedureel Kader is besloten om de budgetten voor beheer en onderhoud jaarlijks te indexeren. Hiertoe is besloten om forse schokken in de budgetbehoefte bij de vierjaarlijkse actualisatie van de normkosten te vermijden. De afgelopen coalitie periode hebben PS besloten niet te indexeren.

4.2 Assetmanagement

Assetmanagement is een andere benaming voor het beheren en onderhouden van kapitaalgoederen. Voor het assetmanagement is een internationale norm opgesteld NEN-ISO 55001. Sinds 2018 is de Dienst Beheer Infrastructuur van de provincie Zuid-Holland gecertificeerd op basis van deze norm. Het certificaat heeft een geldigheidsduur van drie jaar. In 2020 wordt het certificaat opnieuw aangevraagd.



Het assetmanagementsysteem bestaat uit vier componenten: plan, do, check, act.

Met de NOK/NBB geven we met name invulling aan het eerste thema 'plan'.

Assetmanagement betekent ook continue aandacht voor verbeteringen. Jaarlijkse audits geven aan welke punten verdere ontwikkeling vragen.

Het beheer van de infrastructuur wordt uitgevoerd binnen de in het vorige hoofdstuk benoemde kaders en de in de vorige paragraaf benoemde uitgangspunten. Dit krijgt vorm in het assetmanagement. Hierbinnen zijn de organisatiewaarden voor de infrastructuur vertaald naar drie doelen: bereikbaarheid, veiligheid en omgevingskwaliteit.

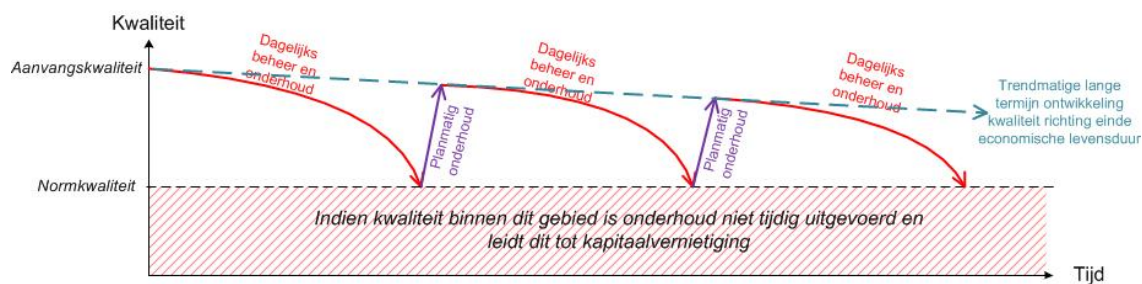
Bereikbaarheid

Bereikbaarheid betekent, dat de wegen en vaarwegen zo goed mogelijk beschikbaar zijn voor de gebruikers en dat de doorstroming zo veel mogelijk wordt bevorderd. Hierbij gaat het om verkeersmanagement, vlotte afhandeling van incidenten en beperken van hinder bij onderhoud.

Veiligheid

Veiligheid betekent dat er geen onaanvaardbare risico's zijn op letsel en schade voor de weg- en vaarweggebruikers. Denk aan een veilige weginrichting en een veilige afhandeling van incidenten. Veiligheid geldt ook voor veilig werken aan de weg, bij beheer en onderhoud, voor en door iedereen die hierbij betrokken is.

Veiligheid heeft ook een duidelijk verband met de onderhoudsstrategie. Het gaat dan om de technische kwaliteit van de infrastructuur en of deze nog veilig te gebruiken is gedurende de resterende levensduur. Kennis over de huidige technische staat, het te verwachten kwaliteitsverloop in de toekomst en de vastgestelde norm, zijn bepalend voor het moment waarop onderhoud wordt uitgevoerd. De ontwikkeling van het kwaliteitsverloop wordt beïnvloed door de oorspronkelijke inrichting, de gebruikintensiteit, het uitgevoerde onderhoud en weersextremen.



Dit is in bovenstaande figuur weergegeven. Een weg wordt met een bepaalde aanvangskwaliteit aangelegd. Met dagelijks beheer en onderhoud wordt de degeneratiecurve zo veel mogelijk afgezwakt. Op enig moment nadert de feitelijke kwaliteit de minimale normkwaliteit en is planmatig onderhoud gewenst. Na het planmatig onderhoud wordt echter niet meer de aanvangskwaliteit gehaald. Geleidelijk daalt de kwaliteit naar einde levensduur. Op dat moment vindt vervanging plaats. Indien de stappen niet goed doorlopen worden, neemt de kwaliteit af onder de minimale normkwaliteit en komt deze in het rode vlak.

Omgevingskwaliteit

Omgevingskwaliteit betekent dat de infrastructuur zo min mogelijk overlast oplevert voor omwonenden en bedrijven en, waar mogelijk, een positieve bijdrage levert aan de kwaliteit van de leefomgeving. Denk aan ruimtelijke kwaliteit, energietransitie, biodiversiteit, geluid, licht en lucht. Het gaat dan ook om het uitvoering geven aan de afspraken die zijn gemaakt in de Green Deal Duurzaam Grond Weg- en Waterbouw 2.0.

Naast deze drie doelen is het belangrijk om als betrouwbare overheid te handelen en verantwoord met gemeenschapsgeld om te gaan. Ook zorgt de provincie ervoor een goed voorbeeld te zijn in het naleven van wet- en regelgeving en streeft de provincie naar behoud van een goed imago.

4.3 Ontwikkelingen per asset

Het vigerende beleid bepaalt de beheerstrategie die in deze paragraaf per assetgroep wordt uitgewerkt. Voor iedere asset geven we de ontwikkelingen weer van:

Areaal

Is het areaal gelijk gebleven ten opzichte van de vorige periode of zijn er veranderingen geweest of in de komende vijftien jaar te verwachten.

Strategie

Is er een wijziging in de uitgangspunten voor het beheer van het areaal. Dit kan leiden tot andere maatregelen omdat er nieuwe methoden beschikbaar zijn, of tot een andere inschatting van de onderhoudsfrequentie.

Kosten

De wijziging van de prijs van de te nemen maatregelen.

4.3.1 Wegen en Vaste Kunstwerken

Areaal

De asset wegen bestaat uit 4,2 mln m² wegdek, 1,3 mln m² fiets- en voetpaden en 0,6 mln m² parallelwegen. Ook de inrichtingselementen van de weg vallen onder de asset wegen. Het gaat dan om borden, geleiderails en geluidsschermen. Daarnaast zijn 198 vaste bruggen, 66 viaducten, 75 tunnels en 211 duikers onderdeel van deze assetgroep.

Het areaal is ten opzichte van 2016 grotendeels gelijk gebleven. Met het assetmanagement is het zicht op het areaal verbeterd en zijn de cijfers per categorie aangescherpt. Met de oplevering van de Rijnlandroute, voorzien in 2022, neemt het areaal aanzienlijk toe.

Onderhoudsstrategie

Het beheer van wegen en vaste kunstwerken vindt toestandsafhankelijk plaats. Op basis van inspecties wordt per wegdeel het jaar van onderhoud voorspeld.

De gemiddelde frequentie van grootschalig onderhoud van wegen is 15 jaar, voor geluidsreducerend asfalt is dit 8 jaar. De verwachte vervangingsperiode van wegen is bijgesteld van 75 naar 50 jaar. Met name voor de wegen op klei- en veengronden blijkt vervanging van de funderingen namelijk eerder noodzakelijk. Voor vaste kunstwerken is de raming van de frequentie van grootschalig onderhoud van eens per 12 jaar naar eens per 10 jaar bijgesteld.

De vervangingsfrequentie is eens per honderd jaar.

Kosten

In onderstaande tabel zijn de verschillen tussen de NBB 2016 en NBB 2020 zichtbaar gemaakt. Vooral de verlaging van de vervangingsperiode van wegfunderingen van 75 naar 50 jaar is goed zichtbaar.

Wegen en vaste Kunstwerken (€ miljoen)	NBB 2016*	NBB 2020	Vershil	Indexering	Strategie / Areaal
Dagelijks beheer en onderhoud	7,9	10,2	2,3	1,5	0,8
Planmatig onderhoud	20,9	25,0	4,0	3,9	0,1
Vervangingsinvesteringen	17,0	24,9	8,0	2,7	5,2
Totaal	45,9	60,1	14,2	8,1	6,1
* incl. deel verkeer en vervoervoorzieningen (NBB 2016)					

Omgevingsmanagement

Om hinder te beperken verwachten we meer flankerende maatregelen in te zetten dan de wettelijke norm.

4.3.2 Beweegbare Kunstwerken

Areaal

De beweegbare kunstwerken bestaan uit 65 bruggen en 7 sluizen in de provinciale wegen en vaarwegen. Daarnaast beheren we 19 bruggen van derden. Een brug of sluis is een kruising van verschillende netwerken. Ze liggen midden in de stad of in een belangrijke route naar de haven. Sommige zijn recent gebouwd, andere zijn monumentaal, waarbij oude bewegende delen aangestuurd worden met de nieuwste techniek, sensoren en software.

Onderhoudsstrategie

De onderhoudsstrategie voor beweegbare kunstwerken bestaat uit dagelijks beheer en onderhoud en planmatig onderhoud. Voor beweegbare kunstwerken is het van belang het aantal storingen en de storingsduur te beperken. Hiervoor is het belangrijk om tijdig planmatig onderhoud uit te voeren en in de gebruiksfase voldoende dagelijks onderhoud te plegen en storingen snel op te lossen. Daarnaast dient een brug of sluis veilig te functioneren, zeker omdat ze bestaan uit bewegende delen die gebruikt worden in de openbare ruimte.

Om de 10 jaar vindt planmatig onderhoud plaats waarin bruggen en sluisen geheel en integraal worden aangepakt. Maatgevend voor de cyclus van het groot onderhoud is de levensduur van de elektronische installatie en de leverbaarheid van componenten van die installaties.

Door planmatig onderhoud kan de levensduur van beweegbare kunstwerken voortdurend worden verlengd. Functionele knelpunten binnen het netwerk kunnen aanleiding geven om vervanging te overwegen. In gebiedsprogramma's zoals Beter Bereikbaar Gouwe worden de beweegbare kunstwerken betrokken in de netwerkvraagstukken in een gebied. Eventuele vervanging maakt onderdeel uit van het programma.

Kosten

In onderstaande tabel zijn de verschillen tussen de NBB 2016 en NBB 2020 zichtbaar gemaakt.

Beweegbare kunstwerken (€ miljoen)	NBB 2016*	NBB 2020	Vershil	Indexering	Strategie / Areaal
Dagelijks beheer en onderhoud	3,9	4,9	1,0	0,5	0,5
Planmatig onderhoud	8,7	11,7	3,1	1,0	2,0
Vervangingsinvesteringen	1,0	1,5	0,5	0,1	0,4
Totaal	13,6	18,1	4,5	1,6	2,9

* incl. deel nautische voorzieningen en dergelijke (NBB 2016)

4.3.3 Vaarwegen

Areaal

De tien provinciale vaarwegen bestaan naast de 143 kilometer vaarwegen uit 214 kilometer oeverconstructie, 613 hectare waterbodem, 10 loswallen, 6.503 meerpalen en meerstoelen, 4.120 bolders en kaderingen, 877 vergunde ligplaatsen en 37 walstroomvoorzieningen (totaal 126 aansluitingen). Een belangrijke wijziging in het areaal is de vorming van de gemeente Vijfheerenlanden en de daarmee samenhangende overdracht van het betreffende deel van het areaal (het Merwedekanaal) aan de provincie Utrecht.

De vaarwegen zijn verdeeld in drie groepen. Categorie A trajecten worden gezien als transportassen van strategisch belang, met de grootste groeipotentie. Categorie B vaarwegen vervullen meerdere functies, te weten: beroeps- en recreatievaart. De laatste categorie C zijn de vaarwegen, met een voornamelijk belang voor de recreatievaart.

Onderhoudsstrategie

De oeverconstructies en nautische voorzieningen hebben een ontwerplevensduur van 100 jaar. Met behulp van de jaarlijkse inspectie wordt het risicoprofiel van de oeverconstructies bepaald. De constructies met een hoger risico worden nader geïnspecteerd en opgenomen in de trajectstudies. Op basis van de analyse wordt het planmatig onderhoud, veelal vervanging, geprogrammeerd. Door oeverconstructies voor een ontwerplevensduur van 100 jaar te realiseren, wordt het negatieve effect op het nautisch verkeer zo veel mogelijk beperkt.

Nautische voorzieningen zijn bijvoorbeeld wachtplaatsen, remmingswerken, verkeerstekens en hectometerborden. Het is van belang dat de technische en functionele staat van de nautische voorzieningen op orde zijn. Deze objecten worden geprogrammeerd voor vervanging aan de hand van de jaarlijkse inspectieresultaten of als gevolg van een incident of aanvaring.

Door aanwas van baggerspecie te monitoren en te analyseren kan voor elke vaarwegcategorie een baggerstrategie worden opgesteld. Dit gebeurt elke twee jaar aan de hand van metingen die het bodemprofiel van de vaarwegen in kaart brengen. Gemiddeld wordt iedere vaarweg eens per tien jaar gebaggerd.

Het dagelijks beheer en onderhoud aan de oeverconstructies, nautische voorzieningen en het bodemprofiel wordt op basis van een onderhoudsovereenkomst uitgevoerd.

Kosten

In onderstaande tabel zijn de verschillen tussen de NBB 2016 en NBB 2020 zichtbaar gemaakt.

Vaarwegen (€ miljoen)	NBB 2016*	NBB 2020	Verskil	Indexering	Strategie / Areaal
Dagelijks beheer en onderhoud	1,9	1,4	-0,5	0,2	-0,7
Planmatig onderhoud	3,3	3,1	-0,2	0,4	-0,6
Vervangingsinvesteringen	10,6	14,5	3,8	1,2	2,7
Totaal	15,8	19,0	3,1	1,7	1,4

* incl. oevers, vaarwegbodems en deel nautische voorzieningen en dergelijke (NBB 2016)

4.3.4 Groen

Areaal

Sinds 2018 is groen een zelfstandige asset. Het bevat de bermen en oevers (11 mln m²), bomen (ruim 36 duizend) en sloten (280 km) langs de wegen. Het areaal is gelijk gebleven, maar meer gespecificeerd.

Onderhoudsstrategie

Na de succesvolle pilots wordt vanaf 2020 het ecologisch maaien doorgevoerd in de gehele provincie. Door het maaien en afvoeren van het maaisel, zullen de bermen langzaam verschromen, waardoor de soortenrijkdom toe zal nemen.

Kosten

In onderstaande tabel zijn de verschillen tussen de NBB 2016 en NBB 2020 zichtbaar gemaakt.

Groen (€ miljoen)	NBB 2016*	NBB 2020	Verskil	Indexering	Strategie / Areaal
Dagelijks beheer en onderhoud	4,0	5,5	1,6	0,5	1,0
Planmatig onderhoud	1,0	1,6	0,6	0,1	0,5
Vervangingsinvesteringen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal	5,0	7,2	2,2	0,7	1,5

Het ecologisch bermbeheer leidt jaarlijks tot circa 1 mln aan extra lasten. Bovendien is de beheerstrategie van de beplanting aangepast.

4.3.5 Smart Mobility

Areaal

De asset "Smart Mobility" betreft alle bedienconsoles, netwerken en objecten die noodzakelijk zijn voor Smart Mobility danwel verkeersmanagement op weg en water. Daarnaast beheert de assetgroep alle overige assets met een elektrische component (informeel: 'alles met een stekker'), omdat het beheer en onderhoud voor deze objecten grote overeenkomsten vertonen. Het gaat onder andere om verlichting (ruim 11 duizend lichtmasten), 129 verkeersregelininstallaties al dan niet "smart" aangestuurd, 62 dynamische informatieborden en 273 camera's.

Onderhoudsstrategie

Het onderwerp is sterk in ontwikkeling. Het belang van samenwerking met andere netwerkbeheerders ten behoeve van onderlinge afstemming, standaardisering en beveiliging neemt toe.

Met name op het vlak van verkeers- en incidentmanagement wordt binnen de samenwerkingsorganisatie Bereik! nauw samengewerkt met Rijkswaterstaat, de metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) het Havenbedrijf en de gemeenten Rotterdam en Den Haag. Onze IC-desk is samen met de bediencentrales van de gemeenten en RWS onderdeel van de virtuele verkeerscentrale voor de Zuidvleugel. De coördinatie van die 4 centrales wordt uitgevoerd door de Regiodesk van Bereik!

Kosten

In onderstaande tabel zijn de verschillen tussen de NBB 2016 en NBB 2020 zichtbaar gemaakt.

Smart mobility (€ miljoen)	NBB 2016*	NBB 2020	Vershil	Indexering	Strategie / Areaal
Dagelijks beheer en onderhoud	3,7	4,8	1,1	0,5	0,5
Planmatig onderhoud	4,3	5,7	1,4	0,3	1,1
Vervangingsinvesteringen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal	8,0	10,5	2,5	0,9	1,6

* incl. deel verkeer en vervoervoorzieningen en deel nautische voorzieningen en dergelijke (NBB 2016)

4.3.6 Bedrijfsvoering

Areaal

Provincie Zuid-Holland beschikt over een aantal gebouwen, steunpunten, kantoorlocaties en bediencentrales. Ook bezit de provincie vaar- en voertuigen.

Onderhoudsstrategie

De onderhoudsstrategie voor gebouwen is beschreven in een apart document: De Nota Onderhoud Kapitaalgoederen – gebouwen. Deze is leidend voor het beheer van de gebouwen.

Kosten

In onderstaande tabel zijn de verschillen tussen de NBB 2016 en NBB 2020 zichtbaar gemaakt.

Bedrijfsvoering (€ miljoen)	NBB 2016*	NBB 2020	Verschil	Indexering	Strategie / Areaal
Dagelijks beheer en onderhoud	4,6	5,8	1,1	0,6	0,5
Planmatig onderhoud	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Vervangingsinvesteringen	0,0	1,8	1,8	0,0	1,8
Totaal	4,6	7,6	2,9	0,6	2,3

In de NBB 2020 zijn de kosten voor het dagelijks beheer en onderhoud aan gebouwen (steunpunten / bediencentrales) gebaseerd op de uitgangspunten van de NOK – gebouwen. Dit leidt tot een toename in budgetbehoefte. De toename van middelen voor vervangingsinvesteringen zijn toe te rekenen aan de wijziging in het Besluit Begroting en Verantwoording. De salariskosten welke samenhangen met vervangingsinvesteringen moeten worden geactiveerd. Met de Kadernota 2017 zijn de hiervoor benodigde investerings-middelen ook beschikbaar gesteld. Gelijktijdig is de dekking vanuit de exploitatie voor salarislasteren verlaagd.

5 Budgetbehoefte

5.1 Inleiding

In het vorige hoofdstuk is per asset al aangegeven wat de ontwikkelingen zijn in areaal, strategie en kosten. In dit hoofdstuk wordt aangegeven wat de totale kosten zullen zijn van het beheer van de in het vorige hoofdstuk beschreven assets. Bij de overgang naar toestandsafhankelijk onderhoud, hoort een bepaling van de budgetbehoefte op basis van het toekomstige onderhoudsprogramma. Eerdere jaren is een berekening gemaakt op basis van het areaal. In deze overgangsfase zijn beide berekeningen gemaakt:

- *Budgetbehoefte op basis van het areaal*
een gemiddelde jaarlijkse budgetbehoefte op basis van het areaal, zonder als het ware naar buiten te kijken en rekening te houden met het huidige prestatieniveau. Dit dient als referentiebedrag.
- *Budgetbehoefte op basis van het onderhoudsprogramma*
een gemiddelde jaarlijkse budgetbehoefte op basis van de programmering voor de komende vijftien jaar. Dit is het daadwerkelijk benodigde bedrag voor de komende vijftien jaar.

Als de twee berekeningen niet veel verschillen is er een periode waarin het geplande onderhoud overeenkomt met de omvang van gemiddeld onderhoud. Is het tweede bedrag hoger of lager, dan is er een periode van respectievelijk meer of minder dan gemiddeld onderhoud. Dit heeft onder andere te maken met pieken in de aanlegperiodes van vaarwegen.

5.2 Bepalen budgetbehoefte

De raming voor de budgetbehoefte op basis van het areaal bestaat uit de volgende som:

Gemiddelde Budget Behoefte per jaar op basis van areaal

$$\sum_{n=1}^n = (Q_n * F_n * P_n) \text{ VAT} + BV + EF$$

<i>n</i>	(deel)objecten binnen het areaal	<i>VAT</i>	% opslag VAT kosten
<i>Q</i>	Aantal (deel)objecten	<i>BV</i>	bedrijfsvoeringskosten,
<i>F</i>	onderhoudsfrequentie	<i>EF</i>	extra flankerende maatregelen
<i>P</i>	prijs		

Voor iedere Asset is een tabel opgesteld met de (deel)objecten, aantallen, kosten en frequenties, voor zowel dagelijks beheer en onderhoud, grootschalig onderhoud en vervanging. De kosten worden vermenigvuldigd met een opslag voor de VAT-kosten (voorbereiding, administratie en toezicht)².

2 *Uitbreiding procedureel kader voor nieuwbouw, beheer en onderhoud provinciale infrastructuur, Besluit van Provinciale Staten Zuid-Holland, juni 2014, nummer 6703.*

De raming van de budgetbehoefte op basis van de programmering voor de jaren 2021 tot en met 2035 bestaat uit de som van:

Gemiddelde Budget Behoefte per jaar op basis van programmering

2035

$$\sum_{t=2021}^{2035} = (DBO_t + PO_t + V_t + BV_t + EF_t) / 15$$

t=2021

DBO dagelijks beheer en onderhoud

BV bedrijfsvoeringskosten

PO planmatig onderhoud

EF extra flankerende maatregelen

V vervanging

De in de vorige berekening gebruikte kosten worden gebruikt om de programmering te vertalen in de jaarlijks benodigde bedragen. De som hiervan wordt gedeeld door 15 om het gemiddeld benodigde jaarlijkse budget te bepalen.

5.2.1 Budgetbehoefte op basis van het areaal en programmering

In onderstaande tabel wordt inzicht geboden in de budgetbehoefte. Hierin is onderscheid gemaakt tussen de budgetbehoefte op basis van het areaal (de 2e en 3e kolom) de budgetbehoefte op basis van het onderhoudsprogramma (de 4e kolom) en de gemiddeld beschikbare structurele middelen in de begroting (de laatste kolom).

Overeenkomstig het procedureel kader worden bij de aanleg van nieuw areaal met een uitvoeringsbesluit structureel middelen beschikbaar gesteld voor het toekomstig beheer en onderhoud. In de laatste twee kolommen is rekening gehouden met de instroom van nieuw areaal.

De tabel laat op basis van het programma een budgetbehoefte van € 92,8 mln voor exploitatie en € 29,8 voor investeringen zien. Voor exploitatie is dit € 16,0 mln meer dan begroot. Voor investeringen komt het benodigde bedrag € 6,5 mln lager uit dan begroot.

Bedragen in € mln	Gem. jaarlijkse budgetbehoefte NBB 2016 op basis van omvang areaal peildatum 1-1-2016	Gem. jaarlijkse budgetbehoefte NBB 2020 op basis van omvang areaal peildatum 1-1-2020	Gem. jaarlijkse budgetbehoefte op basis van onderhoudsprogramma 2021-2035 incl. areaalontwikkeling	Gemiddeld jaarlijks beschikbare middelen Begroting 2021-2035 incl. areaalontwikkeling
Exploitiemiddelen	64,4	79,7	92,8	76,8
Onderhoud	59,8	74,0	87,0	
Bedrijfsvoering	4,6	5,8	5,8	
Investeringsmiddelen	28,6	42,7	29,8	36,3
Vervanging	28,6	42,7	29,8	
TOTAAL	93,0	122,4	122,7	113,1

Het verschil tussen kolom 2 en 3 wordt verklaard door vier factoren:

- Prijsontwikkeling.
- Verandering in onderhoudsstrategie, bijv. ecologisch bermbeheer of de verwachte verminderde levensduur van funderingen en het nemen van bovenwettelijke flankerende maatregelen.

- Areaalontwikkeling, bijv. de oplevering van de Parallelstructuur A12, de overgang van de gemeente Vijfheerenlanden naar de provincie Utrecht en daarmee de overdracht van areaal aan de provincie Utrecht.
- Veranderde wetgeving binnen het Besluit Begroting en Verantwoording. De loonkosten van medewerkers voor investeringsprojecten zijn sinds 2017 onderdeel van de investeringskosten en moeten worden geactiveerd.

Van de bovenstaande vier punten zijn de financiële gevolgen van de laatste twee punten, areaalontwikkeling en veranderde wetgeving, reeds meegenomen in de jaarlijkse besluitvorming in het Kaderbesluit infrastructuur en Kadernota en daarmee in de jaarlijkse beschikbare middelen in kolom 5.

Het verschil tussen kolom 4 en kolom 5 wordt dus bepaald door de andere twee: de prijsontwikkeling en de verandering in onderhoudsstrategie.

5.2.2 Egalisatiereserve

Sinds 2017 beschikt provincie Zuid-Holland over een egalisatiereserve. Deze reserve is bedoeld voor het opvangen van schommelingen in de kosten van het onderhoudsprogramma. De afgelopen jaren is deze reserve toegenomen en bestaat inmiddels uit € 50,3 mln.

Omdat in de jaren vóór het vormen van de reserve, van 2007-2015 veel wegen zijn onderhouden, waren er sinds 2017 minder onderhoudsprojecten nodig. In die periode was de gemiddelde budgetbehoefte op basis van het programma dan ook lager dan de gemiddelde budgetbehoefte op basis van het areaal. De niet-bestede middelen in die periode zijn toegevoegd aan de egalisatiereserve beheer en onderhoud.

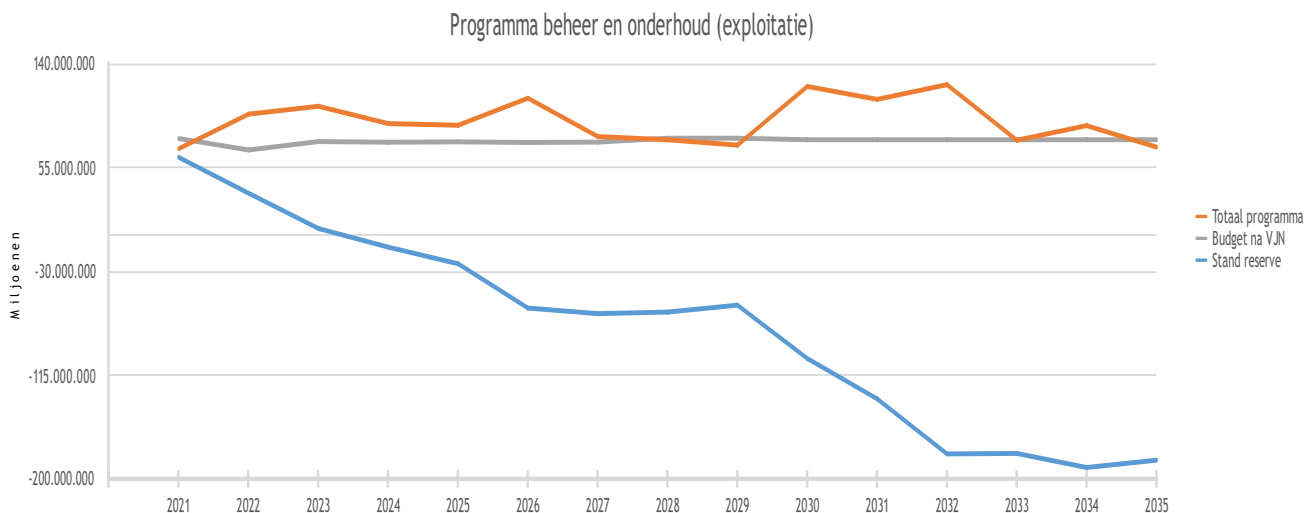
Ook voor 2020 wordt verwacht dat de reserve nog zal toenemen. Daarna zal de reserve gaan afnemen. Ook door het gestegen prijsniveau neemt de budgetbehoefte toe. Aangezien de egalisatiereserve ruim is gevuld, kan deze de komende jaren voor een deel benut worden voor het gestegen prijsniveau.

5.3 Dekking

5.3.1 Exploitatie

De budgetbehoefte voor exploitatiemiddelen is € 92,8 mln per jaar. Op dit moment is hiervoor € 76,8 mln begroot.

Voorgesteld wordt om met de kadernota € 10 mln structureel toe te voegen aan de begroting. Voor de eerste drie jaar kan hiervoor € 5 mln uit de egalisatiereserve worden bijgedragen. In onderstaande grafiek is de budgetbehoefte afgezet tegen de beschikbare middelen voor en na het voorgestelde Kaderbesluit infrastructuur 2021 en Kadernota 2021. Het verschil tussen de budgetbehoefte en de beschikbare middelen bepaalt de ontwikkeling van de egalisatiereserve.



In de grafiek is te zien dat, zonder extra middelen de egalisatiereserve in 2024 is uitgeput. De grafiek laat zien dat bij een volgend kaderbesluit middelen beschikbaar moeten worden gesteld om aan de wettelijke onderhoudsplicht te kunnen voldoen.

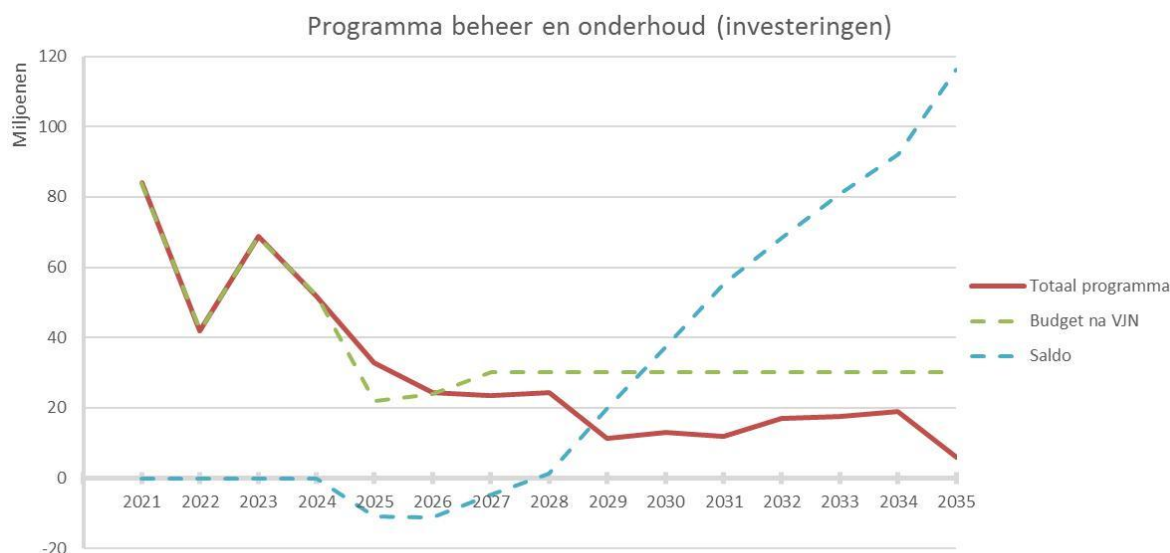
Aandachtspunt bij de volgende bepaling van de budgetbehoefte is daarbij ook het eerste planmatig onderhoud aan de Rijnlandroute. Dit zal naar verwachting buiten deze periode plaatsvinden. Zodra dit onderhoud binnen de horizon van 15 jaar komt, worden deze extra lasten zichtbaar en zullen deze in de bepaling van de budgetbehoefte worden meegenomen.

Jaarlijks wordt in het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur het financiële beslag van het onderhoudsprogramma op de beschikbare structurele budgetten inzichtelijk gemaakt. Over twee jaar, aan het eind van deze collegeperiode, zullen de normkosten opnieuw worden geactualiseerd. De geactualiseerde normkosten en het actuele onderhoudsprogramma kan dan worden betrokken bij de collegeonderhandelingen voor de collegeperiode 2023 – 2027. De uitkomsten hiervan kunnen worden betrokken bij het opstellen van de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen en Budgetbehoefte 2024-2027.

5.3.2 Investerings

Op basis van de uitgangspunten in de normkostensystematiek is gemiddeld per jaar 42,7 mln aan investeringsmiddelen nodig. Op basis van het huidige onderhoudsprogramma is de onderhoudsbehoefte echter maar € 29,8 mln per jaar. Het verschil wordt verklaard door de aanlegdata van het areaal. Volgens de huidige inspectiegegevens hoeven bijvoorbeeld funderingen en oevers de komende 15 jaar minder dan gemiddeld te worden vervangen.

In de begroting is momenteel gemiddeld € 36,3 mln per jaar begroot aan investeringsmiddelen. Er zijn dus meer middelen beschikbaar dan naar verwachting volgens het huidige onderhoudsprogramma nodig zijn. In onderstaande grafiek is dit grafisch weergegeven.



Het huidige programma laat een tijdelijk tekort zien in de periode 2024 – 2028. Deze periode kan overbrugd worden door waar mogelijk het programma in de tijd bij te stellen en voor het resterende deel investeringsmiddelen voor vervanging van het areaal naar voren te halen.

5.4 Conclusie

Er is sprake van een toename van de budgetbehoefte voor exploitatiemiddelen voor de komende 15 jaar. Gemiddeld is een bedrag van 92,8 mln nodig. In de begroting staat hier een dekking van gemiddeld 76,8 mln per jaar tegenover.

De oorzaken van de toename van de budgetbehoefte zijn:

- Sinds vorige NBB is geen indexatie toegepast. In de afgelopen periode is echter de druk op de markt toegenomen en zijn de prijzen flink gestegen.
- Veranderde wet- en regelgeving.
- Areaalontwikkeling.
- Een aantal ontwikkelingen per asset:
 - Ecologisch bermbeheer;
 - Afname verwachte levensduur funderingen;
 - Aan einde levensduur vervanging houten oevers door stalen oevers met een langere levensduur.

Zonder extra middelen is de egalatiereserve in 2024 negatief. Bij het opstellen van een nieuwe budgetbehoefte in 2022 kan een nieuw college tijdig anticiperen op de toename van de budgetbehoefte en deze daling voorkomen.

Voor investeringen is structureel een bedrag van gemiddeld € 29,8 mln nodig. Dit is lager dan de in de begroting opgenomen € 36,3 mln. Wel is een tijdelijk tekort voorzien van 2024-2028. Dit kan door een spreiding in de programmering en het naar voren halen van middelen worden opgelost.

6 Vooruitblik

In 2022 zal een nieuwe Nota Kapitaalgoederen en Budgetbehoefte opgesteld worden op basis van de normkosten 2022 en de programmering 2023-2038. Hierbij verwachten we een aantal thema's nader uit te werken:

- *Rijnlandroute*
Voor de raming van de kosten van het dagelijks beheer en onderhoud vindt op dit moment een nadere analyse plaats. Het eerste planmatig onderhoud aan de Rijnlandroute zit op dit moment nog buiten de tijdshorizon van 15 jaar. Bij een volgende bepaling van de budgetbehoefte op basis van de programmering zal dit wel in beeld komen. Dit leidt tot een toename van de budgetbehoefte.
- *Doorwerking programma Mobiliteit*
Bij het opstellen van deze NOK/NBB 2021-2024 was het programma Mobiliteit nog in wording. Er is zo veel mogelijk parallel gewerkt. Een volgende NOK/NBB biedt meer ruimte om de thema's uit het programma nader uit te werken, zoals bijvoorbeeld een innovatiestrategie.
- *Duurzaamheid*
De komende periode zal steeds duidelijker worden welke duurzame innovaties succesvol zijn en standaard toegepast kunnen worden. In de assetplannen kan dan een onderbouwde keuze worden gemaakt. Ook zal meer inzicht zijn in de mogelijkheden van de verduurzaming van de provinciale vaartuigen.
- *Beweegbare kunstwerken*
De huidige onderhoudsstrategie maakt een onderscheid tussen techniek en functionaliteit. Technisch gezien is een beweegbaar kunstwerk altijd in stand te houden. Eventuele vervangingen hebben daarom een functionele reden en maken op dit moment geen onderdeel uit van de NOK/NBB. Veroudering van het areaal is aanleiding om continu te onderzoeken of dit onderscheid aanpassing behoeft. Ook in de komende periode zal dit onderzoek plaatsvinden. Het onderzoek kan aanleiding geven een andere strategie toe te gaan passen. Op basis van het huidige onderhoudsprogramma zijn er mogelijk vanaf 2029 minder investeringsmiddelen nodig dan in de begroting is voorzien. Eventueel kan een deel van deze nog niet beklemde middelen worden ingezet als dekking van de functionele vervanging van een beweegbaar kunstwerk.
- *Uitwerking data gedreven en digitaal wegbeheer*
Binnen het thema Smart Mobility zijn er veel ontwikkelingen en kansen om de doorstroming verder te verbeteren. Hiertoe zijn steeds meer op elkaar afgestemde systemen nodig. De verwachting is dat de kosten hiervan toe zullen nemen.
- *Omvorming egalisatiereserve naar onderhoudsvoorziening*
Overeenkomstig de eisen van het BBV mag een egalisatiereserve beheer en onderhoud niet worden ingezet voor het bepalen van een structureel en reëel begrotingsevenwicht. Het instellen van een voorziening Beheer en onderhoud infrastructuur is hiervoor wel geschikt. Het vervangen van de egalisatiereserve door een voorziening sluit ook aan op beleidsuitgangspunt 6 van het Procedureel Kader Infrastructuur.

Bijlage 1.

Beleidsregel infrastructuur op orde in omgevingsbeleid

“De provincie wil een vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer waarborgen, en heeft daartoe ook de wettelijke plicht voor haar areaal van provinciale wegen en vaarwegen.

Verspreid over het gehele areaal worden dagelijkse beheer- en onderhoudswerkzaamheden (DBO) uitgevoerd om de wegen en vaarwegen technisch in stand te houden, de veiligheid te bewaken en de doorstroming te waarborgen. Het betreft onder meer: toezicht, inspectie en handhaving, juridisch beheer, bediening van bruggen, verkeersvoorzieningen, gladheidsbestrijding, kleinschalig civieltechnisch en groenonderhoud aan wegen, vaarwegen en kunstwerken, exploitatie van steunpunten, vaar- en voertuigen.

Door middel van dynamisch verkeersmanagement wordt de doorstroming van het weg- en vaarwegverkeer verbeterd. Er wordt ingespeeld op de actuele verkeerssituatie en er is betrouwbare reistijdinformatie beschikbaar.

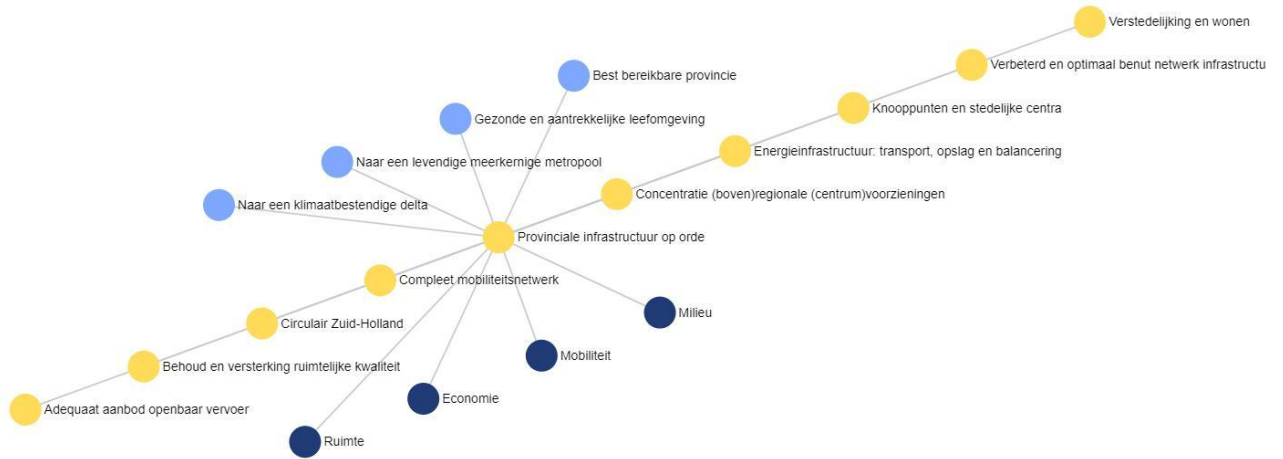
De provincie verzorgt voor een aantal beheerders (zoals gemeenten, Rijkswaterstaat, Prorail) de bediening op afstand en het technisch beheer van bruggen over cruciale vaar- en wegroutes. Hierdoor ontstaat meer zicht op de actuele verkeerssituatie rond bruggen en kan de doorstroming op weg en vaarweg worden geborgd.

Verder worden ontheffingen, vergunningen en toestemmingen verleend op basis van de Wegenwet en de Wegenverordening Zuid-Holland, de Scheepvaartverkeerswet, het Binnenvaartpolitiereglement en de vaarwegenverordening. Hiervoor gelden wettelijke termijnen.

Het onderhoud aan de provinciale wegen en vaarwegen wordt uitgevoerd op een conditie-gestuurde, integrale en trajectwijze manier. Deze manier is beschreven in het assetmanagement-systeem gebaseerd op de internationale assetmanagementstandaard NEN-ISO 55001. Het moment van onderhoud wordt zodanig gepland dat precies op tijd wordt onderhouden. Zo blijft de infrastructuur optimaal functioneren tegen de laagste kosten, met overwogen, aanvaardbare risico's.

Het PZI geeft een overzicht van de weg- en vaarwegprojecten waarvan het planmatig onderhoud in de jaren 2018 tot en met 2022 wordt uitgevoerd.”

Een goede provinciale infrastructuur heeft raakvlakken met andere provinciale doelstellingen. In Figuur 1. is dit grafisch weergegeven.



Figuur 1. Relatie met de andere beleidsterreinen (bron: Digitaal Omgevingsbeleid provincie Zuid-Holland)

Bijlage 2.

Relevante wet- en regelgeving

1 Financiële verordening provincie Zuid-Holland 2017

Bovenstaande aanbeveling van de commissie BBV hebben PS vertaald in de financiële verordening. Het betreft de artikelen 8 en 13.

Artikel 8. Beleidsnota's

1. Provinciale staten stellen de kaders waarbinnen het financieel beleid moet passen vast in beleidsnota's.
2. Provinciale staten stellen ten minste eenmaal in de vier jaar de volgende beleidsnota's vast:
 - a. Investerings, waarderingen en afschrijvingen;
 - b. Reserves en voorzieningen;
 - c. Kostprijsberekening en renteberekening;
 - d. Weerstandsvermogen en risicomanagement;
 - e. Onderhoud kapitaalgoederen;
 - f. Verbonden partijen;
 - g. Grondbeleid.
3. Gedeputeerde staten stellen ten minste eenmaal in de vier jaar een beleidsnota bedrijfsvoering vast. Deze wordt ter informatie aan Provinciale staten aangeboden

Artikel 13. Beleidsnota onderhoud kapitaalgoederen

1. De nota onderhoud kapitaalgoederen geeft de beleidsuitgangspunten weer voor de inrichting van het onderhoud en het beoogde onderhoudsniveau. Daarbij worden de normkostensystematiek, het meerjarig budgettaire beslag, en de eventuele noodzaak voor de vorming van een onderhoudsvoorziening aangegeven.
2. Binnen de nota worden in elk geval de volgende onderdelen onderscheiden:
 - a. onderhoud infrastructuur;
 - b. onderhoud gebouwen; en,
 - c. kapitaalgoederen recreatiegebieden.

2 Uitbreiding procedureel kader voor nieuwbouw, beheer en onderhoud provinciale infrastructuur

In juni 2014 hebben PS met besluit 6703 het volgende besloten:

Een uitbreiding van het procedureel kader voor nieuwbouw, beheer en onderhoud van provinciale infrastructuur vast te stellen, inhoudende:

1. De kosten van beheer en onderhoud maken integraal onderdeel uit van de besluitvorming over elk individueel MPI-project en moeten bij uitvoeringsbesluit als beheerslast worden toegevoegd aan het onvermijdelijk beslag op de provinciale begroting in de toekomst;
2. Provinciale Staten beslissen jaarlijks over het langjarig budget voor beheer en onderhoud van infrastructuurprojecten in de vorm van het vaststellen van een Meerjarenprogramma Onderhoud (MPO) te presenteren tegelijk met het Meerjarenprogramma Infrastructuur (MPI) en in samenhang met de provinciale begroting;

3. Met het Kaderbesluit Infrastructuur wordt een doorkijk van de provinciale kapitaal- en beheerlasten van nieuwbouw, verbetering, beheer en onderhoud van provinciale infrastructuur met een horizon van minimaal 30 jaar ter besluitvorming aan Provinciale Staten voorgelegd;
4. Bij door Provinciale Staten vast te stellen Kadernota/Kaderbesluit Infrastructuur worden de consequenties voor beheer en onderhoud van areaalmutaties verwerkt in de meerjarenraming van de begroting op basis van de meest recente projectplanning;
5. Gedeputeerde Staten verwerken jaarlijks de inhoud van het Kaderbesluit Infrastructuur in het Meerjarenprogramma Infrastructuur (MPI) en in een te introduceren Meerjarenprogramma Onderhoud (MPO) en leggen beide programma's ter vaststelling voor aan Provinciale Staten tegelijk en in samenhang met de provinciale begroting;
6. Gedeputeerde Staten gaan op basis van het MPO in de provinciale begroting 2016 een voorziening vormen ter egalisatie van schommelingen in de onderhoudswerkzaamheden aan infrastructuur;
7. Provinciale Staten beslissen één keer in de vier jaar halverwege de collegeperiode bij Kaderbesluit Infrastructuur over de te hanteren normkosten bij beheer en onderhoud van infrastructuur;
8. Uitgangspunt is dat de budgetten voor beheer en onderhoud in het MPO - net zoals dat het geval is voor de budgetten in het MPI - jaarlijks bij Kadernota wordt geïndexeerd;
9. Gedeputeerde Staten zullen naast en tussen het in de Regeling Projecten Zuid-Holland voorgeschreven 'voorbereidingsbesluit' resp. 'uitvoeringsbesluit' in voorkomende gevallen Provinciale Staten een voorstel voor besluitvorming voorleggen teneinde Provinciale Staten in de gelegenheid te stellen hun sturende rol bij projecten te vervullen, en zullen dit altijd doen wanneer Provinciale Staten daarom vragen.



20 02 02832