

Dienst Beheer Infrastructuur

Strategisch Asset Management Plan

2021 - 2023



provincie
Zuid-Holland



Beleidsverklaring Assetmanagement DBI

Oktober 2020

Met de woorden ‘Elke dag beter. Zuid-Holland.’ startte in 2019 het nieuwe college van Gedeputeerde Staten voor een periode van vier jaar. Zuid-Holland is een dichtbevolkte provincie. Meer dan 3,5 miljoen mensen wonen, werken en recreëren in een gebied van nog geen drieduizend vierkante kilometer. Het college wil dat iedereen in Zuid-Holland op een duurzame, snelle en makkelijke manier kan reizen. Van huis naar werk, opleiding of vrijetijdsbesteding en weer terug. De reistijd moet voorspelbaar en betrouwbaar zijn.

Bereikbaar Zuid-Holland is daarom een belangrijk speerpunt in het coalitieakkoord. Met de aanleg en het onderhoud van fietspaden, wandelpaden, (vaar)wegen, bruggen en sluizen draagt de provincie bij aan het mobiliteitsnetwerk voor personen- en goederenvervoer in Zuid-Holland. Zo werkt zij aan de ambitie *Bereikbaar Zuid-Holland*.

Dienst Beheer Infrastructuur

De Dienst Beheer Infrastructuur (DBI) voert beheer, bediening en onderhoud van de provinciale infrastructuur uit. DBI is sinds 1 januari 2018 gecertificeerd voor de ISO 55001-norm Assetmanagement. Met deze certificering valideren we de inbedding van assetmanagement in onze organisatie.

Beheer, bediening en onderhoud wordt zo efficiënt en effectief mogelijk gerealiseerd, zodat maximaal waarde wordt gecreëerd voor maatschappelijke opgaven in het coalitieakkoord. Mede dankzij assetmanagement is onze infrastructuur beschikbaar voor vlot, veilig en duurzaam gebruik.

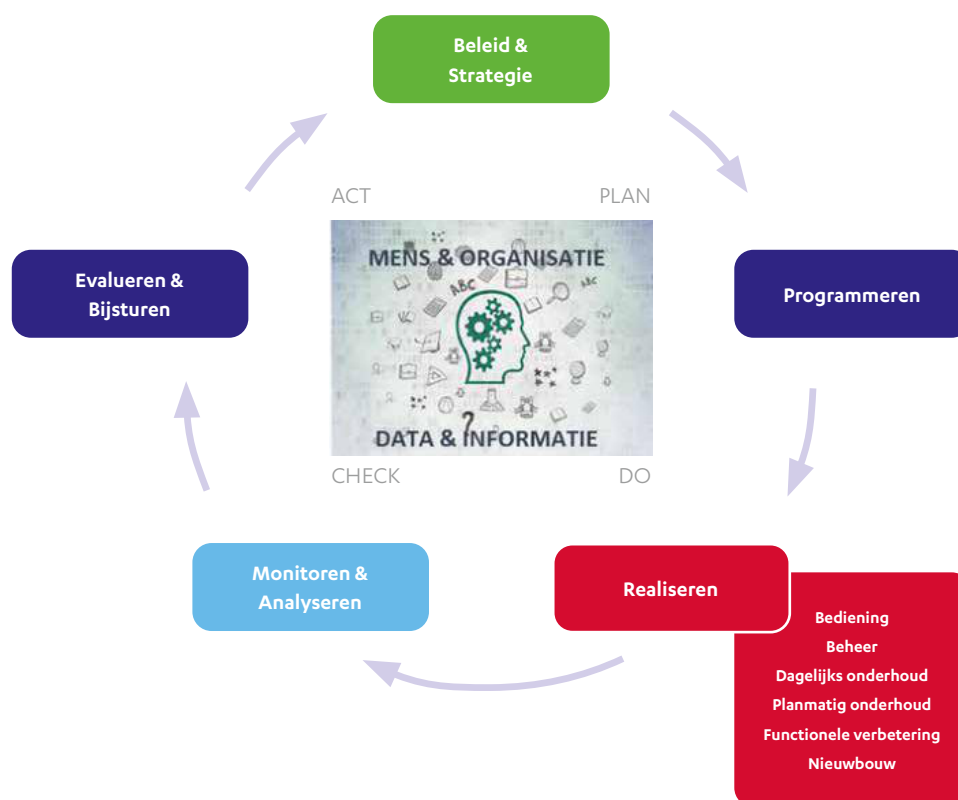
Lerend Systeem

De titel van het coalitieakkoord sluit aan bij ons assetmanagementsysteem. Dit is een ‘lerend systeem’. Terwijl we het beheer optimaliseren, spelen we ook in op veranderingen in de strategische doelen, onze assets, de organisatie, de beschikbare technieken en maatschappelijke ontwikkelingen. Het is een continu proces van leren, anticiperen en verbeteren.

Basis voor ons werk

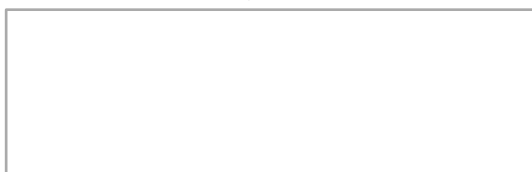
Ook de komende periode is assetmanagement weer de basis voor ons werk. Hiermee geven we invulling aan opgavegericht werken. We blijven werken aan de ontwikkeling van de elementen van de kwaliteitscirkel van Deming (plan-do-check-act) op verschillende niveaus binnen DBI. Deze cirkel is voor assetmanagement vertaald in de iAMpro-roos. Zo kunnen alle medewerkers de onderdelen van het managementsysteem waarbij ze betrokken zijn realiseren, beoordelen en verbeteren.

We creëren maatschappelijke waarde met onze assets. Dat doen we op een betrouwbare en transparante manier. Met passie realiseren we onze opdrachten. Dit doen we kostenbewust en met oog voor de omgeving. Vanuit onze sterke basis werkt de Provincie Zuid-Holland steeds duurzamer en benutten we innovaties.



Hiermee zetten we ons ten volle in voor onze missie:
"Duurzaam vlot en veilig over weg en water, samen met anderen!"

Namens het managementteam DBI,



Directeur Dienst Beheer Infrastructuur,
Provincie Zuid-Holland



Inhoudsopgave

	Inleiding en leeswijzer	6
1	Assetmanagementsysteem	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doelen en rollen	8
1.3	Scope assetmanagement en afbakening assetmanagementsysteem	10
2	Context en kaders voor het assetmanagement	11
2.1	Organisatie	11
2.2	Medewerker	13
2.3	Data en Informatie	14
2.4	Provinciale kaders	14
2.4.1	DBI kaders	15
3	Beleid en strategie	16
3.1	Wet- en Regelgeving	16
3.2	(Landelijke) Richtlijnen	16
3.3	Provinciale Beleidsambities	16
3.4	Omgeving, partners en stakeholders	17
3.5	Trends en ontwikkelingen	18
3.6	Assetmanagementdoelen	19
3.6.1	Veiligheid	19
3.6.2	Bereikbaarheid / Beschikbaarheid	20
3.6.3	Omgevingskwaliteit / Duurzaamheid	20
4	Programmeren	21
4.1	Dagelijks Beheer en Onderhoud	21
4.2	Planmatig Onderhoud	21
4.3	Functionele Verbeteringen	22
4.4	Nieuwbouw	22
4.5	Bediening	22
4.6	Toezicht en handhaving	22
5	Realiseren	23
5.1	Processen	23
5.2	Risicomanagement	23
5.3	Ondersteuning	24
5.3.1	Bedrijfsmiddelen	24
5.3.2	Communicatie	24
6	Monitoren en analyseren	26

7	Evaluëren en bijsturen	27
7.1	Interne audits	27
7.2	Externe audits	27
7.3	Tussentijdse evaluaties	27
7.4	Directiebeoordeling	27
7.5	Ontwikkelopgave	28
7.5.1	Verandermanagement	28
	BIJLAGEN	29
	BIJLAGE A OMVANG AREAAL	30
	BIJLAGE B RELEVANTE WET- EN REGELGEVING	34
	BIJLAGE C MAATREGELEN EN ONTWIKKELINGEN DUURZAAMHEID	36
	BIJLAGE D OPZET INFRA-INNOVATIESTRATEGIE	38
	BIJLAGE E ISO 55001	39
	BIJLAGE F AFKORTINGEN	40



Inleiding en leeswijzer

De provinciale infrastructuur is één van de middelen waarmee de provincie haar mobiliteitsbeleidsdoelen realiseert. Met het realiseren van deze mobiliteitsdoelen worden de voorwaarden gecreëerd om de provincie Zuid-Holland te ontwikkelen en waar de mensen met plezier wonen, werken en recreëren.

Assetmanagement (AM) is het instrument waarmee DBI met haar assets een maximale toegevoegde maatschappelijke waarde voor gebruikers en omgeving creëert tegen aanvaardbare kosten en risico's.

Een belangrijk onderdeel van ons assetmanagement is het opstellen van een strategisch assetmanagementplan (SAMP). Het SAMP wordt gebruikt voor het vaststellen van de assetmanagementdoelstellingen. Het legt daarmee de verbinding tussen beleidskaders en realisatie van de bediening, beheer en onderhoud van infrastructuur. De provincie heeft ervoor gekozen om hiervoor de werkwijze van assetmanagement toe te passen op basis van de internationale standaard: de NEN ISO 55001.

Het SAMP heeft betrekking op alle assets die zijn onderverdeeld in zes categorieën: wegen, vaarwegen, vaste kunstwerken, beweegbare kunstwerken, dynamisch verkeersmanagement en groen. In de afzonderlijke assetplannen wordt de werkwijze vastgelegd en de daaruit afgeleide taken en verantwoordelijkheden. De verbindende factor tussen de verschillende assetplannen wordt gevormd door het SAMP.

De looptijd van dit SAMP en de bijbehorende assetplannen is in principe vier jaar. Na twee jaar vindt, indien nodig, een beperkte actualisatie plaats.

Voor u ligt het tweede SAMP van de Provincie Zuid-Holland. De afgelopen vier jaar is assetmanagement binnen de provincie geïmplementeerd en gebruikt. De implementatie heeft er voor gezorgd dat het beheer en onderhoud van de verschillende assets beter is geworden en voornamelijk meer toestandafhankelijk. Daarnaast heeft het SAMP en het gehele assetmanagement systeem er voor gezorgd dat de vertaling van de doelen in het beheer en onderhoud herleidbaarder is geworden. Echter hebben we ook gemerkt dat het SAMP gemakkelijk een papieren tijger kan worden. Om dit te voorkomen en het SAMP beter aan te laten sluiten bij de beleving van assetmanagement binnen de organisatie is er voor gekozen om zowel het SAMP als de onderliggende assetplannen beknopter te maken en hiermee ook leesbaarder voor de werknemers van de Provincie Zuid-Holland. Uitwerkingen zijn in onderliggende documenten en systemen opgenomen.

Leeswijzer

Hoofdstuk 1 beschrijft het door ons gehanteerde assetmanagementsysteem. Hoofdstukken 2 tot en met 7 geven een overzicht van de gehanteerde strategieën per processtap van ons assetmanagementsysteem.

1 Assetmanagementsysteem

Dit hoofdstuk beschrijft waarom de Dienst Beheer Infrastructuur (DBI) het instrumentarium van assetmanagement gebruikt voor het beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur en hoe dit systeem wordt ingevuld.

1.1 Aanleiding

Het is de wettelijke taak van de provincie om haar infrastructuur te bedienen, beheren en te onderhouden voor gebruik. DBI is de beheerder van de provinciale infrastructuur, de assets of ook wel de eigendommen of bedrijfsmiddelen genoemd.

De provinciale infrastructuur, de assets kunnen worden gebundeld in de groepen:

Assetgroep	Omvang
Wegen	550 kilometer provinciale wegen
Vaarwegen	143 kilometer provinciale vaarwegen
Vaste Kunstwerken	550 vaste kunstwerken
Beweegbare Kunstwerken	91 aantal beweegbare kunstwerken (waarvan 72 in eigendom)
Dynamisch verkeersmanagement en technische installaties	Talrijke systemen en technische installaties (o.a. ruim 11.000 lichtmasten, honderden camera's en tientallen informatiepanelen)
Groen	1.100 hectare groen langs de wegen en vaarwegen

Bron: Nota Onderhoud Kapitaalgoederen, 1 juli 2020, zie voor een nadere onderverdeling Bijlage A

Dit deels zeer intensief gebruikt infrastructuurnetwerk vormt een belangrijke schakel in het hele mobiliteitsnetwerk in de provincie.

Naast de grote, maar niet kwantificeerbare, maatschappelijke waarde heeft de provinciale infrastructuur ook een financiële waarde. Per jaar wordt circa € 120 miljoen uitgegeven aan bediening, beheer en onderhoud. Dit komt overeen met ongeveer 15% van de totale uitgaven van de provincie.

DBI wil dit beheer of assetmanagement effectief en efficiënt uitvoeren om daarmee de provinciale mobiliteitsdoelen te realiseren.

De provincie maakt de keuze om haar werkwijze van assetmanagement te spiegelen aan de internationale standaard: de NEN ISO 55001. Deze internationale norm specificiert de eisen voor het opzetten, implementeren, onderhouden en verbeteren van een assetmanagementsysteem.

De NEN ISO 55001 is voor de infrastructuur landelijk nader met andere infrabeheerders uitgewerkt en vormgegeven in de instrumenten van het samenwerkingsplatform iAMPro. De provincie omarmt deze instrumenten, past ze toe, werkt ze nader uit voor onze situatie en deelt haar kennis en ervaringen met het landelijk netwerk.

1.2 Doelen en rollen

Met assetmanagement realiseert DBI haar wettelijke taken alsmede provinciale beleidsambities; *betrouwbaar, transparant, efficiënt en effectief*. Daarbij zoeken we een balans tussen prestaties, risico's en kosten.

Inzicht, overzicht en transparantie in afwegingen is cruciaal voor een goede relatie met de diversiteit aan gebruikers en stakeholders van/rond onze infrastructuur.

Assetmanagement is een werkwijze:

- waarmee we politieke keuzes vertalen naar de uitvoering;
- waarmee we de verbinding met de ambities bewaken op veiligheid, bereikbaarheid/beschikbaarheid en omgevingskwaliteit/duurzaamheid,
- waarin we heldere afwegingen maken tussen prestaties, kosten en risico's;
- die gestandaardiseerd en transparant is;
- waarin we kennis en informatie borgen en uitwisselen;
- waarmee het we de navolgen van wet- en regelgeving onder controle brengen;
- die ruimte biedt voor reflectie/leren, verbetering, aanpassing en innovatie;
- die leidt tot voortdurende verbetering.

Assetmanagementrollen

DBI vervult de rol van assetmanager (beheerder van infra) voor de asset owner (eigenaar): Provinciale Staten. De eigenaar formuleert eisen en wensen voor de prestaties van de infrastructuur. De eisen en wensen voor deze prestaties vloeien voort uit een mix van wet- en regelgeving, (landelijke) richtlijnen, provinciale beleidsambities, wensen uit de omgeving en in samenwerking met onze ketenpartners. Voor de realisatie van bediening, beheer en onderhoud worden serviceproviders zoals adviesbureaus en aannemers ingeschakeld.

Continu verbeteren

Een assetmanagementsysteem is een 'lerend systeem'. Terwijl het beheer wordt geoptimaliseerd, wordt ook ingespeeld op veranderingen in de strategische doelen, de arealen, de organisatie, de beschikbare technieken en maatschappelijke ontwikkelingen. Het is een continu verbeterings- en aanpassingsproces. De basis voor het leren is de Cirkel van Deming, ook bekend als plan-do-check-act (PDCA). Deze cirkel is in de processtappen van het assetmanagementsysteem ingebouwd.

Bij 'Plan' zeg je wat je wilt gaan doen.

Bij 'Do' doe je wat je hebt gezegd.

Bij 'Check' kijk je kritisch naar wat je hebt gedaan

Bij 'Act' verander je wat je doet als uit de 'Check' blijkt dat dat nodig is.

Assetmanagement bestaat uit de processtappen of activiteiten die nodig zijn om de infrastructurele kapitaalgoederen op een doelmatige, duurzame en kosteneffectieve wijze te beheren, afgestemd op de strategische doelen van de organisatie en de behoeften van de stakeholders.

Het doorlopen van de processtappen en alle activiteiten zijn beschreven in het vervolg van dit SAMP, in de assetplannen, het handboek assetmanagement en de diverse werkprotocollen. Dit heeft als doel dat de belangrijkste risico's voor het gebruik van de infrastructuur beheerst worden en dat deze risico's niet optreden. De belangrijkste risico's zijn:

1. **Ongewenst gebruik van het areaal**

Ongewenst gebruik leidt tot schade aan het areaal en ongewenst gebruik leidt tot onveilige situaties voor de andere gebruikers van het areaal.

2. **Het areaal in onvoldoende mate beschikbaar voor de gebruiker**

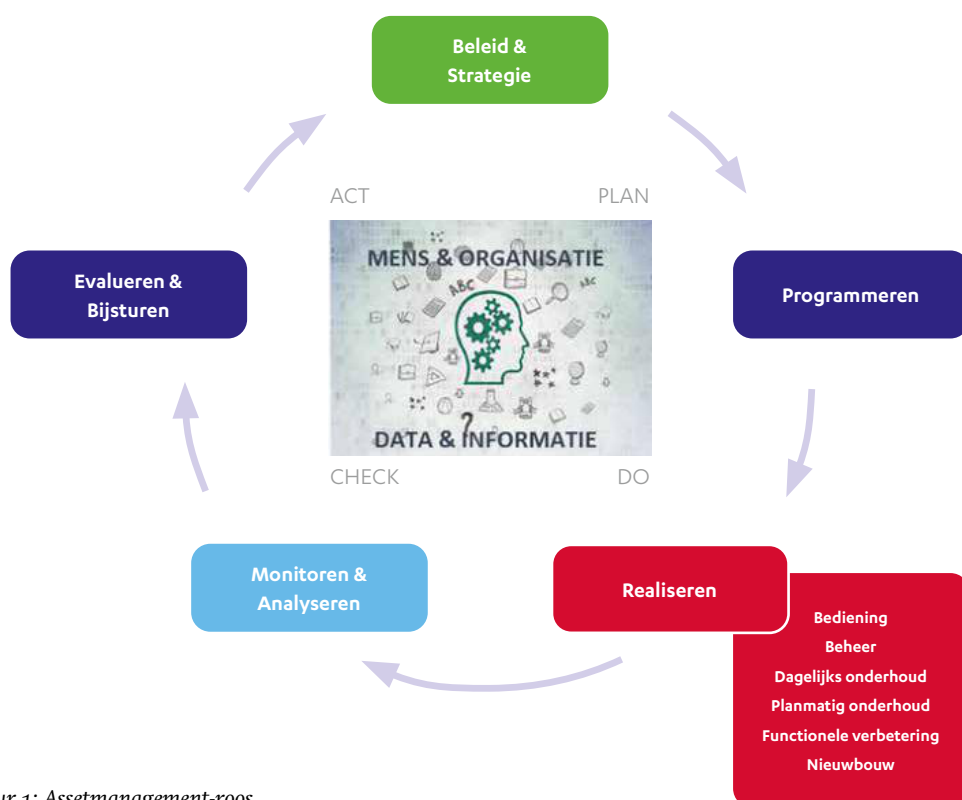
Bestaand areaal vormt een schakel in het mobiliteitsnetwerk van de provincie om de vraag van de gebruiker optimaal te bedienen. Incidenten en onderhoudswerkzaamheden kunnen tijdelijk leiden tot een verkleining van de netwerkcapaciteit.

3. **Het areaal levert niet de gewenste/afgesproken prestaties**

De tijd (veroudering), het weer (hitte, kou, storm) en het gebruik van het areaal (slijtage, incidenten) zijn van invloed op de prestaties die het areaal kan leveren. Als de prestaties door deze omstandigheden onder een bepaald niveau zakken, nemen risico's toe voor het gebruik van het areaal en ontstaat overlast.

Processtappen assetmanagement

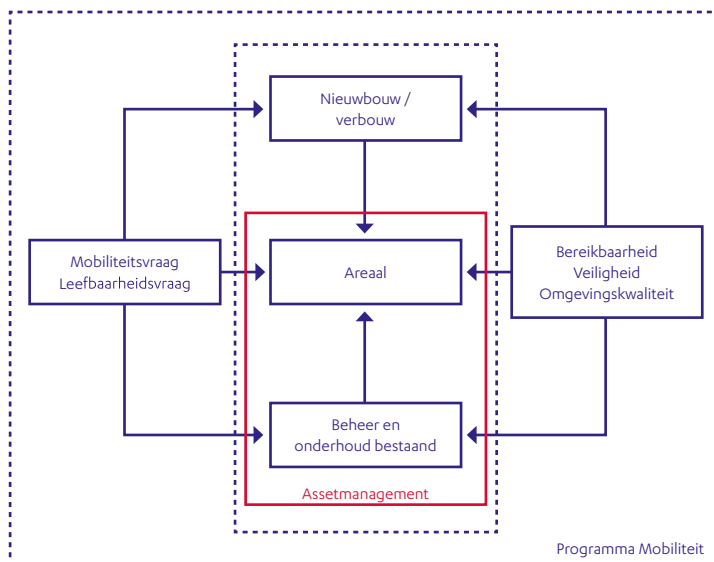
DBI hanteert onderstaande assetmanagement processtappen: Mens en organisatie, data en informatie zijn het hart van de roos. Medewerkers en organisatie begeleiden met behulp van data en informatie de inhoudelijke processtappen Beleid & Strategie, Programmeren, Realiseren, Monitoren & Analyseren en Evalueren & Bijsturen.



Figuur 1: Assetmanagement-roos

1.3 Scope assetmanagement en afbakening assetmanagementsysteem

Assetmanagement ziet op de totale levenscyclus van de infrastructuur, van nieuwbouw en functionele verbetering tot aan sloop en vervanging. DBI is verantwoordelijk voor de beheerfase van deze levenscyclus. Andere organisatiedelen van de provincie zijn verantwoordelijk voor nieuwbouw. Het assetmanagementsysteem van DBI is daarom opgezet voor en beperkt tot de beheerfase (zie figuur 2).



Figuur 2: Scope assetmanagement systeem

De scope van het assetmanagementsysteem is samengevat:

De bedien-, beheer- en onderhoudsactiviteiten, inclusief de vergunningverlening en handhaving, die DBI gedurende de beheerfase van de levenscyclus uitvoert ten behoeve van de instandhouding van de infrastructurele assets: wegen, vaarwegen, groen, vaste en beweegbare kunstwerken, dynamisch verkeersmanagement en technische installaties, waarvoor de provincie Zuid-Holland op grond van de Omgevingsverordening of de Wegenlegger is aangewezen als beheerder.

Naast de beheerprocessen van het assetmanagementsysteem zijn er processen ingericht voor het adviseren in de nieuwbouwfase en voor de overdracht van nieuwbouw naar de beheerfase. Deze processen waarborgen dat nieuwbouw en verbeteringen, na realisatie en in de beheerfase, voldoen aan de eisen en wensen die met het assetmanagementsysteem worden nagestreefd. Ook zijn adviesprocessen ingericht om knelpunten in het netwerk van de infrastructuur te identificeren en met functionele verbeteringen deze knelpunten op te heffen en om innovaties door te voeren. Ook voorzien deze processen in de gevallen waarin nieuw- of verbouwprojecten gecombineerd worden met onderhoudsprojecten.

Voor het uitvoeren van haar taken zet DBI ook bedrijfsmiddelen in, bijv. (vaar)wegsteunpunten, bediencentrales, gladheidsbestrijdingsmateriaal, patrouillevoertuigen, etc. Ook de processen voor het aantrekken, beheren en afstoten van deze bedrijfsmiddelen maken geen onderdeel uit van het assetmanagementsysteem.

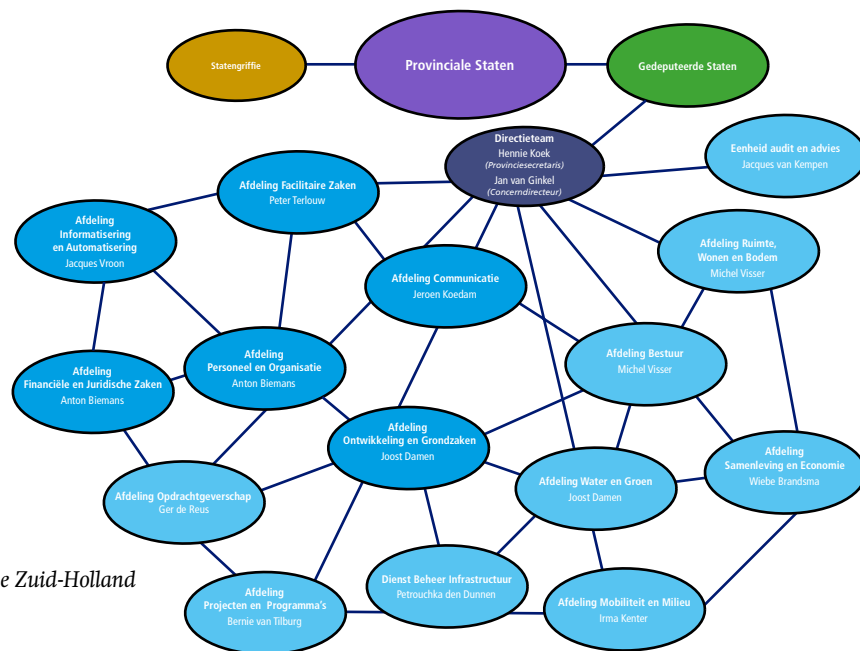
2 Context en kaders voor het assetmanagement

Een assetmanagementsysteem werkt alleen als iedereen er op de afgesproken wijze mee aan de slag gaat. Hiertoe worden in gezamenlijkheid afspraken gemaakt. Het doel is dat met behulp van het systeem werkzaamheden beter en vlotter zullen worden uitgevoerd. 'Mens en organisatie' is geen processtap, maar staat in het hart van de AM-roos. Immers: alles draait om de mensen die de behoeften uitvoeren.

2.1 Organisatie

Provincie Zuid-Holland is een middenbestuur dat zich richt op een groot aantal maatschappelijke opgaven. Zij beschikt over een uitgebreid infrastructureel netwerk, waarmee het de provincie bereikbaar houdt en bijdraagt aan haar maatschappelijke opgaven. De provinciale organisatie kent een dualistisch bestuur. Dit houdt in dat Provinciale Staten (PS) de kaders stellen waarbinnen Gedeputeerde Staten (GS) het beleid uitvoeren. GS leggen jaarlijks aan PS verantwoording af over de wijze waarop GS uitvoering hebben gegeven aan het geformuleerde beleid, de hiermee gerealiseerde maatschappelijke doelen en de hiervoor ingezette middelen.

De ambtelijke organisatie ondersteunt GS bij de uitvoering van het beleid. Binnen deze ambtelijke organisatie is de afdeling Mobiliteit en Milieu (M&M) verantwoordelijk voor de voorbereiding van het mobiliteitsbeleid en keuzes voor nieuwbouw en het aanpassen van de infrastructuur (verbouw). De Dienst Beheer Infrastructuur (DBI) is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur. De afdeling Projecten en Programma's (P&P) geeft uitvoering aan het nieuwbouw en verbouwprogramma. De planmatige onderhoudsprojecten, waarin tevens functionele verbeteringen kunnen worden meegenomen, worden uitgevoerd door DBI. De concernafdelingen, zoals FJZ en I&A, ondersteunen de afdelingen van de andere directies bij de uitvoering van hun taken. Onderstaand schema geeft het organogram van de ambtelijke organisatie weer.



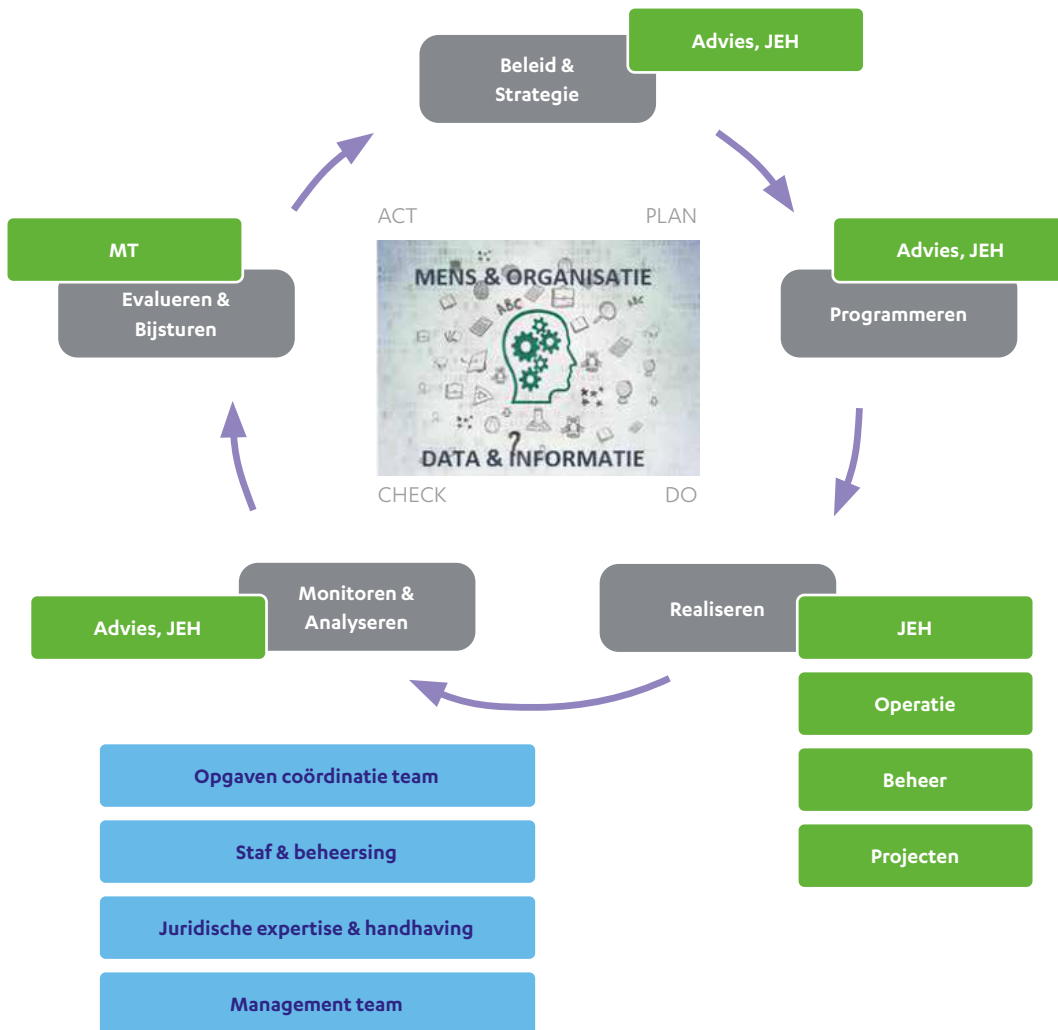
Figuur 3:
Organogram provincie Zuid-Holland
juni 2020

Een assetmanagementsysteem werkt alleen als iedereen er op de afgesproken wijze mee aan de slag gaat. Hiertoe worden in gezamenlijkheid afspraken gemaakt, zodat iedereen die betrokken is bij het managen van de assets, zijn rol (her)kent en ook de betekenis ervan ziet in het gehele stelsel, van uitvoerder tot bestuurder.

DBI is sinds 1 januari 2018 heringericht en sluit daarmee aan bij:

- Wettelijk beschreven rollen;
- Uitgangspunten uit de ISO 55001-norm Assetmanagement;
- Organisatieregeling Opgavegericht Werken.

DBI is ingericht naar rollen/processtappen in de AM-keten. Hiermee is een eenheid zowel een kenniscluster als een uitvoerder van een coherente verzameling van opdrachten. Er zijn eenheden die zich bezighouden met het primaire assetmanagementproces (groen) en eenheden die het primaire proces ondersteunen (blauw) en eenheden die beide rollen vervullen. Het overdragen van een product in de AM-keten van rol naar de volgende rol wordt ondersteund in de besluitvormingsstappen, zoals opgenomen in de provinciebrede werkproces ten behoeve van projecten PO&U 2.0 (projectontwikkeling en uitvoering). PO&U 2.0 beschrijft processen, taken en rollen bij het uitvoeren van projecten (hiervan is een [interactieve visualisatie](#) gemaakt: per proces staan hierin links naar relevante documenten).



Figuur 4: Eenheden en hun primaire rol in de AM-keten

De sinds 2018 gerealiseerde organisatie-inrichting sluit goed aan op bovenstaande uitgangspunten en wordt verder doorgezet en versterkt. Diverse evaluaties laten zien dat er nog zeker verbetering mogelijk is op het verder aanscherpen van de rollen die bijdragen aan de producten en processen in de AM-keten.

2.2 Medewerker

De inhoud is belangrijk, wij zijn een kennisorganisatie. Het zijn echter de mensen die met die kennis het werk uitvoeren. Inzicht in hoe wij als mensen willen (samen)werken is daarmee een essentieel onderdeel van ons succes. Op procesniveau organiseren we met elkaar het gesprek hierover als onderdeel van ons werk. Zo maken we met elkaar concreet wat we verstaan onder professioneel samenwerken in een lerende omgeving.

Onze organisatie bestaat uit medewerkers met voldoende kennis van de inhoudelijke opgaven om strategisch beleid te kunnen vertalen naar het eigen werken. Dit betekent dat medewerkers

- **regie** kunnen nemen op de **vaste en variabele** opgaven/opdrachten;
- vanuit persoonlijk leiderschap **actief** bezig zijn met hun **competentieontwikkeling**;
- vanuit de basisopgaven, altijd zoeken naar **innovaties** voor meer **efficiëntie en effectiviteit**;
- werken met een **positieve instelling, omgevingsbewustzijn, integrale blik en politiek bestuurlijke sensitiviteit**.

De eenheden hebben de ambitie om op elkaar **ingespeeld** te zijn en **efficiënt en effectief samen te werken**. Onderling en tussen de eenheden. Daarom werken we aan:

- Vertrouwen
- Gemeenschappelijk beeld van waarden en doelen
- Benutten individuele kennis en competenties
- Korte stappen en resultaten richting lange termijn doelen

Dit pakken we op in zowel dagelijkse omgang als in bewust hiervoor bestemde teamsessies.

De ambitie is om medewerkers zoveel mogelijk te koppelen aan opgaven waar hun betrokkenheid ligt en waar hun **kennis, competenties of ontwikkelbehoefte** het beste tot uiting komen. Vanzelfsprekend zal het nodig zijn alle opdrachten uit te voeren. Medewerkers zullen juist ook de voor hen minder aantrekkelijk opdrachten moeten oppakken als de situatie dat vraagt.

De kerntaken van DBI vragen om een vaste bezetting. Diverse tijdelijke opdrachten zijn meer gebaat met een tijdelijk team. Flexibiliteit en maatwerk zijn het uitgangspunt.

Essentieel voor een assetmanagement organisatie is het hebben van een cultuur waarin medewerkers zich bewust zijn van hun bijdrage aan de assetmanagement doelstellingen en daar risico gestuurd en kostenbewust naar handelen. De benodigde competenties van de medewerkers worden benoemd in het Strategisch Personeelsplan.

Om over de juiste kennis te beschikken wordt binnen het thema kennismanagement geïnventariseerd welke kennis binnen de organisatie benodigd en beschikbaar is, of voor langere tijd is ingehuurd. Door enerzijds bij de werving van nieuwe medewerkers vast te stellen aan welke kennis en op welk niveau behoefte is en anderzijds de huidige medewerkers (bij) te scholen, kan worden geborgd dat DBI over de juiste kennis beschikt om haar taken uit te voeren.

2.3 Data en Informatie

Om te kunnen sturen op prestaties, risico's en kosten, is er informatie nodig over uiteenlopende aspecten rond de fysieke gesteldheid van assets, de processen en de besluitvorming. Daarom is informatiemanagement essentieel binnen assetmanagement en bevindt dit thema zich met 'mens en organisatie in het hart van de iAMpro-roos.

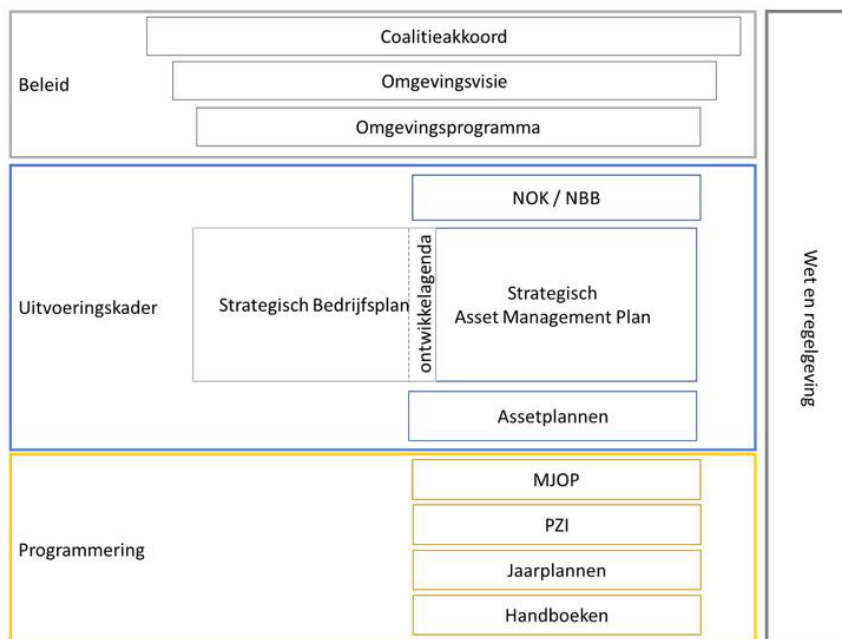
In de huidige situatie is er veel data en informatie beschikbaar. De informatie is soms nog versnipperd en nog niet integraal verbonden en nog niet eenvoudig toegankelijk.

De ambitie is om op korte termijn enkele ontwikkelingen te versterken en te versnellen zodat data- en informatiebeheer een structureel thema is binnen DBI. Onze ambitie:

- grip op data met goed beheer bij rollen, in processen en contracten;
- we zetten in op validatie en begeleiding en besteden operationele data-inwinning uit;
- we zorgen ervoor dat digitalisering en informatiemanagement DBI-breed wordt opgepakt, uitgevoerd en afgestemd;
- we voeren i-Projecten vanuit integraal portfoliomanagement projectmatig uit;
- we intensiveren de samenwerking met I&A, met duidelijke afspraken;
- we werken landelijk samen en gebruiken landelijke standaarden;
- data/informatie productkeuzes maken we op basis van beoordeling nut/noodzaak/meerwaarde en effect op mensen, organisatie en middelen
- 'data-gedreven werken voor de massa': samen ontwikkelen we vaardigheden, dashboards, (kritische) prestatie-indicatoren en toegankelijke data.

2.4 Provinciale kaders

Provincie Zuid-Holland is een organisatie waar het beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur een onderdeel van is. Er binnen de provinciale organisatie verschillende beleidskaders van toepassing om de ambities van PS te realiseren. Deze beleidskaders worden verder toegelicht in het hoofdstuk beleid en strategie. In onderstaande figuur zijn deze verschillende beleidsstukken gevisualiseerd om een overzicht te geven tussen deze verschillende plannen.



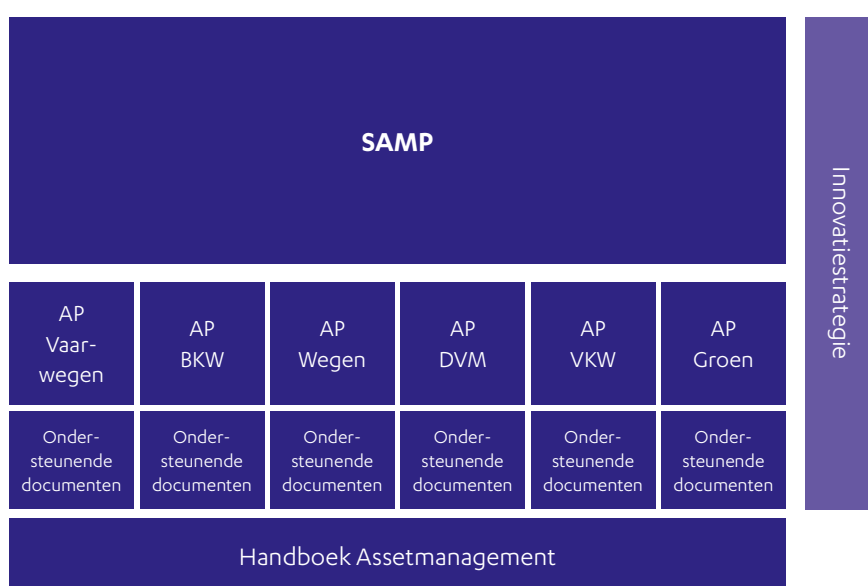
Figuur 5: Externe kader assetmanagement

Zowel het SAMP als de assetplannen worden minimaal vierjaarlijks geactualiseerd en afgestemd op de maatschappelijke en beleidsmatige ontwikkelingen. Indien wenselijk vindt tussentijds een update plaats.

De Nota Onderhoud Kapitaalgoederen (NOK) en de Nota Budgetbehoefte (NBB) worden om de vier jaar, of zoveel eerder als noodzakelijk, herzien. Hierin wordt het gewenste niveau van presteren van de assets vastgelegd en financieel vertaald op basis van het actuele prijspeil. De NOK en NBB vormen een bijlage bij het Kaderbesluit bereikbaarheid, waarmee PS de financiële kaders voor de ambitie Bereikbaar Zuid-Holland vastleggen.

2.4.1 DBI kaders

Binnen DBI zijn er naast en onder het SAMP verschillende plannen actief om het assetmanagement-systeem goed te laten werken.



Figuur 6: Interne kader assetmanagement;

Onder het SAMP zijn er 6 assetplannen ontwikkeld voor de verschillende assetgroepen. De assetplannen werken de beheer en onderhoudsstrategieën tactisch uit voor de verschillende assetgroepen. Operationeel voor de verschillende werkzaamheden worden de assetplannen verder uitgedetailleerd in ondersteunende documenten zoals Programma's van Eisen en Handboeken.

Naast de prestaties voor het areaal als veiligheid, bereikbaarheid/beschikbaarheid en omgevingskwaliteit/duurzaamheid heeft de provincie in haar beleid economische ambities geformuleerd voor het stimuleren van innovaties en ontwikkeling. De innovatiestrategie zal in 2021 ontwikkeld zijn en als bijlage bij dit SAMP worden gevoegd. Bijlage D geeft de richting aan hoe invulling gegeven wordt aan dit thema binnen het assetmanagement. In het handboek assetmanagement staan de werkprocessen en informatiesystemen beschreven die gebruikt worden bij de uitvoering van assetmanagement.



3 Beleid en strategie

In deze processtap worden vanuit provinciale beleidsambities, input van stakeholders en anticiperend op trends en ontwikkelingen, kaders gedestilleerd voor de prestaties van de infrastructuur te weten en de assetmanagementdoelstellingen beschreven.

3.1 Wet- en Regelgeving

De wet- en regelgeving die geldt voor de assets en het assetmanagement worden gevolgd en gelden als randvoorwaarden in onze verdere processen. De belangrijkste voor ons zijn:

- Provinciewet
- Aanbestedingswet
- Waterwet
- Bouwbesluiten
- Wegen- en wegenverkeerswet
- Omgevingswet (verwacht 2022)

Een overzicht van de wetgeving is te vinden in de Tabel Relevante Wet- en Regelgeving in Bijlage B.

3.2 (Landelijke) Richtlijnen

Er zijn diverse (landelijke) richtlijnen ontwikkeld die gevolgd worden in het beheer en onderhoud van de assets. Deze richtlijnen worden in samenwerking met verschillende kennisinstituten, zoals het CROW, en andere overheden en marktpartijen ontwikkeld. Dit zorgt er voor dat de richtlijnen van goede uitgangspunten bevatten en daarnaast ook goed toe te passen zijn binnen de provincie.

3.3 Provinciale Beleidsambities

Het college heeft haar ambities verwoord in '[Elke dag Beter. Zuid-Holland. Coalitieakkoord 2019-2023](#)'.

Deze coalitie kiest voor een gezonde en groene economie, waar iedereen mee doet. Voor een bereikbaar Zuid-Holland waarbij verkeers- en waterveiligheid voorop staan. Voor een verantwoord en realistisch klimaat- en energiebeleid ... Wij staan voor een Zuid-Holland waarin vrijheid en verantwoordelijkheid hand in hand gaan. Hierbij zoeken wij samenwerking met andere overheden, maatschappelijke organisaties, bedrijven en - niet in de laatste plaats - met de inwoners van Zuid-Holland. Zo willen we onze doelen bereiken.

Het college heeft daarbij de volgende ambities benoemd:

- Bereikbaar Zuid-Holland
- Sterke steden en dorpen
- Schone energie voor iedereen
- Concurrerende Zuid-Holland
- Versterken natuur in Zuid-Holland
- Gezond en veilig Zuid-Holland

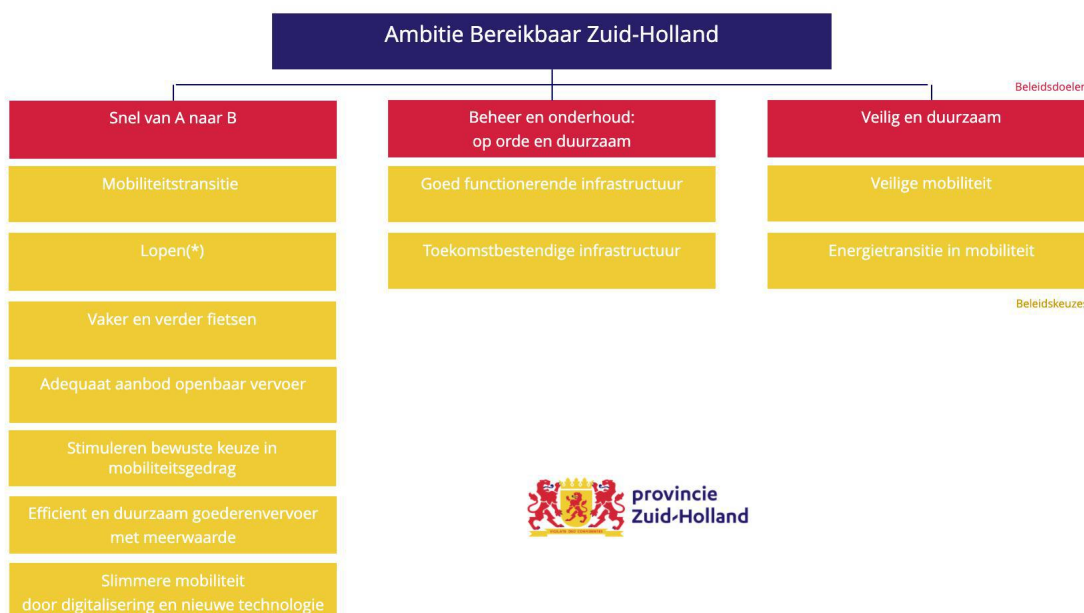
De ambities zijn vertaald in diverse beleidsdoelstellingen die zijn samengebracht in onze [Omgevingsvisie](#). Deze visie is vervolgens uitgewerkt in beleidskeuzes en programma's.

De ambitie Bereikbaar Zuid-Holland wordt uitgewerkt in het [omgevingsprogramma](#).

Ambitie 2: bereikbaar Zuid-Holland: efficiënt, veilig en duurzaam over weg, water en spoor

Snel van A naar B. Naar school, naar het werk, een bezoek aan vrienden of om goederen te bezorgen. Een goede bereikbaarheid is belangrijk voor de leefbaarheid, welzijn, economische ontwikkeling en een goede ontsluiting van woon- en werkgebieden. Daarom zorgt de provincie voor de aanleg en onderhoud van fietspaden, wandelpaden, (vaar)wegen, bruggen en sluizen. En investeren we in goed openbaar vervoer en nieuwe vervoerswijzen. Ook zorgt de provincie ervoor dat alles goed functioneert en op elkaar aansluit. Zo kan iedereen een snelle, veilige en duurzame reis van deur tot deur maken: lopend, met de fiets, het openbaar vervoer, de auto of een combinatie daarvan. Ook voor vrachtvervoer streven we naar een bewuste keuze: De bakfiets of zero-emissie stadslogistiek in de binnenstad, vrachtwagen, trein, schip of buisleiding voor grotere afstanden.

Beheer en onderhoud op orde en duurzaam is één van de pijlers waarmee de ambitie Bereikbaar Zuid-Holland vorm krijgt. De ambities voor beheer en onderhoud en asset management worden uitgewerkt in de beleidskeuzes goed functionerende infrastructuur en toekomstbestendige infrastructuur.



Figuur 7: Doelen bereikbaar Zuid-Holland

3.4 Omgeving, partners en stakeholders

De provincie heeft een diverse samenstelling van interne en externe stakeholders. De externe stakeholders zijn via de verkiezingen en het vaststellen van PS indirect vertegenwoordigd. Verder is de directe participatie van diverse stakeholders vastgelegd met het [participatiekompas](#). De directe betrokkenheid van de stakeholders in de provinciale besluitvorming is enerzijds afhankelijk van de mate waarin ze invloed hebben op de provinciale strategie en de uitvoering van het beleid. Anderzijds wordt hun rol bepaald door de mate van interactie tussen de provinciale beheertaak en de maatschappelijke taak van de stakeholder.

Bij de uitwerking van het door PS geformuleerde beleidskader naar tactisch/operationele plannen en de uitvoering daarvan spelen opnieuw belangen van de verschillende stakeholders. In de uitvoering van het assetmanagement moeten deze belangen opnieuw worden afgewogen. Binnen de infrastructuur kunnen de volgende stakeholders worden onderkend:

1. De gebruikers, zoals automobilisten, fietsers, (binnenvaart)schippers;
2. De omwonenden;
3. De bedrijven die worden ontsloten via het areaal, waaronder benzinstations, bedrijventerreinen;
4. Andere overheden zoals gemeenten, Rijkswaterstaat;
5. Hulpdiensten;
6. Eigenaren van assets boven, onder of langs het provinciale netwerk, bijv. kabels en leidingen, duikers;
7. Belangenverenigingen, zoals de ANWB, VVN, Milieudefensie,
8. Ministeries in het ruimtelijke en infrastructurele domein;
9. Kennisinstituten, zoals het CROW, TNO

Via omgevingsmanagement in elke processtap houdt DBI op het niveau van tracés contacten met de naaste omgeving om behoeften en verwachtingen tijdig te signaleren. In de verschillende processtappen wordt zowel strategisch, tactisch als operationeel omgevingsmanagement toegepast. De hiermee verkregen informatie wordt betrokken in het afwegingskader dat aan de besluitvorming over de scope van het project ten grondslag ligt.

Het uitvoeren van planmatig onderhoud heeft een grote impact op deze stakeholders. Het biedt ook kansen om andere (infrastructurele) wensen gelijktijdig op te pakken. Door tijdig met de afdeling M&M, andere *asset owners* en belangengroeperingen op te trekken kan in de trajectstudie (de aanloopfase naar het project) worden geïnventariseerd waar werk-met-werk kan worden gemaakt en wordt de overlast voor de omgeving tot een minimum beperkt. Het externe omgevingsmanagement wordt door de omgevingsmanagers gedaan.

De diverse stakeholders hebben niet alleen belangen bij nieuwbouw, verbouw en planmatig onderhoud van het areaal, maar ook bij het dagelijks onderhoud en het gebruik. Als een brug moet worden geopend voor de scheepvaart, wordt een weg afgesloten voor de weggebruiker.

Ten behoeve van meldingen en klachten is er een Klanten Contact Centrum (KCC). Op de provinciale website staat een contactformulier of telefoonnummer. Vragen van burgers en andere stakeholders worden via het KCC doorgestuurd naar een medewerker. Deze onderzoekt wie het best kan antwoorden. De afhandeling moet binnen een bepaalde tijd plaatsvinden.

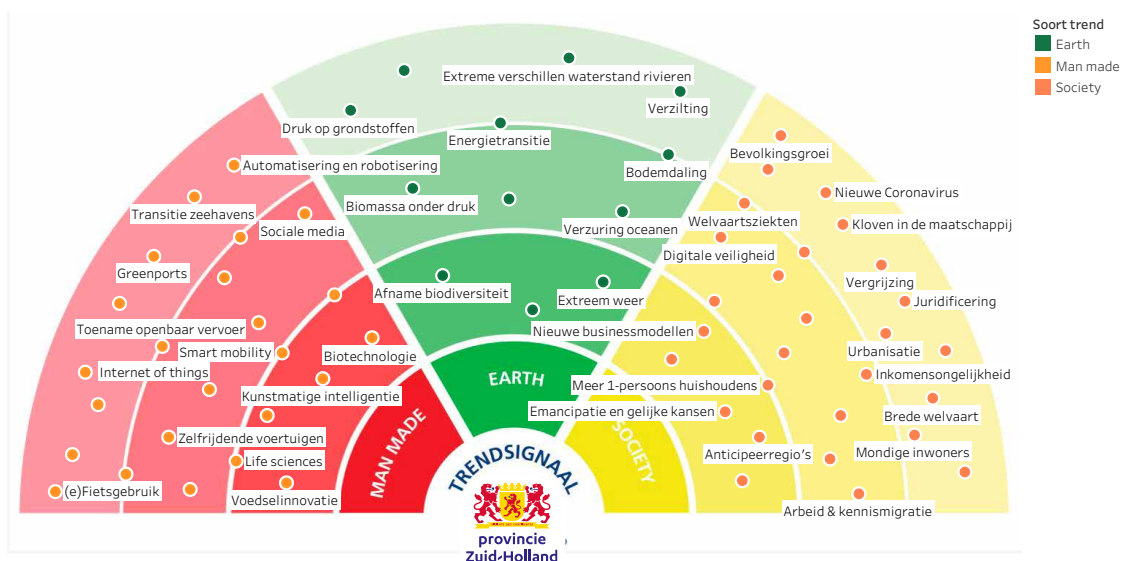
Naast de externe stakeholders, zijn er ook interne stakeholders. De afdeling Mobiliteit & Milieu is al benoemd als belangrijke strategische partner. Verder zijn de afdelingen Water & Groen (biodiversiteit, recreatie en waterkwaliteit), Ruimte, Wonen & Bodem (ruimtelijke inrichting van de Provincie) en Samenleving & Economie (cultuurhistorische waarde en bereikbaarheid als instrument voor economische ontwikkeling) belangrijke interne stakeholders waarmee DBI regelmatig samenwerkt.

3.5 Trends en ontwikkelingen

Met haar [trendsignaal](#) volgt provincie Zuid-Holland de relevante trends en ontwikkelingen. Voor het beheer van infrastructuur zijn met name de trends relevant die de mobiliteit beïnvloeden:

- Verstedelijking;
- Bevolkingsgroei en vergrijzing;
- Automatisering en open data;
- Energietransitie;
- Smart mobility;
- Toename fiets en e-bike.

In de [toekomstagenda](#) programmeren we onderzoeken die deze trends nader analyseren.



Figuur 8: Trends en Ontwikkelingen

3.6 Assetmanagementdoelen

We voeren het assetmanagement van de provinciale infrastructuur uit binnen de bovengenoemde kaders. Deze hebben we in de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen 2021-2024 vertaald naar drie doelen/prestaties:

- Veiligheid
- Bereikbaarheid / Beschikbaarheid
- Omgevingskwaliteit / Duurzaamheid

Daarnaast wordt benoemd dat we als een betrouwbare overheid willen handelen, kostenbewust willen opereren, wet- en regelgeving willen naleven en ons goede imago willen behouden.

In het concept Strategisch Bedrijfsplan 2020-2024 is dit vertaald naar de missie:

'Duurzaam Vlot en Veilig over Weg en Water, samen met anderen'

We creëren op een *betrouwbare* en *transparante* wijze maatschappelijke waarde met onze assets. Met passie realiseren we onze opdrachten kostenbewust en met oog voor de omgeving. Vanuit onze sterke basis werken we steeds duurzamer en benutten we innovaties.

3.6.1 Veiligheid

Kerntaak van DBI is door middel van assetmanagement het areaal veilig en beschikbaar te houden voor gebruik (mobiliteit van personen en goederen).

Veiligheid is iets wat verweven zit in nagenoeg alle opgaven en opdrachten van DBI: van de technische staat van de assets, tot toezichthouder op de weg, tot veiligheid op de bediencentrales, tot handhaving, tot het veilig werken tijdens de uitvoering van onze projecten, et cetera.

Veiligheid is daarmee een breed begrip en omvat onderstaande thema's waarbij de eerste drie in relatie tot assetmanagement specifiek uitgewerkt worden in de assetplannen.

1. Constructieve Veiligheid (technische staat)
2. Verkeersveiligheid en Nautische veiligheid (functionele staat)
3. Machineveiligheid (technische en functionele staat)

4. Cyber Security
5. Arboveiligheid
6. Sociale Veiligheid
7. Crisisbeheersing
8. OTO-tool (Opleiden, Trainen en oefenen)
9. Vitaal en Kwetsbaar

Per assetgroep vormt de technische staat de basis voor de onderhoudsprogrammering.

3.6.2 Bereikbaarheid / Beschikbaarheid

Deze prestatie of hoofddoel is eveneens een breed begrip en kent verschillende invalshoeken.

Middels het onderhoudsprogramma voor een veilige technische en functionele staat van areaal blijft het areaal beschikbaar voor gebruik. Bij realisatie van het onderhoudsprogramma wordt rekening gehouden met eisen en wensen voor Minder Hinder, zodat het netwerk optimaal beschikbaar blijft, ook tijdens onderhoud. Werkzaamheden worden logischerwijs gebundeld en afgestemd met andere beheerders en stakeholders in het mobiliteitsnetwerk.

Assets die ingrijpen op de bediening van het areaal (zoals verkeersregelininstallaties, beweegbare kunstwerken, camera's, etc.) kennen eveneens eisen voor de technische staat alsmede functionele uitgangspunten.

Middels verkeersmanagement wordt het gebruik van het areaal geoptimaliseerd tijdens reguliere verkeerssituaties en tijdens incidenten of verstoringen.

3.6.3 Omgevingskwaliteit / Duurzaamheid

Met onze inzet op duurzaam beheer en onderhoud van provinciale infrastructuur leveren we een bijdrage aan lange termijndoelen van de provincie. Om de duurzaamheid te borgen werken we volgens de aanpak duurzaam GWW (Grond, Weg en Waterbouw). Afgelopen periode is provincie breed gewerkt aan het strategisch kader voor deze prestatie. Operationele kennis opgedaan in o.a. de pilots, 'wegen van de energietransitie, de N211 en de N470', heeft bijgedragen aan het ontwikkelen van de strategische kaders.

Komende periode verschuift de focus naar het tactisch inbedden van duurzaamheidsthema's in onze werkzaamheden en het operationeel uitvoeren van maatregelen. Dit doen we organisatorisch op eenzelfde wijze als voor de thema's veiligheid en bereikbaarheid. Een compact team van adviseurs levert producten en advies voor inbedding van maatregelen in de DBI procesketen.

Duurzaamheid is een breed onderwerp en de duurzaamheidsthema's die een plek krijgen in het assetmanagement zijn voor nu waar de meeste ambitie en noodzaak voor is:

- CO₂-reductie
- Energietransitie
- Geluidreductie
- Biodiversiteit
- Klimaatadaptatie
- Circulariteit

De uitwerking van deze thema's is inhoudelijk nader uitgewerkt in het strategisch assetmanagementplan en asset specifiek in de afzonderlijke assetplannen. De uitwerking van maatregelen in het SAMP is te vinden in bijlage C. Per thema is bekeken welke assets de meeste impact hebben en waar het meest doelmatig maatregelen getroffen kunnen worden. Op de thema's wordt doorontwikkeld en nieuwe actuele thema's (bijv. stikstof en gezondheid), kunnen een plek krijgen.



4 Programmeren

Deze processtap beschrijft hoe we vanuit beleid en strategie de realisatie van ons werk (bedienen, beheer, dagelijks onderhoud, planmatig onderhoud, functionele verbeteringen en nieuwbouw).

De assetmanagementstrategie en doelstellingen beschreven in dit SAMP worden doorvertaald op tactisch/asset niveau in de assetplannen. Deze assetplannen beschrijven de onderhoudstrategie voor de verschillende assets en de randvoorwaarden waarin deze beheerd en onderhouden worden.

4.1 Dagelijks Beheer en Onderhoud

Het Dagelijks Beheer en Onderhoud (DBO) omvat 'kleine' dagelijkse onderhoudsbeurten en reparaties aan de assets zoals bijvoorbeeld het maaien van de berm, kleine asfaltreparaties, smeren van bewegingsinstallaties van kunstwerken, schoonhouden van afwateringvoorzieningen, vervangen van led-lampen en gladheidsbestrijding. Ook de inspecties, het oplossen van storingen en incidenten op wegen en het toetsen en juridisch schouwen maakt deel uit van het Dagelijks Onderhoud.

DBO geschiedt steeds meer middels integrale, langjarige onderhoudscontracten met serviceproviders. Bij het opstellen van een contract worden de prestaties en doorlooptijd bepaald voor de activiteiten binnen het contract. Dit leidt per contract tot een frequentie voor het opstellen van inspecties, werkpakketten en realisatietermijnen. In de assetplannen wordt aangegeven hoe dit wordt ingericht per asset.

Gedurende de looptijd van een dergelijk contract, kunnen er beleidswijzigingen plaatsvinden, die vragen om een aanpassing van de lopende contracten. Door de samenwerking die met de uitvoerende partijen aangaan, kunnen we hierover tijdig in gesprek gaan en zullen we indien wenselijk de contracten aanpassen.

4.2 Planmatig Onderhoud

Het planmatig onderhoud is de grote motor voor de instandhouding van het areaal. Circa driekwart van het beheer en onderhoud budget wordt gerealiseerd middels planmatig onderhoud. Belangrijkste maatregelen betreffen vervangingen van de (asfalt)verhardingen, oevers en reparaties aan de vaste en beweegbare kunstwerken.

Per asset leidt een specifiek inspectieregime voor de prestaties veiligheid, bereikbaarheid/beschikbaarheid en omgevingskwaliteit/duurzaamheid in combinatie met een beoordeling van de risico's en kosten, jaarlijks tot een actualisatie van het totale MeerjarenOnderhoudsprogramma.

Het MJOP wordt onder regie van de programmamanager opgesteld met input van de verschillende assetcoördinatoren en -adviseurs, ondersteund door omgevingsmanagers en vervolgens vastgesteld door het MT-DBI. Hierna wordt het als onderdeel van PZI aangeboden aan GS/PS.

Het MJOP heeft een horizon van 15 jaar en wordt elk jaar in het tweede kwartaal geactualiseerd. Vanuit de actualisatie worden projecten geprioriteerd voor de eerstkomende 3 jaar en middels opdrachtverstrekkingen en projectteams toewijzingen in gang gezet.

Per project wordt de maatregelscope vervolgens gedurende globaal 3 jaar verder verfijnd, nader ontworpen, aanbesteed en gerealiseerd.

4.3 Functionele Verbeteringen

Naast inspecties voor de instandhouding wordt per asset eveneens onderzoek gedaan naar functionele verbetering van de drie prestaties veiligheid, bereikbaarheid/beschikbaarheid en omgevingskwaliteit/duurzaamheid. Te denken valt aan veranderingen aan de (vaar)weginrichting, realisatie van geluidsreducerende voorzieningen of faunavoorzieningen, upgraden van verkeersregelininstallaties, etc.

Programmamanager en assetcoördinatoren leveren jaarlijks een voorstel voor maatregelen aan afdeling Mobiliteit en Milieu, welke de voorstellen prioriteert en verwerkt in het PZI. Na toekenning van budget worden opdrachtverstrekkingen en projectteams toewijzingen in gang gezet. Waar mogelijk wordt de realisatie van functionele verbeteringen gecombineerd met de realisatie van het planmatig onderhoud.

4.4 Nieuwbouw

Afdeling Mobiliteit en Milieu analyseert en stelt een programma op voor realisatie van nieuwe infrastructuur. DBI levert input voor analyses van het huidige netwerk op het gebied van veiligheid, bereikbaarheid/beschikbaarheid en omgevingskwaliteit/duurzaamheid. De advies- en overdrachtsprocessen die hier voor ingericht zijn, vallen buiten de scope van het assetmanagementsysteem van DBI.

4.5 Bediening

De bediening van ons areaal is op basis van de vastgestelde bedientijden. Deze tijden zijn gebaseerd op het gebruik van het water in de zomer en winter en indien mogelijk afgestemd op de spijtijden. De bediencentrales zorgen dat de er voldoende personeel aanwezig is om alle objecten gedurende bedienperiode te bedienen.

4.6 Toezicht en handhaving

Elk jaar wordt er door de afdeling Juridische Eenheid en Handhaving een toezicht en handhavingplan gemaakt waarin wordt beschreven hoe het beheer en toezicht dat jaar uitgevoerd gaat worden, waar de focus op komt te liggen en hoeveel capaciteit er nodig is.

5 Realiseren

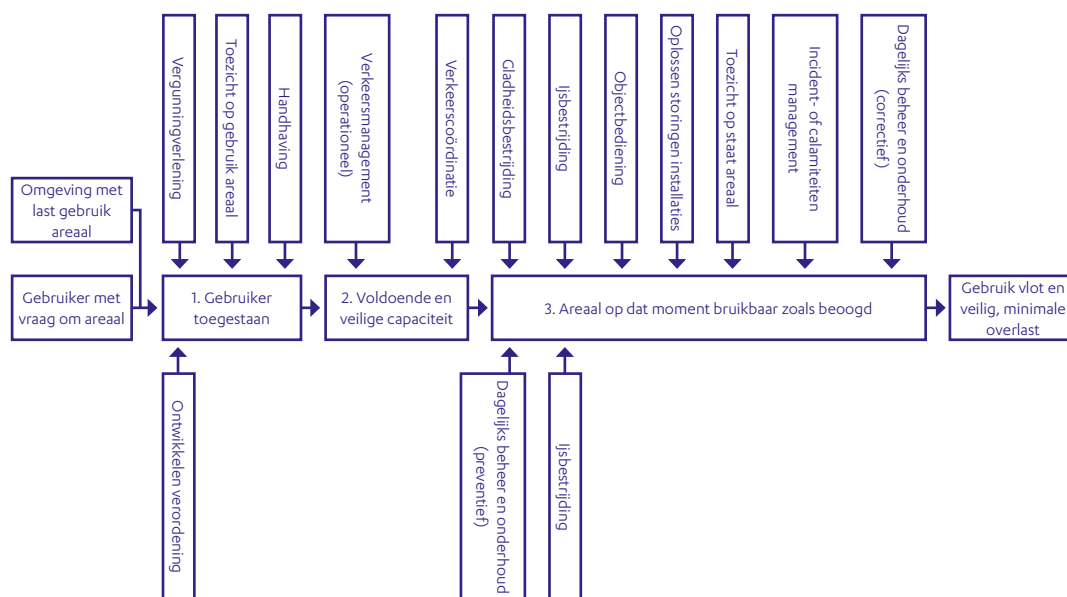
Deze processtap behandelt de uitgangspunten en randvoorwaarden waarbinnen de verschillende bedien-, beheer- en onderhoudsactiviteiten gerealiseerd worden.

We geven de belangrijkste processen weer, hoe we omgaan met risico's en welke ondersteuning er nodig is om de programmering te realiseren.

5.1 Processen

De belangrijkste processen die worden uitgevoerd in relatie tot het assetmanagementsysteem zijn beschreven in het Handboek Assetmanagement van de provincie Zuid-Holland. Het gaat om primaire processen, ondersteunende processen, planning – en control processen en een beschrijving van de gebruikte informatiesystemen.

De primaire processen zijn in onderstaande afbeelding weergegeven.



Figuur 9: Primaire processen

5.2 Risicomanagement

Risicomanagement vindt plaats op alle niveaus binnen het assetmanagementsysteem. Op operationeel niveau wordt bij elk projectplan een risicoparagraaf opgesteld met de RISMAN-methodiek waarin de risico's worden beschreven die het projectresultaat kunnen belemmeren of bevorderen.

Op tactisch niveau worden de risico's op processen beschreven en deze worden periodiek geactualiseerd.

De strategische risico's worden afgewogen in beleidsdocumenten, zoals bijvoorbeeld de risicoparagraaf in de assetplannen. Daarnaast wordt er met de keuze voor het gebruiken van normen een bepaalde risicoacceptatie gekozen. In de normen en richtlijnen die gebruikt worden in het beheer en

onderhoud van de provinciale infrastructuur wordt een bepaalde kwaliteit voorgeschreven. Deze kwaliteit geeft indirect ook het acceptatieniveau van risico's weer en de kans op falen. Wanneer er wordt afgeweken van de normen, vindt er dus ook een andere risicoacceptatie plaats. Deze afweging tussen prestatie risico's en kosten worden continu gemaakt.

Bij risicomanagement wordt altijd een inschatting gemaakt wat per risico de kans op voordoen is en wordt de impact in kaart gebracht. Er is vervolgens in kaart gebracht welke combinaties van kans en impact acceptabel zijn, wat de risicoacceptatie is.

Per fase zijn de grootste risico's van het niet (juist) uitvoeren van de stappen geïdentificeerd en weergegeven in onderstaande tabel. Deze risico's worden beheerst met maatregelen die per fase worden benoemd en met de betrokken medewerkers worden bewaakt.

Fase	Risico's die we met ons assetmanagementsysteem beheersbaar hebben gemaakt
Beleid en Strategie	<ul style="list-style-type: none"> - Niet aansluiten bij de beleidsdoelstellingen. - Doelen worden niet SMART gemaakt. - Niet voldoende afstemming met stakeholders.
Programmeren	<ul style="list-style-type: none"> - Geen evenwicht tussen beoogde werkzaamheden en beschikbare middelen en capaciteit. - Doen van onjuiste werkzaamheden.
Realiseren	<ul style="list-style-type: none"> - Niet de juiste middelen beschikbaar om de activiteiten uit te voeren. - Niet de juiste registratie van werkzaamheden, waardoor vervolgfases niet kunnen.
Monitoren en Analyseren	<ul style="list-style-type: none"> - Niet weten of de plannen en maatregelen uitgevoerd worden zoals deze beoogd zijn. - Resultaten niet bekend en kunnen niet gedeeld worden met asset owner.
Evalueren en bijsturen	<ul style="list-style-type: none"> - Niet continu verbeteren van de werkzaamheden, waardoor fouten herhaald worden en er niet van geleerd wordt en inefficiënte en ineffectieve werkwijzen blijven voortbestaan.

5.3 Ondersteuning

De ondersteuning van de realisatie van assetmanagement wordt gerealiseerd door de bedrijfsmiddelen en mensen die nodig zijn. Daarnaast moet nagedacht worden over de communicatie over assetmanagement.

5.3.1 Bedrijfsmiddelen

Voor de uitvoering van assetmanagement worden bedrijfsmiddelen gebruikt. Dit zijn onder meer steunpunten, bedieningscentrales, voertuigen, vaartuigen, persoonlijke beschermingsmiddelen, gladheidsbestrijdingsmateriaal, getrokken materieel en ICT-middelen.

5.3.2 Communicatie

Op het gebied van communicatie maken we onderscheid tussen interne en externe communicatie.

Met interne communicatie willen we medewerkers bewust maken van de impact van assetmanagement op hun werkzaamheden en de rol die zij in de keten vervullen om te waarborgen dat het areaal voldoet aan de geformuleerde assetmanagementdoelen. Assetmanagement is daarom periodiek onderdeel van de overlegstructuren binnen de eenheden. In deze overleggen kunnen ook de knelpunten in de huidige werkwijze worden besproken en voorstellen worden gedaan richting het MT DBI voor mogelijke verbeteringen.

Daarnaast worden medewerkers via artikelen in de Via DBI, de intranetpagina in de groep DBI geïnformeerd over assetmanagement. DBI heeft met een aantal externe partijen intensieve contacten voor het leveren van capaciteit ten behoeve van o.a. brugbediening en projectrealisatie. De medewerkers van deze partijen worden nadrukkelijk betrokken in de bewustwordingscampagne en communicatie.

Communicatie is echter niet alleen intern, maar betreft ook de externe stakeholders, zij maken immers gebruik van de provinciale infrastructuur en zijn gebaat bij een goede informatie over de beschikbaarheid en eventuele stremmingen. In de planmatig onderhoudsprojecten is communicatie met de omgeving een belangrijk onderdeel. Ook wordt met borden aangegeven welke werkzaamheden worden uitgevoerd en wordt de gebruiker met omleidingsroutes geïnformeerd over alternatieven. Ook bij incidenten worden onze informatiepanelen benut.

Om onze communicatie uitingen meer op één lijn te brengen en strategischer in te zetten is het Message House opgesteld. Hiermee zijn al onze activiteiten te verbinden aan onze ambitie:

Onze ambitie is ervoor te zorgen dat de provincie Zuid-Holland goed bereikbaar is en blijft. Bereikbaarheid is daarbij geen op zichzelf staand doel, maar bevordert de economische ontwikkeling en leefbaarheid van Zuid-Holland. Een goede bereikbaarheid, snel van A naar B, is van cruciaal belang om ambities uit de verschillende opgaven in het coalitieakkoord 2019 – 2023 'Elke dag beter. Zuid-Holland.' te bereiken.

Via de P&C producten wordt PS geïnformeerd over de plannen en de realisatie van de doelstellingen. Daarnaast vindt communicatie plaats via werkbezoeken, brieven, voorstellen en het beantwoorden van vragen.

6 Monitoren en analyseren

Deze processtap beschrijft het brede scala aan zaken waarop gemonitord en geanalyseerd wordt alsmede bijbehorende producten.

Monitoren en Analyseren is een belangrijk aspect in assetmanagement. Dit is de 'Check' uit de Plan – Do – Check – Act- Cirkel in het midden van de iAMpro-roos. Door de monitoringsgegevens te analyseren wordt duidelijk waar bijsturing nodig is in het assetmanagementproces. Monitoring vindt op verschillende niveaus plaats en door verschillende rollen afhankelijk van het monitoringsdoel. De verschillende monitoringsthema's kennen zo hun eigen specifieke rapportages en actualisatie frequenties.

Het monitoren heeft betrekking op:

Doel	Behandelend ambtenaar	Frequentie
Conditie assets	Programmamanager en assetadviseurs	1x per jaar
Programmeren	Programmamanager en assetadviseurs	1x per jaar
Prestaties / het functioneren assets en areaal	Programmamanager en assetadviseurs	1x per 4 jaar
Wijzigingen in gewenste doelen voor het areaal	Programmamanager en assetadviseurs	1x per 4 jaar
Kwaliteit van de uitgevoerde werkzaamheden	Opdrachtgevers en assetadviseurs	1x per kwartaal
Voortgang projecten	Opdrachtgevers	1x per kwartaal
Bewaking budgetten	Opdrachtgevers en adviseur financiën	1x per kwartaal
Impact en effectiviteit verbeteringsmaatregelen	Adviseur kwaliteit AM-systeem	1x per kwartaal
Werking van AM-processen en het AM-systeem	Adviseur kwaliteit AM-systeem	1x per jaar

Conditie en prestaties van het areaal worden gemonitord middels Beheer- en Onderhoudsmanagementsystemen (BMS'en OMS'en). Het handboek assetmanagement beschrijft de processen van dit monitoren. Voor het monitoren zijn twee verschillende soorten indicatoren opgesteld:

- Indicatoren uit het handboek assetmanagement zijn: wij beheersen de processen
= wij doen de dingen goed.
- Indicatoren uit het assetplan; wij beheersen met de processen de gewenste prestaties
= wij doen de juiste dingen



7 Evalueren en bijsturen

Voor het sluiten van de AM-roos is de schakel evalueren en bijsturen van groot belang. We geven deze schakel vorm door:

- periodieke evaluaties, zoals de jaarlijkse interne en externe audits en de directiebeoordeling;
- tussentijdse evaluaties, indien hiertoe aanleiding is, pakken we voor een onderdeel van ons assetmanagementsysteem op.

Indien onze infrastructuur niet de gewenste functie in het netwerk vervult ten aanzien van veiligheid, bereikbaarheid/beschikbaarheid of omgevingskwaliteit/duurzaamheid, kan dit leiden tot benodigde functionele verbeteringen of zelfs sloop en nieuwbouw. Dit proces bevindt zich buiten de scope van ons assetmanagementsysteem en vindt in nauwe samenwerking met de afdeling M&M plaats.

7.1 Interne audits

Jaarlijks stelt het MT DBI vast welke processen onderwerp zijn van de interne audits, onder andere op basis van de directierapportage. Ieder proces komt minstens eens per drie jaar aan de beurt. Het MT DBI maakt daarbij een keuze uit diverse werkprocessen, die zijn beschreven in het Handboek Assetmanagement.

Medewerkers van DBI die de audits uitvoeren, zijn hier speciaal voor opgeleid. De audits worden zo vormgegeven dat medewerkers niet de processen toetsen waar zij zelf nauw bij betrokken zijn.

Tijdens de audit wordt de opzet en de werking van het proces getoetst. De resultaten van de audit worden besproken met de proceseigenaar. Over de auditbevindingen en de daaropvolgende acties, wordt gerapporteerd in de kwartaalrapportage.

7.2 Externe audits

Ten behoeve van de certificering NEN-ISO 55001 vindt om de drie jaar een her-certificeringsaudit plaats en de twee jaren erna een opvolgingsaudit. Voor het bepalen van de onderwerpen, adviseert het MT DBI de externe auditor. Over de auditbevindingen en de daaropvolgende acties, wordt net als bij de interne audits, gerapporteerd in de kwartaalrapportage.

7.3 Tussentijdse evaluaties

Op basis van interne en externe signalen, kan besloten worden om tussentijds een bepaald (onderdeel van een) proces nader te onderzoeken. Dit gebeurt na besluitvorming in het MT. Ook hiervoor geldt dat rapportage en monitoring plaatsvindt in de kwartaalrapportage.

7.4 Directiebeoordeling

Het doel van de directiebeoordeling is het vaststellen of het assetmanagementsysteem en de assetmanagementactiviteiten waarmee uitvoering wordt gegeven aan het beleid, nog geschikt en adequaat

zijn om de geformuleerde beleidsdoelstellingen te realiseren. De directiebeoordeling is geen aparte evaluatie, maar biedt eens per jaar een totaaloverzicht van hoe het assetmanagementsysteem functioneert. Hiervoor doet het verslag van alle ontwikkelingen die hebben plaatsgevonden, waaronder de interne en externe audits en tussentijdse evaluaties en de opvolging van de verbeter- en ontwikkelacties. Het MT kan zich hiermee een oordeel vormen over hoe het assetmanagementsysteem functioneert en waar mogelijkheden zijn voor verbetering.

7.5 Ontwikkelopgave

In ons Strategisch bedrijfsplan 2020-2024 (SBP) beschrijven we hoe we onze organisatie verder willen ontwikkelen en professionaliseren. Het uitvoeringsprogramma van het geeft een overzicht van de geambieerde ontwikkelopgaven. Op het gebied van assetmanagement zijn per assetplan ontwikkelopgaven benoemd. De ontwikkelopgaven zullen worden geprioriteerd en geprogrammeerd.

7.5.1 Verandermanagement

Uit de verschillende evaluaties kan blijken dat er bijgestuurd moet worden. Dit kan zijn op elk van de verschillende elementen van de assetmanagementroos, of op een subonderdeel hiervan. Wanneer de bijsturing een gewenste verbetering is, zal deze bijsturing plaats vinden via ontwikkelopgaven. Dit kan bijvoorbeeld voor beleid via het SBP en voor de programmering en realisatie in het assetplan. Als een bijsturing een noodzakelijke verbetering is om de kwaliteit/veiligheid van de assets te garanderen kan de bijsturing op ander wijze plaatsvinden. Dit kan via een programma waar de noodzakelijke verbeterpunten worden opgepakt. Momenteel loopt de versterkingsaanpak waar de volgende noodzakelijke verbeterpunten in het assetmanagement systeem worden aangepakt:

- Besluitvorming en sturing: Afwegingen motiveren en vastleggen
- Risicomanagement: Sturing op politiek/bestuurlijke sensitiviteit met goede risicodossiers
- Opdrachtgeverschap en rollen: Scherpere aansturing van marktpartijen
- Archivering: Het implementeren van een Onderhoudsmanagementsysteem voor eenduidige vastlegging van informatie
- Reflectie en Leren: Het bevorderen van leren tussen medewerkers
- Communicatie: Verbeteren communicatie medewerker-MT-GS-PS



Bijlagen

Bijbehorende documenten:

- Assetplannen
- Handboek Assetmanagement
- Proces Ontwikkeling en Uitvoering 2.0
- Organisatieregeling Opgavegericht Werken

BIJLAGE A

Omvang areaal

Omvang Asset Provincie Zuid-Holland januari 2020

De kaart met het provinciaal areaal bevindt zich op de website van de [atlas van zuid-Holland](#).

Assetgroep Wegen

Onderdeel	Hoeveelheid	Eenheid
Hoofdrijbaan - gewoon asfalt *	3.233.776	m2
Hoofdrijbaan - geluidsreducerend asfalt	1.020.716	m2
VRI-kruisingen *	545.600	m2
Rotondes - gewoon *	294.000	m2
Rotondes - groot *	518.300	m2
Parallelweg – Asfalt	684.079	m2
Fiets- en voetpaden - Asfalt en Elementen	1.331.371	m2
Hoofdrijbaan geen asfalt	42.660	m2
Kolken h.o.h. 15m incl. riool	13.500	stuks
RVV Borden	24.110	stuks
Reflectorpalen	17.147	stuks
Hectometerborden	6.514	stuks
Geleiderail	175.132	meter
Geluidswering	12.852	meter
Databeheer en ontwerp bebording	1	begrotingspost
Bushalte	439	stuks
ABRI	321	stuks
Fietsvoorziening (klem, rek, stalling)	1.104	stuks

Assetgroep Vaste kunstwerken

Onderdeel	Hoeveelheid	Eenheid
Duikers	211	stuks
Vaste bruggen	198	stuks
Viaducten	66	stuks
Tunnels	75	stuks

Assetgroep Vaarwegen

Onderdeel	Hoeveelheid	Eenheid
Oevertypes		
Staal	70.318	m
Hout	111.427	m
Beton	22.966	m
Rest (Kunststof / Perkoenpalen / Stortsteen / Grond / Onbekend)	9.512	m
Mogelijk ROBO oevers	9.065	
Vaarwegbodems		
Baggeren van vaarwegbodems	6.130.457	m2
Nautische voorzieningen		
Wachtplaats Beroepsvaart	74	stuks
Wachtplaats Recreatievaart	128	stuks
Remmingswerk bij elk kunstwerk	68	stuks
Lichtopstand-lampen en -apparatuur	4	stuks
Verkeerstekens	1477	stuks
Hectometerborde	1157	stuks

Assetgroep Bewegbare kunstwerken

Type	Aantal
Basculebrug	37
Ophaalbrug	39
Hefbrug	3
Draaibrug	4
Klapbrug	1
Sluiskolk	7
Totaal	91
Objecten derden	
Bediening	27
In onderhoud	22

Assetgroep Dynamisch verkeersmanagement en technische installaties

Onderdeel	Hoeveelheid	Eenheid
Verkeersmanagementsysteem		
Dagelijks beheer en onderhoud VRI	1	begrotingspost
VRI-automaat	129	stuks
VRI-portaal en straatmeubilair	129	stuks
VRI-bekabeling en detectie	129	stuks
VRI, telecom en elektra	1	begrotingspost
DRIP (paneel)	62	stuks
Objectcamera	273	stuks
Telecom, elektra en bekabeling van objectcamera's	273	stuks
Glasvezelnetwerk	1	begrotingspost
Incidentmanagementsysteem		
Incidentmanagement	1	begrotingspost
Centrale objectbediening		
Desks COB en IC hardware	1	begrotingspost
Bedientafels COB	26	stuks
Servers	1	begrotingspost
Software bediening centrale - Blauw golf applicatie	1	begrotingspost
Openbare verlichtingsysteem		
Lampen, lichtmasten, armaturen	11.751	stuks
Elektriciteit OVL	1	begrotingspost
Bekabeling OVL	799	km
Pompen en gemalensysteem		
Pompen en gemalensysteem	1	begrotingspost
Overige systemen		
Verkeersmonitoring	1	begrotingspost
NDW vaste bijdrage en inwinning	1	begrotingspost
Bereik! Verkeersmanagement	1	begrotingspost
Mobiliteit, dynamisch verkeersmanagement	1	begrotingspost
Lvmb	1	begrotingspost
Walstroomvoorziening	37	stuks

Assetgroep Groen

Onderdeel	Hoeveelheid	Eenheid
Berm (gras)	11.145.922	m2
Bermverharding	203.077	m2
Beplanting	1.309.964	m2
Bomen	36.895	stuks
Bomen, Visible Tree Assessment	36.895	stuks
Hagen	76.701	m
Bermsloten, uitmaaien	280.000	m1
Bermsloten, baggeren	1.332.402	m2
Faunavoorzieningen	2.000	m1
Rietvegetatie	10.702	m2
Recreatiemeubilair	150	stuks
Afvalbakken	596	stuks
Berm optimaliseren	12.000	m2

BIJLAGE B

Tabel relevante wet- en regelgeving

Onderdeel	Nederlandse wet	Link
EMC richtlijn	Telecommunicatiewet	https://wetten.overheid.nl/BWBR0009950/2020-03-01
Richtlijn drukvaten	Warenwetbesluit drukvaten	https://wetten.overheid.nl/BWBR0037646/2020-02-01
Richtlijn, 2004/18/EG "normaal"	Aanbestedingswet 2012	https://wetten.overheid.nl/BWBR0032203/2019-04-18
Richtlijn 2004/17/EG) GWW en energie	Aanbestedingswet 2012	
Kaderrichtlijn veiligheid en gezondheid van werknemers op het werk (nummer 89/391/EEG)	de Arbeidsomstandighedenwet	https://wetten.overheid.nl/BWBR0010346/2020-01-01
N.v.t.	Grondwet	http://wetten.overheid.nl/BWBR0005645
richtlijn nr. 2000/60/EG	Waterwet	https://wetten.overheid.nl/BWBR0025458/2020-01-01
Eurocode 0: Basis of structural design	Bouwbesluit	https://wetten.overheid.nl/BWBR0030461/2020-03-10
Eurocode 1: Actions on structures	Bouwbesluit	https://wetten.overheid.nl/BWBR0030461/2020-03-10
Eurocode 2: Design of concrete structures	Bouwbesluit	https://wetten.overheid.nl/BWBR0030461/2020-03-10
Eurocode 3: Design of steel structures	Bouwbesluit	https://wetten.overheid.nl/BWBR0030461/2020-03-10
Eurocode 4: Design of composite steel and concrete structures	Bouwbesluit	https://wetten.overheid.nl/BWBR0030461/2020-03-10
Eurocode 5: Design of timber structures	Bouwbesluit	https://wetten.overheid.nl/BWBR0030461/2020-03-10
Eurocode 6: Design of masonry structures	Bouwbesluit	https://wetten.overheid.nl/BWBR0030461/2020-03-10
Eurocode 7: Geotechnical design	Bouwbesluit	https://wetten.overheid.nl/BWBR0030461/2020-03-10
Eurocode 8: Design of structures for earthquake resistance	Bouwbesluit	https://wetten.overheid.nl/BWBR0030461/2020-03-10
Eurocode 9: Design of aluminium structures	Bouwbesluit	https://wetten.overheid.nl/BWBR0030461/2020-03-10
	Wet inzake luchtverontreiniging (Wlv)	https://wetten.overheid.nl/BWBR0002731/2016-04-14
	Wet bodembescherming	https://wetten.overheid.nl/BWBR0003994/2017-01-01
Nitraat richtlijn	Meststoffenwet	https://wetten.overheid.nl/BWBR0004054/2020-02-20
Vogelwet		https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009L0147&qid=1466520663238&from=EN

	Mijnbouwwet	https://wetten.overheid.nl/BWBR0014168/2020-03-18
	Wet ruimtelijke ordening	https://wetten.overheid.nl/BWBR0020449/2018-07-01
	Wet geluidhinder (Wgh)	https://wetten.overheid.nl/BWBR0003227/2017-05-01
N.v.t.	Ontgrondingenwet	https://wetten.overheid.nl/BWBR0002505/2016-07-01
Wet natuurbescherming		https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:31992L0043&from=EN
	Wegenwet	https://wetten.overheid.nl/BWBR0001948/2017-09-01
	Wegenverkeerswet	https://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/2020-01-01
	Scheepvaartverkeerswet	https://wetten.overheid.nl/BWBR0004364/2020-01-01
	Wet bedreigde uitheemse diersoorten	https://wetten.overheid.nl/BWBR0020449/2018-07-01
	Wet vervoer gevaarlijke stoffen	https://wetten.overheid.nl/BWBR0007606/2015-04-01
	Visserijwet	In natuurbeschermingswet
Kaderrichtlijn veiligheid en gezondheid van werknemers op het werk (nummer 89/391/EEG).	Arbo regeling	De Arbeidsomstandighedenregeling (Arboregeling)
	Arbo beleidsregels	De Beleidsregels arbeids-omstandighedenwetgeving (Arbobeleidsregels)
	Arbo besluit	Het Arbeidsomstandighedenbesluit (Arbobesluit)
Machinerichtlijn 2006 42 Eg	Warenwetbesluit machines	https://wetten.overheid.nl/BWBR0005577/2020-02-01
	Natuurschoonwet 1928	https://wetten.overheid.nl/BWBR0001939/2014-01-01/0/informatie
	Wet Dieren	https://wetten.overheid.nl/BWBR0030250/2020-01-01
	Regeling verkeerslichten	https://wetten.overheid.nl/BWBR0009151/2019-07-01
	Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990	
	Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht	
	Besluit Administratieve Bepalingen inzake wegverkeer (BABW)	
	Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens (Uv'91)	
Binnenvaart politie reglement		https://wetten.overheid.nl/BWBR0003628/2017-01-01
Marifoon reglement		https://www.binnenvaartkennis.nl/marifonie-in-de-binnenvaart/

BIJLAGE C

Maatregelen en ontwikkelingen duurzaamheid

De meeste maatregelen en ontwikkelopgaves gerelateerd aan duurzaamheid zijn te koppelen aan een asset en opgenomen in de assetplannen. Echter om de doelen uit het omgevingsprogramma te behalen zijn er maatregelen en ontwikkelopgaves die niet direct aan een asset zijn te koppelen. Deze maatregelen en ontwikkelopgaves worden in dit hoofdstuk omschreven.

C.1 Beleid en strategie

C.1.1 Reststromen beleid

Voor circulariteit is het belangrijk wat er met een materiaal gebeurt als deze vrijkomt uit een asset. Er zijn 'best practices' van hoe deze reststromen circulair gebruikt kunnen worden, echter voor sommige reststromen (zoals bermmaaisel) zijn er vele mogelijkheden. Momenteel vervallen reststromen vaak aan de aannemer, zonder dat hier eisen aan gesteld worden. Om meer circulair te werken zou hier anders mee om kunnen worden gegaan en hier zijn diverse mogelijkheden in. Zo kan een raamcontract worden gesloten met één verwerker die van één materiaal al het vrijkomende materiaal krijgt. De verantwoordelijkheid kan bij de aannemer gelaten worden en hier kunnen minimum eisen aan gesteld worden of aannemers kunnen in gunningscriteria beloond worden. Als de transitie naar de circulaire economie verder gaat kunnen de materialen misschien zelfs worden verkocht. Er zijn verschillende voor- en nadelen van deze verschillende mogelijkheden. Wel is het belangrijk hier een strategie voor te gaan ontwikkelen.

C.1.2 Duurzaamheid beweegbare kunstwerken

Verder is bij de implementatie van duurzaamheid in de asset plannen gekeken welke assets de meeste impact hebben op de gestelde duurzaamheidsdoelen en waar het meest effectief maatregelen konden worden getroffen. Onderhoudswerkzaamheden aan beweegbare kunstwerken hadden op de meeste duurzaamheidsdoelen een beperkte impact, dus duurzaamheid is nog niet opgenomen in dit asset plan. Dit is wel een ontwikkelopgave voor de toekomst, dat samen met de herziening en evaluatie van duurzaamheid in de andere asset plannen en SAMP kan worden opgepakt.

C.2 Programmeren – toepassen omgevingswijzer en ambitieweb

Bij trajectstudies en verkenningen van projecten worden de omgevingswijzer en ambitieweb gebruikt om te onderzoeken en bepalen wat de impact van een project is en welke duurzame maatregelen in een project genomen kunnen worden. Een ontwikkelopgave hierin is om te komen tot een afwegingskader om te bepalen wat de ambitie is op verschillende thema's, welke maatregelen gewenst zijn en welk budget hiervoor beschikbaar is.

C.3 Realiseren

C.3.1 Inzet transitiebrandstoffen

Het gebruik van brandstof zorgt voor een aanzienlijk deel van de uitstoot van de werkzaamheden aan de infrastructuur, maar het gebruik van de brandstof is niet direct van het belang voor het assetmanagement. Wel kan de provincie als opdrachtgever hier eisen aan stellen. Vanuit mobiliteitsbeleid wordt voor mobiele werktuigen ingezet op het gebruik van zogenoemde transitiebrandstoffen, een overgang naar volledig elektrische of waterstof is nog lastig. Veel aannemers gebruiken nu al de transitiebrandstof HVO ongemengd of gemengd met diesel, wat een aanzienlijke CO₂ besparing

oplevert en gebruikt kan worden in reguliere diesellootjes. Daarom zal bij aanbestedingen voor uitvoeringswerkzaamheden voortaan een (functionele) eis voor het gebruik van HVO (B30) worden gesteld. Dit bespaart 27% CO₂ t.o.v. traditionele diesel en deze vorm van biodiesel gaat niet ten koste van voedselgewassen. Ervaring van eigen aanbestedingen en andere wegbeheerders laat zien dat het nu al veelvuldig wordt gebruikt en zorgt voor minimale meerkosten. De eis zal functioneel worden gemaakt, zodat het gebruik van mogelijk nog duurzamere brandstoffen in de toekomst ook mogelijk blijft. Bij de eigen voertuigen wordt HVO gebruikt en voor de benodigde voertuigen worden de mogelijkheden verkend om dit functioneel uit te vragen.

C.3.2 Gunningscriteria met milieukostenindicator (MKI)

Aanvullend aan de eisen die aan brandstof gesteld worden en specifieke producten in de assetplannen zijn er meer mogelijkheden om werken anders uit te voeren waardoor het duurzamer is. Met het toepassen van DuboCalc en de milieu kostenindicator (MKI) kan dit verschil tussen aannemers kwantitatief worden gemaakt en vergeleken. Door het toepassen van gunningscriteria met MKI kunnen aannemers op basis van prijs/kwaliteit hiervoor beloond worden in aanbestedingen. Daarom zal bij projecten met de grootste impact in principe (tenzij hier gefundeerd van afgeweken kan worden) hier een gunningcriterium voor worden toegepast. Die werken zijn de aanleg en planmatig onderhoud wegen, vaste kunstwerken en vaarwegen.

C.4 Monitoren en analyseren

C.4.1 CO₂-monitoring

Momenteel wordt al gewerkt aan de eerste projecten met CO₂-monitoring. De methode lijkt te werken en meerkosten door ingenieursbureaus en aannemers zijn beperkt. Dus er staat weinig in de weg van implementatie. Er zijn nog wel doorontwikkelingen in de methode mogelijk en ontwikkeling voor gebruik in DBO zal binnen de regiocontracten worden opgepakt. Maar de monitoring zal binnen heel DBI worden uitgerold, zodat de voortgang ten op zichte van de doelen kan worden bijgehouden.

C.4.2 Klimaatstresstest

Om de impact van klimaatverandering in beeld te brengen is de klimaatstresstest uitgevoerd. Hierdoor zijn de kwetsbaarheden voor klimaatverandering in beeld en in verkenningen van onderhoud zal hier rekening mee gehouden worden. Wel moet binnen de assets worden gewerkt aan een kader om maatregelen te bepalen. Van belang is ook om te blijven monitoren wat de kwetsbaarheden zijn. Daarom wordt volgens de landelijke afspraken in 2024 (zes jaar na oorspronkelijke) de klimaatstresstest herhaald. Om dan weer een actueel beeld te hebben van de kwetsbaarheden voor klimaatverandering.

C.4.3 Materialenpaspoort en monitoring circulariteit

Voor circulariteit is een materialen footprint uitgevoerd om te bepalen wat de huidige status is qua circulair materiaal gebruik. Het is van belang om de voortgang en effect van de voorgestelde maatregelen bij te houden. Hiervoor moet een monitoring worden ingericht. Een potentieel geschikte methode hiervoor is het materialenpaspoort. Er wordt nu een pilot materialenpaspoort bij fietspad Piershil A5 uitgevoerd door APP. Aanvullend wordt met de CO₂ en MKI-monitoring ook data verzameld die bruikbaar is voor de monitoring van circulariteit. Beide ontwikkelingen leiden nog niet direct tot een monitoring voor circulariteit, maar zijn goede databronnen. Daarom wordt voorgesteld om met o.a. deze databronnen een methode en implementatieplan voor circulariteit te maken. Zodat we beter kunnen rapporteren en evalueren hoe circulair er wordt gewerkt en of de doelen worden behaald.

C5 Evalueren en bijsturen

Bij sommige assets zijn al specifieke evaluatie opgaves benoemd. De maatregelen uit deze bijlage moeten ook worden geëvalueerd. Daarom zal dit deze bijlage en de maatregelen in de assets in 2022 worden geëvalueerd en herzien. Uit de resultaten van de monitoring en evaluatie moet blijken of de impact die wordt voorzien wordt bepaald, maatregelen effectief zijn en of de doelen gehaald gaan worden.

BIJLAGE D

Opzet Infra-Innovatiestrategie

Provincie Zuid-Holland zet al gedurende geruime tijd innovaties in die betrekking hebben op het beheer en onderhoud van onze infrastructuur. Om innovaties op een uniforme wijze te behandelen en tegen te gaan dat er een moeilijk te beheren lappendeken van infra-innovaties ontstaat en om succesvolle innovaties op te kunnen schalen, wordt een infra-innovatiestrategie ontwikkeld.

In deze infra-innovatiestrategie staat omschreven hoe de Provincie Zuid-Holland handelt als een infra-innovatie wordt aangeboden door de markt of als het zelf behoefte heeft aan een innovatieve oplossing met betrekking tot de provinciale infrastructuur. Ook geven we aan wanneer een aangeboden infra-innovatie daadwerkelijk zal worden toegepast in ons areaal. Ook worden de taken en rollen tijdens de gehele cyclus van infra-innovaties uitgewerkt. Tenslotte werken we uit hoe we vanaf het beginstadium bepalen wanneer de monitorings- en evaluatiemomenten zijn en onder welke voorwaarden een succesvolle infra-innovatie zal worden opgeschaald.

Onze ambitie is enerzijds om als overheid proactief meer ruimte te scheppen voor innovaties op en rond ons areaal. Innovaties willen we bewuster stimuleren, op een beheerste manier. Evaluatie is belangrijk alsmede opschaling bij positieve resultaten. Onze ambitie is anderzijds om een eenduidig afwegingskader te hanteren wanneer innovaties door de markt worden aangeboden. Hierbij is het provinciaal beleid en de ambities uit het coalitieakkoord leidend, samen met de doelstellingen waarmee we ons in afspraken en convenanten hebben verbonden. Indien zich hierin ontwikkelen voordoen, wordt de strategie daarop aangepast.

De strategie zal worden aangevuld met o.a. de taakbeschrijving van de Adviseur Infra-innovatie en de uitwerking van een nieuw te vormen infra-innovatieloket, en zal in de loop der tijd verder worden aangepast aan de hand van de bevindingen die dan zijn opgedaan.

BIJLAGE E

Tabel ISO55001

Assetmanagementsysteem NEEN-ISO55001		Strategisch assetmanagementplan	Assetplan	Handboek (incl. informatiesystemen)	Contracten derden
4. Context van de organisatie	4.1 Inzicht verkrijgen in de organisatie en haar context	X			
	4.2 Inzicht verkrijgen in de behoeften en verwachtingen van stakeholders	X	X	X	
	4.3 Het toepassingsgebied van het assetmanagementsysteem vaststellen	X			
	4.4 Assetmanagement	X			
5. Leiderschap	5.1 Leiderschap en betrokkenheid	X			
	5.2 Beleid	X		X	
	5.3 Rollen, verantwoordelijkheden en bevoegdheden binnen de organisatie	X		X	
6. Planning	6.1 Maatregelen om risico's voor het assetmanagementsysteem aan te pakken en kansen hiervoor te benutten	X		X	
	6.2 Assetmanagementdoelstellingen en de planning om ze te bereiken	X	X	X	
7. Ondersteuning	7.1 Mensen en middelen	X		X	
	7.2 Competentie	X		X	
	7.3 Bewustzijn	X			
	7.4 Communicatie	X			
	7.5 Eisen aan informatie	X	X	X	X
	7.6 Gedocumenteerde informatie	X	X	X	X
8. Uitvoering	8.1 Operationele planning en beheersing	X	X	X	X
	8.2 Management van wijzigingen	X		X	X
	8.3 Uitbesteden	X		X	X
9. Evaluatie van de prestaties	9.1 Monitoren, meten, analyseren en evalueren	X	X	X	X
	9.2 Interne audit	X		X	
	9.3 Directiebeoordeling	X		X	
10. Verbetering	10.1 Afwijkingen en corrigerende maatregelen	X		X	
	10.2 Preventieve maatregelen	X		X	
	10.3 Continue verbetering	X		X	

BIJLAGE F

Afkortingen

AM	Assetmanagement
AP	Assetplannen
BMS	Beheermanagementsysteem
DBI	Dienst Beheer Infrastructuur
DBO	Dagelijks beheer en onderhoud
DVM	Dynamisch verkeersmanagement
GS	College van Gedeputeerde Staten
IPO	Interprovinciaal Overleg
JEH	Juridisch
M&M	Mobiliteit en Milieu
MT	Management team
MJOP	Meer-jaren-onderhoudsprogramma
NBB	Nota budgetbehoefte
NOK	Nota onderhoud kapitaalgoederen
OMS	Onderhoudsmanagementsysteem
P&C	Planning en Control
P&P	Projecten en Programma's
PS	Provinciale Staten
PZI	Programma ZuidHollandse Infrastructuur
SAMP	Strategisch assetmanagementplan
SBP	Strategisch bedrijfsplan

Colofon

Dit is een uitgave van de provincie Zuid-Holland
April 2021

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

Samenstelling en redactie
Dienst Beheer Infrastructuur

Ontwerp en productiebegeleiding
Vakteam Grafimedia, provincie Zuid-Holland

210303638

