



Nota Onderhoud Kapitaalgoederen

2024-2027

Deel Infrastructuur

december 2023

Samenvatting

In het Coalitieakkoord 2023-2027 Krachtig Zuid-Holland is de volgende ambitie voor infrastructuur geformuleerd: “Aanleg, beheer en onderhoud houden we boven het aansprakelijkheidsniveau en laten we zo efficiënt mogelijk plaatsvinden. We doen dit op een manier met zo min mogelijk kosten, uitstoot en overlast voor de vaarweg- en weggebruiker en omgeving. Waarbij we tijdens de werkzaamheden het belang van de fietser en voetganger zwaar laten meewegen. We zetten in op innovaties bij werkzaamheden om naast de kosten te beperken ook de uitstoot te verminderen.”. Deze ambitie bestaat uit drie delen: niveau van onderhoud, flankerende maatregelen voor het beperken van hinder bij werkzaamheden en duurzaamheid.

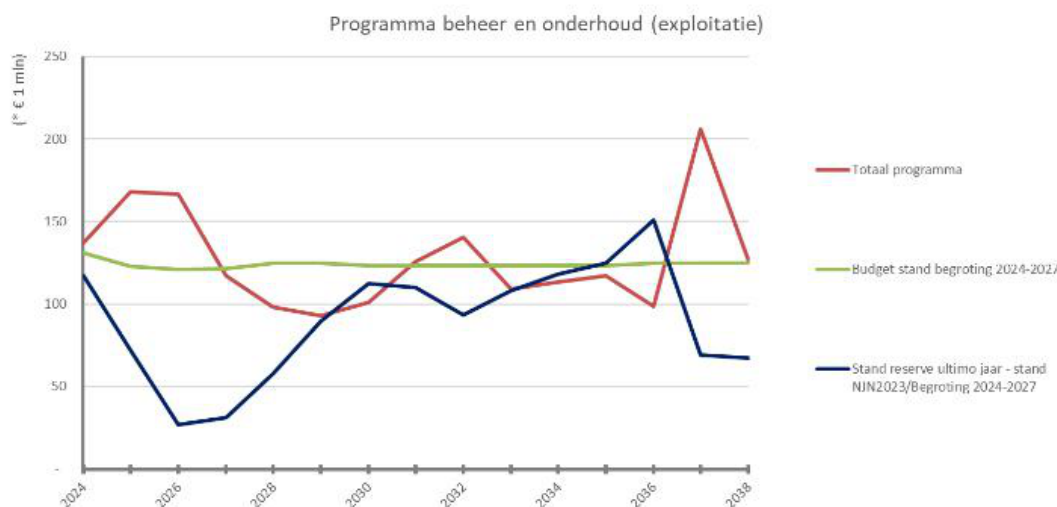
De Nota Onderhoud Kapitaalgoederen (NOK) gaat primair over het te bereiken niveau van onderhoud van de provinciale infrastructuur en het voorkomen van kapitaalvernietiging door het ontstaan van achterstand in onderhoud. Om dit onderhoudsniveau te realiseren zijn gedurende de looptijd van de begroting 2024-2027, structureel financiële middelen nodig.

We verwachten een gemiddelde budgetbehoefte van € 127,8 mln. per jaar aan exploitatiemiddelen en € 47 mln. per jaar aan investeringsmiddelen. Ten opzichte van de in de begroting gereserveerde middelen betekent dit een structureel tekort van € 3,8 mln. per jaar aan exploitatiemiddelen, zie tabel 1.

Bedragen in € mln, prijspeil 1-1-2024	Gemiddelde jaarlijkse budgetbehoefte op basis van onderhoudsprogramma 2024-2038 incl. areaalontwikkeling	Gemiddelde jaarlijkse beschikbare middelen Begroting 2024-2038 incl. areaalontwikkeling	Vershil budgetbehoefte en beschikbare middelen
<i>Exploitiemiddelen</i>	127,8	124,0	3,8
<i>Investeringsmiddelen</i>	47,0	43,2	
TOTAAL	174,8	167,2	

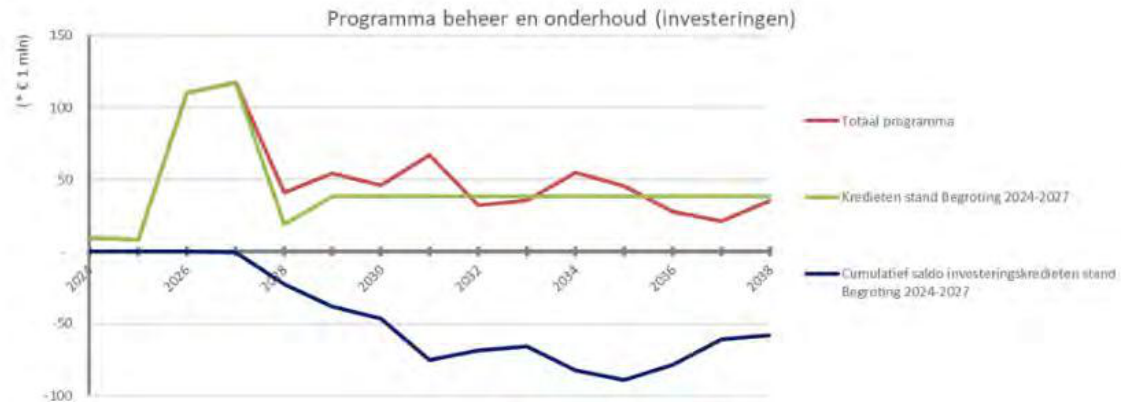
Tabel 1: gemiddelde jaarlijkse budgetbehoefte versus gemiddeld jaarlijks beschikbare middelen

In figuur 1 zien we het verschil tussen het programma (rode lijn) en de structureel beschikbare exploitatiemiddelen in de begroting (groene lijn). Dit heeft invloed op de ontwikkeling van de egaliseringsreserve (blauwe lijn). De egaliseringsreserve daalt van € 123,5 mln. (2023) naar € 67,4 mln. (2038). De oorzaak van deze daling is het structurele tekort van € 3,8 mln. per jaar. Een daling van de egaliseringsreserve is geen probleem als het meebeweegt met de jaren waarin meer dan gemiddeld onderhoud is. Nu in de actuele situatie is het wel een probleem omdat er een structureel tekort ten grondslag ligt aan de daling van de egaliseringsreserve.



Figuur 1: programma beheer en onderhoud - exploitatiemiddelen

In figuur 2 zien we het verschil tussen het programma voor investeringen (rode lijn) en de beschikbare kredieten (groene lijn). Vanaf 2027 ontstaat een tekort. Dit loopt in 2031 op tot ongeveer € 75 mln., om aan het einde van de plantermijn (2038) weer af te nemen naar ca. € 60 mln. De Kadernota 2025 zal voorstellen bevatten hoe we met dit tekort van ca. € 75 mln. in 2031 om moeten gaan.



Figuur 2: programma beheer en onderhoud - investeringsmiddelen

De in het coalitieakkoord geformuleerde ambitie voor infrastructuur bevat nog twee thema's gerelateerd aan het onderhoud: duurzaamheid en flankerende maatregelen.

Duurzaamheidsmaatregelen leiden op korte termijn tot kosten. Eerdere jaren zijn de quick wins en de budgetneutrale maatregelen doorgevoerd. Kosten van duurzaamheidsmaatregelen zijn afhankelijk van het te kiezen duurzaamheidsscenario (zie tabellen A, B en C). Bovendien zullen de kosten niet meteen optreden. Enerzijds vanwege lopende contracten, en anderzijds door ontwikkeling van de markt waardoor hogere doelen niet tot meerkosten leiden. Voor alle scenario's is daarom voor een ingroeimodel gekozen.

A. OORSPRONKELIJKE AMBITIE CO2 NEUTRAAL EN CIRCULAIR IN 2050

	2025	2026	2027	Vanaf 2028
percentage	0,5 %	1,0 %	1,5 %	2,0 %
Exploitatie (* € 1 mln)	0,87	1,75	2,62	3,50

B. AANGESCHERPTE AMBITIE CO2 NEUTRAAL EN CIRCULAIR IN 2030

	2025	2026	2027	Vanaf 2028
percentage	0,5 %	1,5 %	3,0 %	5,0 %
* € 1 mln	0,87	2,62	5,24	8,74

C. INCIDENTELE MAATREGELEN, DAAR WAAR GROTE IMPACT TE MAKEN IS

(* € 1 mln)	2025	2026	2027	2028
Exploitatie	0,5	1,5	3	5

Tabel 2: financiële consequenties per duurzaamheidsscenario

Binnen de bestaande wet- en regelgeving zijn voor flankerende maatregelen kaders geformuleerd om het onderhoud op een veilige manier voor wegwerker en weggebruiker uit te voeren. Deze middelen maken onderdeel uit van de structurele budgetbehoefte. Om de hinder voor de weggebruikers of de omgeving verder te verminderen kunnen daarnaast extra maatregelen worden getroffen. Voorbeelden hiervan zijn een fietsspont of aanvullend openbaar vervoer. De hiervoor benodigde middelen bedragen jaarlijks € 0,5 – 1 mln.

1 Inleiding

De Provincie Zuid-Holland beschikt over een uitgebreid wegen- en vaarwegennetwerk (inclusief fietspaden, bermen, technische installaties) 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 minstens eens per vier jaar de kaders vast waarbinnen Gedeputeerde Staten het beheer en onderhoud van de bestaande en toekomstige provinciale infrastructuur uitvoeren. Ook wordt inzicht gegeven in de hiervoor benodigde middelen over de langere termijn. Naast een NOK voor infrastructuur stellen GS ook Nota's Onderhoud Kapitaalgoederen op voor de onderdelen gebouwen en recreatiegebieden.

Onder Infrastructuur vallen de zogenaamde 'assets' (onderdelen) provinciale wegen, vaarwegen, (beweegbare) bruggen en sluisen en het aangrenzende groen, verkeerssystemen en de IC-desk en bediencentrales.

De instandhouding van de provinciale infrastructuur is een wettelijke taak. Deze taak is vastgelegd in de Wegenwet en de Scheepvaartverkeerswet. Daarnaast is de Provincie Zuid-Holland, als eigenaar, privaatrechtelijk aansprakelijk voor schades aan derden ontstaan door een onrechtmatige daad (artikel BW 6:174). Het niet in goede staat houden van het areaal is een voorbeeld van een onrechtmatige daad.

Het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) stelt dat in de begroting een paragraaf moet zijn opgenomen over kapitaalgoederen. 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 vast te stellen. Provinciale Staten hebben in de Financiële Verordening Provincie Zuid-Holland (artikel 4.1) het advies van de commissie BBV van de commissie BBV overgenomen. De vorige Nota Onderhoud Kapitaalgoederen dateert van mei 2020. De voorliggende nota betreft de periode 2024-2028.

De COR (commissie voor Onderzoek van de Rekening) wil de uitgangspunten voor de Nota Kapitaalgoederen delen infrastructuur, recreatiegebieden en gebouwen in de toekomst opnemen in de Financiële Verordening. Daarnaast is de beleidskeuze Goed functionerende infrastructuur opgenomen in de Omgevingsvisie. Vanwege de inwerkingtreding van de Omgevingswet, wordt het Omgevingsbeleid in 2024 geactualiseerd. Naast deze NOK stellen PS met hiermee ook kaders voor het beheren en onderhouden van de provinciale infrastructuur. In de toekomst kan in de NOK hiernaar verwezen worden en hoeven deze kaders niet opnieuw vastgesteld te worden.

1.1 Beleidskaders

De beleidsmatige kaders voor beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur zijn vastgelegd in het Coalitieakkoord, het omgevingsbeleid (Visie, Programma en Verordening), en het Procedureel Kader Infrastructuur.

Coalitieakkoord Krachtig Zuid-Holland

Het Coalitieakkoord 2023-2027 Krachtig Zuid-Holland beschrijft het beoogde onderhoudsniveau voor de provinciale infrastructuur als:

“Aanleg, beheer en onderhoud houden we boven het aansprakelijkheidsniveau en laten we zo efficiënt mogelijk plaatsvinden. We doen dit op een manier met zo min mogelijk kosten, uitstoot en overlast voor de vaarweg- en weggebruiker en omgeving. Waarbij we tijdens de werkzaamheden het belang van de fietser en voetganger zwaar laten meewegen. We zetten in op innovaties bij werkzaamheden om naast de kosten te beperken ook de uitstoot te verminderen.”

Dit betekent een bestendinging van de huidige koers waarbij we met als uitgangspunt ‘sober en doelmatig’ zoeken naar de optimale balans tussen prestaties, risico’s en kosten.

Daarnaast is een belangrijk uitgangspunt van het college het versterken van de verbinding tussen de opgaven.

“Onze visie is dat alle opgaven met elkaar samenhangen en dat wij als partij in die samenhang perspectief moeten bieden aan inwoners, maatschappelijke partners en ondernemers. Voor het behalen van vastgestelde doelstellingen werken we met een samenhangend, gebiedsgerichte aanpak en wenkende perspectieven.”

Dit uitgangspunt vraagt ons om te blijven onderzoeken op welke wijze we met onze provinciale infrastructuur kunnen bijdragen aan vastgestelde doelen. Dit sluit aan bij één van de principes van het assetmanagementsysteem dat wij hanteren voor het beheer van onze infrastructuur: het waardegestuurd beheer. We beheren onze assets niet als doel op zich, maar doen dit omdat ze van waarde zijn voor onze inwoners en de gebruikers van onze infrastructuur.

Omgevingsbeleid

In het Omgevingsbeleid zijn twee beleidskeuzes opgenomen:

- Beleidskeuze 2-2-1 Goed functionerende provinciale infrastructuur
- Beleidskeuze 2-2-2 Toekomstbestendige infrastructuur

Onder de beleidskeuzes vallen weer diverse maatregelen:

2-2-1 Goed functionerende provinciale infrastructuur	2-2-2 Toekomstbestendige infrastructuur:
Maatregelen:	Maatregelen:
a) Doorontwikkelen assetmanagement (beheer en onderhoud infrastructuur)	a) De CO2 uitstoot verlagen van beheer, onderhoud en aanleg
b) Optimaliseren verkeersmanagement (verkeersgeleiding, bediening bruggen en sluizen, incident management)	b) Minder energie verbruiken en meer duurzame energie opwekken
c) Vergroten omgevingskwaliteit en beperken milieuhinder	c) Vrijkomende materialen beter benutten en minder primaire grondstoffen gebruiken
d) Juridisch beheer en implementatie omgevingswet	d) Leefgebied creëren voor lokale flora en fauna rond (vaar) wegen en ecologische verbindingen in stand houden Klimaatbestendige infrastructuur creëren

Procedureel Kader Infrastructuur

In het ‘Procedureel Kader Infrastructuur (Uitbreiding procedureel kader voor nieuwbouw, beheer en onderhoud provinciale infrastructuur, Besluit van Provinciale Staten Zuid-Holland, juni 2014, nummer 6703) staat beschreven op welke wijze provincie Zuid-Holland borgt dat over de lange termijn voldoende middelen beschikbaar zijn 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.

De provinciale begroting geeft inzicht in de ontwikkeling van de baten en lasten van alle beleidsambities van de provincie en heeft een planhorizon van 15 jaar. Om hierbij aan te sluiten is ook in het meerjarenprogramma gekozen voor een horizon van 15 jaar. De afspraken voor indexering zijn generiek vastgelegd in de [concept uitvoeringsnotitie indexatiebeleid](#) (mei 2022).

1.2 Leeswijzer

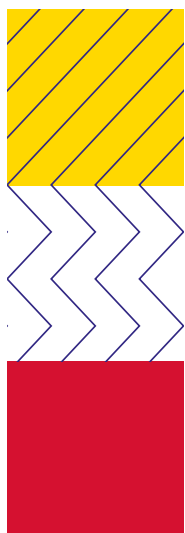
In dit document geeft hoofdstuk twee allereerst de uitgangspunten van beheer en onderhoud weer.

Hoofdstuk drie beschrijft de assetgroepen en geeft inzicht in de hoofdlijnen van de beheerstrategieën.

Hoofdstuk vier vormt de financiële vertaling van de vorige hoofdstukken. We geven inzicht in gemiddelde jaarlijks benodigde budgetten op basis van het areaal. We kijken ook naar het benodigde budget voor de komende 15 jaar.

Het Coalitieakkoord 2023-2027 Krachtig Zuid-Holland beschrijft niet alleen het beoogde onderhoudsniveau voor de provinciale infrastructuur, maar ook ambities ten aanzien van het treffen van hinderbeperkende maatregelen tijdens het onderhoud en het realiseren van duurzaamheidsambities. In hoofdstuk vijf worden deze twee aspecten en de financiële consequenties verder uitgewerkt.

Tenslotte geeft hoofdstuk zes een vooruitblik met aandachtspunten voor de volgende NOK.



2 Uitgangspunten beheer en onderhoud

Op basis van de kaders uit het vorige hoofdstuk zijn uitgangspunten voor beheer en onderhoud geformuleerd. Ten opzichte van de vorige NOK zijn twee uitgangspunten toegevoegd. Een uitgangspunt dat schommelingen in de budgetbehoefte worden geëgaliseerd (5). Dit uitgangspunt was in de vorige NOK onderdeel van uitgangspunt 4 en is nu meer expliciet gemaakt. Het andere toegevoegde uitgangspunt betreft de financiële consequenties van het verbinden van beheer en onderhoud met andere provinciale ambities (7).

UITGANGSPUNT 1. KWALITEITSNIVEAU SOBER EN DOELMATIG

Het provinciale areaal wordt sober en doelmatig onderhouden. Beheer en onderhoud houden we boven het aansprakelijkheidsniveau en laten we zo efficiënt mogelijk plaatsvinden. We doen dit op een manier met zo min mogelijk kosten, uitstoot en overlast voor de vaarweg- en weggebruiker en omgeving.

Kapitaalvernietiging door achterstallig onderhoud wordt voorkomen.

Gedeputeerde Staten werken in de assetplannen dit uitgangspunt concreet uit en stellen indicatoren vast die inzicht geven in de ontwikkeling van het kwaliteitsniveau en de beschikbaarheid van het areaal. In de programmabegroting en jaarrekening, paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen, wordt hierover gerapporteerd.

UITGANGSPUNT 2. NORMKOSTEN EN KOSTENMODEL WORDEN VIERJAARLIJKS GEACTUALISEERD

De normkosten worden eens in de vier jaar geactualiseerd. Het onderliggend kostenmodel wordt geanalyseerd en indien nodig aangepast.

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 (MJOP)

Provinciale Staten ontvangen jaarlijks het meerjarenprogramma Beheer en Onderhoud als onderdeel van het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI). De jaarlijkse kosten van het beheer en onderhoud variëren ten opzichte van de gemiddelde budgetbehoefte. Het MJOP heeft een planhorizon van 15 jaar.

UITGANGSPUNT 5. SCHOMMELINGEN IN DE BUDGETBEHOEFTE WORDEN GEËGALISEERD

De uitvoering van het onderhoud kent pieken en dalen in de tijd. Schommelingen in de budgetbehoefte worden opgevangen in een egaliseringsreserve of voorziening voor beheer en onderhoud.

UITGANGSPUNT 6. 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. Hiermee wordt het [concept uitvoeringsnotitie indexatiebeleid](#) (mei 2022) gevolgd.

UITGANGSPUNT 7. DE PROVINCIALE INFRASTRUCTUUR KAN BIJDRAGEN AAN MEERDERE AMBITIES

De provinciale infrastructuur kan naast haar primaire doel bereikbaarheid bijdragen aan meerdere ambities, zoals duurzaamheid, klimaatadaptatie en omgevingskwaliteit. De koppeling wordt daar waar mogelijk gemaakt en geïntegreerd in de onderhoudsstrategieën. Indien bij de realisatie van deze ambities extra middelen nodig zijn, is hiervoor een besluit nodig om deze vanuit de middelen voor de betreffende ambitie beschikbaar te stellen.



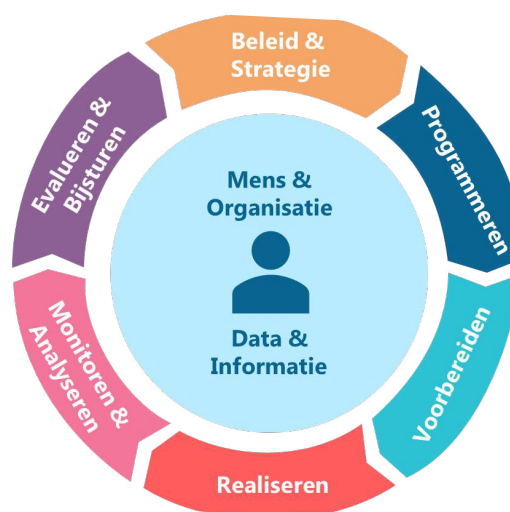
3 Assetmanagement provinciale infrastructuur

3.1 Inleiding

In deze paragraaf schetsen we het provinciaal areaal en de hoofdlijnen waarop het assetmanagement voor de verschillende assetgroepen is ingevuld.

3.2 Uitgangspunten assetmanagement

Provincie Zuid-Holland beheert haar assets volgens de principes van het assetmanagement. Sinds 2018 is de Dienst Beheer Infrastructuur in bezit van het certificaat voor assetmanagement ISO 55001. Het assetmanagementsysteem kenmerkt zich door het doorlopen van de verschillende processtappen zoals weergegeven in de Assetmanagement-roos, figuur 3. Op deze wijze ontstaat een cyclus met de stappen 'plan, do, check, act'.



Figuur 3: Assetmanagementroos

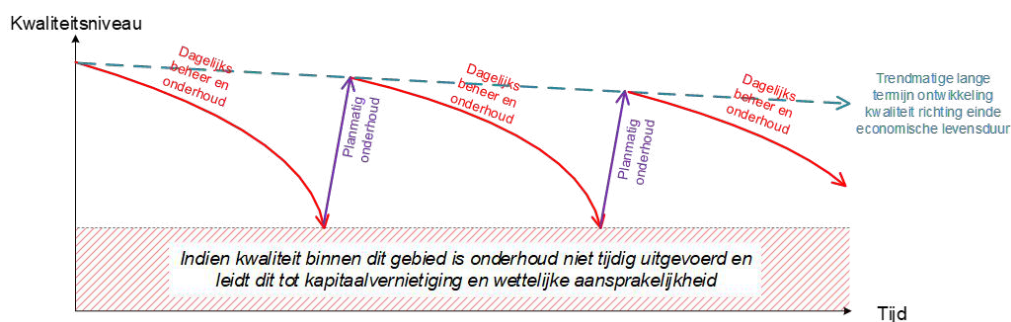
PROCESSTAPPEN ASSETMANAGEMENT

Beleid en Strategie

Het provinciaal beleid wordt in het Strategisch Assetmanagement Plan (SAMP) vertaald naar de doelen voor het beheer en onderhoud. In de onderliggende assetplannen wordt aangegeven op welke wijze de beoogde doelen behaald zullen worden.

Programmeren

In deze stap bepalen we op basis van de assetplannen wanneer welke maatregelen genomen worden voor het beheren van de assets. Deze maatregelen worden opgenomen in het Meerjarenonderhoudsprogramma (MJOP). Zoals weergegeven in figuur 4 vindt het onderhoud planmatig plaats. Via het dagelijks onderhoud wordt het kwaliteitsniveau van de assets beheerst en vóórdat het kwaliteitsniveau onder het wettelijk aansprakelijkheidsniveau komt, vindt het volgende planmatige onderhoud plaats. Binnen het dagelijks onderhoud worden ook de incidenten, storingen en calamiteiten verholpen. De cyclus van dagelijks onderhoud en planmatig onderhoud herhaalt zich tot het areaal het einde van de technische of functionele levensduur heeft bereikt. Dan volgt volledige vervanging.



Figuur 4, onderhoudsstrategie in de tijd

Vorbereiden

In deze stap worden opdrachten en contracten voorbereid voor het beheren van de assets. Ook worden documenten opgesteld die helpen bij standaardisering van werkzaamheden.

Realiseren

De stap realiseren bevat het uitvoeren van assetwerkzaamheden zoals het dagelijks onderhoud, het planmatig onderhoud en de operationele taken als brugbediening, inspectie, vergunningverlening, toezicht en handhaving en incidentmanagement.

Monitoren en Analyseren

De conditie van de assets en de voortgang van de onderhoudsactiviteiten worden gemonitord. Hierbij wordt gekeken in hoeverre de ambities uit de processtap 'Beleid en Strategie' zijn gehaald en wat de belangrijkste oorzaken zijn van eventuele afwijkingen.

Evalueren en Bijsturen

Indien er in de vorige stap afwijkingen worden geconstateerd, kan dit leiden tot voorstellen voor inhoudelijke of procesmatige aanpassingen.

Mens en organisatie

De mensen en de organisatie staan in het hart van de assetmanagementroos. Door continue aandacht voor verbeteringen in ons assetmanagement, zorgen we ervoor dat alle benodigde rollen zijn ingevuld en op elkaar zijn ingespeeld.

Data en Informatie

Om alle stappen goed te kunnen doorlopen is het belangrijk dat de juiste informatie op de juiste plek beschikbaar is. Inspectie en monitoring van de assets zijn hiervoor de basis. Actuele, betrouwbare en complete inspectiedata zijn nodig om verantwoorde besluiten te kunnen nemen.

BASISPRINCIPES ASSETMANAGEMENT

Bij het assetmanagement gaat het om het vinden van de juiste balans tussen prestaties, risico's en kosten (figuur 5). Deze afweging wordt op verschillende niveaus bij alle besluiten gemaakt.

Daarbij is het van belang met een brede blik naar de assets te kijken:

- Welke waarde heeft de asset voor de gebruikers?
- Hoe pakken keuzes uit over de gehele levenscyclus van de asset?
- Kan de infrastructuur, naast de ambitie bereikbaarheid, bijdragen aan andere provinciale ambities?



Figuur 5: Balans prestatie - risico's - kosten

Tenslotte vraagt assetmanagement om een kritische blik op het eigen functioneren en het continu verbeteren. De stappen in het assetmanagement bieden hiervoor een belangrijke basis. Door evaluaties en interne en externe audits wordt hier invulling aan gegeven.

3.3 Assetgroepen

De provinciale assets zijn verdeeld in verschillende assetgroepen. Deze paragraaf biedt een korte omschrijving van de assetgroep en de belangrijkste kenmerken van de strategie voor het beheer en onderhoud.

3.3.1 Assetgroep Wegen

Onder de assetgroep wegen vallen de provinciale wegen (505 km, 556 ha. wegdek), parallelwegen (67 ha.) en fietspaden (146 ha.). Ook de inrichtingselementen zoals borden, geleiderails en geluidswallen vallen onder deze assetgroep.

Bij de invulling van het ambitieniveau 'Sober en Doelmatig' ligt de focus bij wegen op levensduur. Een langere levensduur betekent minder kosten en minder overlast. Hieronder vallen:

- voorschrijven standaard verhardingsopbouwen met bewezen levensduur;
- keuze voor moment planmatig onderhoud op basis van inspecties van de actuele toestand;
- goed dagelijks beheer en onderhoud (kleinschalige reparatie van schades).



Figuur 6. Overzicht provinciale wegen en fietspaden

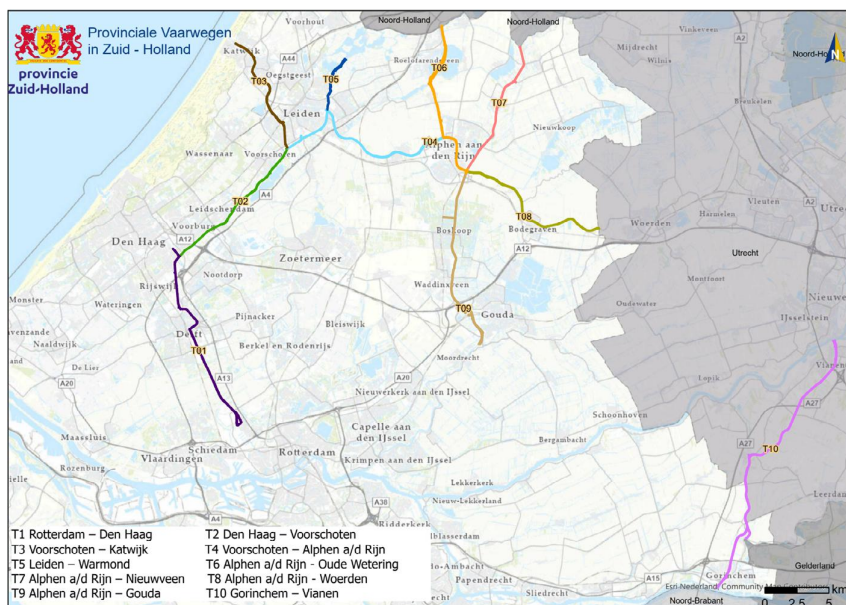
Insteek is om de verharding op trajectdelen (bijv. van kruising tot kruising) tegelijk te vervangen en niet voortdurend kleine reparaties uit te voeren. De toestand van de wegen wordt gemonitord door periodiek verschillende metingen en inspecties uit te voeren. Het onderhoud van wegmeubilair etc. vindt plaats op basis van beeldkwaliteit. Dit betekent dat het er verzorgd uit moet zien.

Planmatig onderhoud en dagelijks beheer en onderhoud van de wegen wordt uitgevoerd binnen 10 jarige regiocontracten, waarbij één aannemer verantwoordelijk is voor een hele regio. In de regio's Oost en Zuid werken we al enkele jaren met zulke contracten. Sinds 2023 zijn ook in de regio's Noord en West dergelijke contracten gestart.

Naar verwachting zal het aandeel geluid reducerend asfalt de komende jaren toenemen. Dit komt door het in werking treden van het Omgevingsbeleid en de daarmee gepaard gaande normeringen voor geluid. Door de kortere levensduur van dit asfalt (het slijt sneller en de reducerende functie neemt af) zijn de levensduurkosten hoger in onderhoud. Dit asfalt dient eerder vervangen te worden dan regulier asfalt. Deze areaalontwikkeling wordt opgenomen in de jaarlijkse doorrekening van het MJOP.

3.3.2 Assetgroep Vaarwegen

De assetgroep vaarwegen bestaat uit de assets die gerelateerd zijn aan provinciale vaarwegen. Het gaat dan vooral om de oeverconstructies (214 km), de vaarwegbodems (618 ha.), de nautische voorzieningen (o.a. 4.324 meerpalen, 1.126 bolders en ca. 5000 borden en verkeerstekens) en walstroomkasten (42 stuks).



Figuur 7, overzicht provinciale vaarwegen

Het onderhoud binnen de assetgroep vaarwegen wordt geprioriteerd op basis van het risicoprofiel. Het risicoprofiel wordt bepaald door de technische staat, het belang in het netwerk en de impact van falen. Objecten met een hoger risicogetal worden eerder geprogrammeerd voor vervanging dan een object met een lager risicogetal. Om onderhoudsarme en duurzame objecten te realiseren, vindt zoveel mogelijk standaardisatie van technische en functionele eisen plaats.

3.3.3 Assetgroep Vaste Kunstwerken

De assetgroep vaste kunstwerken bevat 244 bruggen, 75 viaducten, 83 tunnels, duikers en andere civiele constructies.

Het planmatig onderhoud aan vaste kunstwerken is primair gericht op het vervangen van de onderdelen met een beperkte levensduur (bijvoorbeeld voegrubbers) en het noodzakelijke herstel van geconstateerde schades. Met 3-jaarlijkse inspecties wordt vastgesteld of de conditie van een kunstwerk op voldoende niveau is of dat er een onderhoudsbehoefte is. Als deze behoefte er is, wordt afgewogen of dit onderhoud gecombineerd kan worden met het onderhoud aan het betreffende wegtraject. Wanneer dit niet het geval is, wordt het benodigde planmatige onderhoud afzonderlijk uitgevoerd.

Naast het planmatige onderhoud aan de kunstwerken zijn er nog twee andere vormen van onderhoud: dagelijks beheer en onderhoud en niet-planbaar onderhoud. Dagelijks beheer en onderhoud bestaat uit steeds terugkomende werkzaamheden met een vrij hoge frequentie (2x per jaar). Dit onderhoud bestaat voornamelijk uit schoonhouden zodat de beeldkwaliteit op het gewenste niveau blijft. Daarnaast kan het degradatieproces van onderdelen van een kunstwerk worden vertraagd door gerichte regelmatige schoonmaakwerkzaamheden. Voorbeelden hiervan zijn het verwijderen van begroeiing of het reinigen van de voegen. Voorbeelden van niet-planbaar onderhoud zijn het herstel van leuningen en beton na een aanrijding of het herstel van uitspoeling na heftige regenval.

3.3.4 Assetgroep Beweegbare Kunstwerken

Deze assetgroep bestaat uit 65 beweegbare bruggen en 6 sluizen. De bruggen en sluizen zijn allemaal uniek qua omvang en techniek.

Het dagelijks beheer en onderhoud van de beweegbare kunstwerken bestaat uit planbaar onderhoud (zoals het smeren, inspecteren en testen) en het niet-planbare onderhoud (waaronder het afhandelen van storingen en storingsanalyse).

Het planmatig onderhoud aan beweegbare kunstwerken betreft bijvoorbeeld het vernieuwen van de technische installatie en het conserveren van de constructie. In de initiatieffase van het planmatig onderhoud wordt bepaald welke zaken op basis van technische staat vervangen moeten worden. Ook wordt gekeken naar andere factoren zoals gewijzigd beleid en regelgeving en de Human Factors analyse (hierbij wordt met name gekeken naar het gedrag van de gebruikers en bedienaren in relatie tot het beweegbaar kunstwerk).

Het volledig vervangen van beweegbare kunstwerken is binnen de tijdshorizon van deze NOK, de komende vijftien jaar, niet aan de orde. Wel verwachten we dat voor een deel van de beweegbare kunstwerken binnen twintig tot dertig jaar het einde van de levensduur nadert. In hoofdstuk 5 gaan we hier nader op in.

3.3.5 Assetgroep Groen

De assetgroep Groen bevat het groen rondom de provinciale infrastructuur. Het bevat diverse elementen: bermen (1.053 ha.), bosschages (137 ha.), bomen (35.000), hagen, bermsloten, faunavoorzieningen en meubilair.

De belangrijkste functie van de bermen is dat ze voldoende veiligheid bieden voor het gebruiken van de (vaar)weg. Werkzaamheden aan de bermen zijn bijvoorbeeld maaien langs de weg en zichtlijnen vrijhouden bij kruisingen. Daarnaast bieden de bermen kansen voor andere beleidsdoelen, zoals bijdragen aan de biodiversiteit. Ons doel is het vergroten van de biodiversiteit met ecologisch bermbeheer en de aanplant van diverse soorten bomen en beplanting. Het uitgangspunt hierbij is dat de belangrijkste functie van de berm in stand blijft: voldoende veiligheid bieden voor het gebruiken van de (vaar)weg.

3.3.6 Assetgroep Verkeerssystemen

De assetgroep Verkeerssystemen omvat de systemen voor verkeersmanagement (Smart Mobility) op weg en water, zoals openbare verlichting, (intelligente) verkeersregelinstallaties, dynamische (verkeers-) informatieborden, (verkeers-)camera's en pompen en gemalen. Het onderhoud vindt risicogestuurd plaats. Het dagelijks onderhoud omvat het verhelpen van storingen en het repareren van schades. Het planmatig onderhoud omvat het vervangen van onderdelen met een langere levensduur (bijv. led-aspecten, armaturen en lichtmasten).

Met name de verkeersregelinstallaties zijn sterk in ontwikkeling: van de traditionele verkeerslichten, naar met elkaar en met voertuigen communicerende intelligente systemen. Het belang van samenwerking met andere wegbeheerders (RWS en gemeenten) voor onderlinge afstemming, standaardisering en beveiliging neemt toe.

3.3.7 Assetgroep Bediencentrales en IC-desk

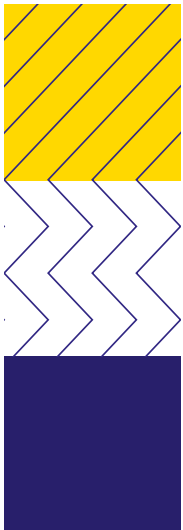
De assetgroep Bediencentrales bestaat uit vijf brugbediencentrales, drie sluisbedienlocaties en de Incident Coördinatie desk (IC-Desk). Onderhoud bij deze assetgroep gaat vooral over de technische inrichting van deze centrales (computers, software) alsook alle apparatuur, waaronder het glasvezelnetwerk, om op afstand te kunnen bedienen en coördineren (bijvoorbeeld beeld en audio langs wegen en op bruggen). Op dit moment wordt er gewerkt aan de realisatie van een nieuwe bedien centrale in het provinciehuis, waarmee in 2025 twee kleinere bediencentrales komen te vervallen.

Bij deze assets kijken we, net als bij de andere assetgroepen, niet alleen naar de technische prestaties maar ook naar de bijdrage aan de ambitie bereikbaarheid. Dit gebeurt bijvoorbeeld door het optimaliseren van de bediening door het minimaliseren van voertuig- en vaartuigverliesuren, het vergroten van de betrouwbaarheid in reistijd en het beperken van de reistijd in drukke periodes (spits voor wegverkeer/vaarseizoen voor vaarverkeer).

Technologische ontwikkelingen snel. Daarom wordt bij elke vervangingsopgave onderzoek gedaan in de markt en bij andere partijen (onder andere provincies en Rijkswaterstaat) naar mogelijkheden om op veilige wijze de impact op de gewenste prestaties te optimaliseren tegen acceptabele kosten en risico's.

3.3.8 Bedrijfsvoering

De provincie Zuid-Holland beschikt over een aantal steunpunten, en bediencentrales en kantoorlocaties. De onderhoudsstrategie voor gebouwen is beschreven in een apart document: De Nota Onderhoud Kapitaalgoederen – gebouwen. Deze is leidend voor het beheer van de gebouwen. Ook beschikt de provincie over vaar- en voertuigen. Vanwege de levensduur en de specifieke eisen aan de vaartuigen zijn deze eigendom van de provincie. Voor de voertuigen wordt gewerkt met leasecontracten.



4 Overzicht Budgetbehoefte 2024-2038

De budgetbehoefte voor de komende vijftien jaar wordt bepaald door de in hoofdstuk 2 beschreven uitgangspunten en de in hoofdstuk 3 beschreven assets en de strategie voor het assetmanagement.

De (gemiddeld) jaarlijkse budgetbehoefte kan worden berekend met de formule:

$$\text{assetportefeuille (Q)} * \text{maatregelenpakket (M)} * \text{prijs (P)}$$

- Assetportefeuille (Q): De omvang van het in beheer zijnde areaal.
De areaalomvang ontwikkelt zich in de tijd door het aanleggen van nieuw areaal of het overdragen van areaal aan derden.
- Maatregelenpakket (M): Het pakket aan uit te voeren werkzaamheden wordt bepaald met de onderhoudsstrategie voor het gewenste onderhoudsniveau 'Sober en Doelmatig' (conform uitgangspunt 1). Deze staat in het vorige hoofdstuk per assetgroep beschreven.
- Eenheidsprijs (P): Iedere vier jaar worden de eenheidsprijzen opnieuw bepaald (conform uitgangspunt 2). De kosten voor de uit te voeren werkzaamheden zijn opgebouwd vanuit de onderliggende posten voor materiaal, materieelinzet en uren en voorzien van marktconforme prijzen.

Door op deze wijze te werken, wordt de budgetbehoefte voor beheer en onderhoud iedere vier jaar vanaf de basis opnieuw opgebouwd. In 2022 zijn de eenheidsprijzen opnieuw vastgesteld. De gevolgde methodiek is op verzoek van de concerncontroller door een onafhankelijke derde partij beoordeeld. De belangrijkste conclusies van deze second opinion waren:

- de opbouw van het kostenmodel is zeer gedetailleerd en geeft een goede indicatie van de kosten om de benodigde werken te onderhouden of te realiseren;
- de vierjaarlijkse actualisatie van het model (uitgangspunt 2) is essentieel om te voorkomen dat de geïndexeerde prijs te ver afwijkt van de marktconforme prijs.

De marktconforme prijzen hebben prijspeil 1 januari 2022. Bij het jaarlijks doorrekenen van het actuele MJOP (uitgangspunt 4), worden deze prijzen geïndexeerd naar het prijspeil van de betreffende begroting (uitgangspunt 6).

In de begroting zijn structurele middelen toegekend voor het uitvoeren van het beheer en onderhoud voor zowel het areaal dat al in eigendom / beheer is, als het areaal dat nog wordt aangelegd (conform uitgangspunt 3). In onderstaande tabel 3 zijn de structureel beschikbare middelen afgezet tegen de gemiddelde jaarlijkse behoefte aan financiële middelen.

Bedragen in € mln, prijspeil 1-1-2024	Gemiddelde jaarlijkse budgetbehoefte op basis van onderhoudsprogramma 2024-2038 incl. areaalontwikkeling	Gemiddeld jaarlijks beschikbare middelen Begroting 2024-2038 incl. areaalontwikkeling	Verschil budgetbehoefte en beschikbare middelen
Exploitiemiddelen	127,8	124,0	3,8
Investeringsmiddelen	47,0	43,2	
TOTAAL	174,8	167,2	

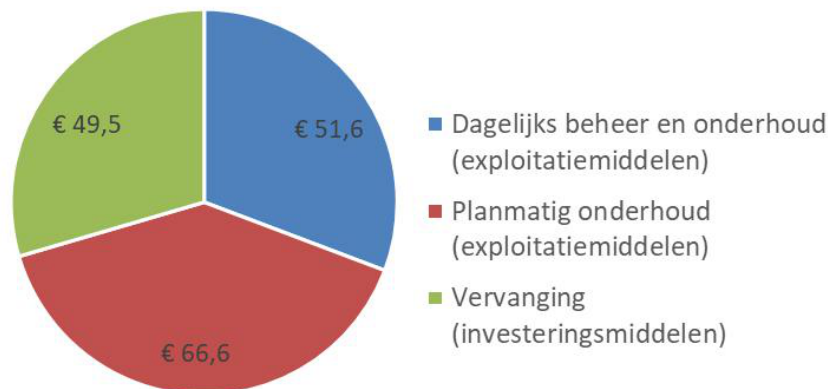
Tabel 3 Vergelijking behoefte aan financiële middelen met structureel beschikbare middelen.

De exploitatiemiddelen omvatten de middelen die nodig zijn voor het dagelijks onderhoud en het planmatig onderhoud. Het dagelijks onderhoud is jaarlijks repeterend en onder voorbehoud van extreme weersomstandigheden, areaal- en prijsontwikkeling, constant in de tijd. De jaarlijks terugkerende kosten voor bedrijfsvoeringsmiddelen, zoals bediencentrales, steunpunten, vaar- en voertuigen, maken onderdeel uit van het dagelijks onderhoud. Het uitvoeren van het planmatig onderhoud en de vervanging is afhankelijk van de feitelijke staat van het areaal en kent hierdoor pieken en dalen.

In de financiële verordening van Provinciale Staten is opgenomen dat alle investeringsuitgaven met maatschappelijk nut worden geactiveerd (Besluit Begroten en Verantwoorden). Dit betekent dat vervanging van assets (die aan het einde van hun levensduur zijn) geactiveerd en afgeschreven worden en niet direct ten laste van de exploitatiemiddelen worden gebracht. Hiervoor zijn investeringsmiddelen nodig.

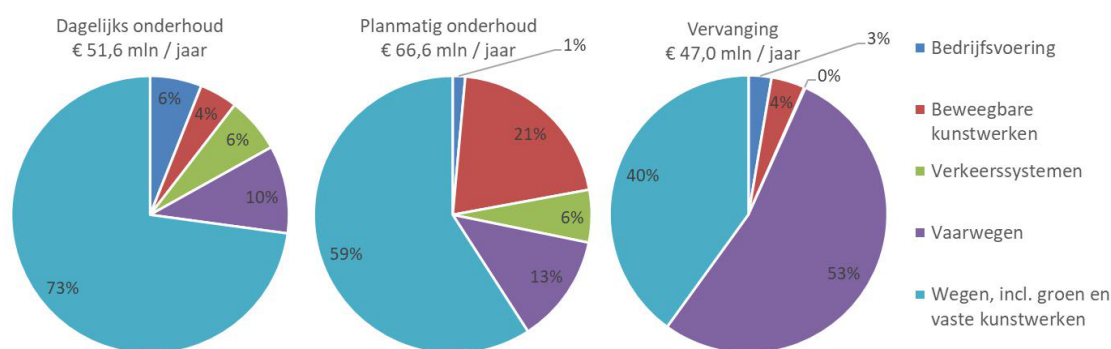
Investeringsmiddelen leiden tot kapitaallasten (rente- en afschrijvingslasten). Een investering betreft het vastleggen van vermogen in een object waarvan het nut zich over meerdere jaren uitstrekt. Met de investering wordt een kapitaalgoed (bezit) gerealiseerd. Op de waarde van het kapitaalgoed wordt, vanaf het jaar volgend op de realisatie/oplevering, jaarlijks afgeschreven. De afschrijvingslasten vormen, samen met de aan de investering toegerekende rentelasten, de kapitaallasten en komen tot het einde van de afschrijvingstermijn ten laste van het begrotingssaldo. De lasten van de investering worden dus uitgesmeerd over de periode dat het gerealiseerde kapitaalgoed naar verwachting minimaal in gebruik is. De uitgaven van infrastructurele projecten komen daarmee niet direct terug in de exploitatiebegroting maar als jaarlijkse kapitaallast na oplevering van het project.

In figuur 8 is de gemiddelde jaarlijkse behoefte aan financiële middelen in het MJOP onderverdeeld in dagelijks onderhoud, planmatig onderhoud en vervanging.



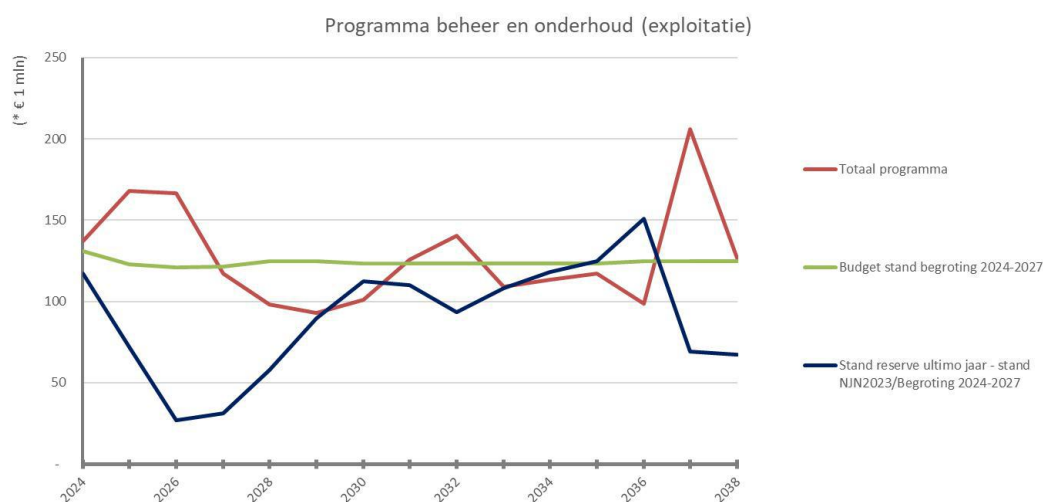
Figuur 8. MJOP bestaand areaal, gemiddelde jaarlijkse behoefte aan financiële middelen in periode 2024-2038, verbijzonderd naar aard van het werk

In de praktijk worden de beheerwerkzaamheden aan de assetgroepen vaste kunstwerken, wegen en groen vaak gebundeld aanbesteed. Hetzelfde geldt voor de assetgroepen Verkeerssystemen en Bediencentrales en IC-desk. In de financiële administratie worden deze uitgaven dan ook gebundeld. Figuur 8 geeft voor het dagelijks onderhoud, planmatig onderhoud en vervanging het aandeel van deze assetgroepen weer.



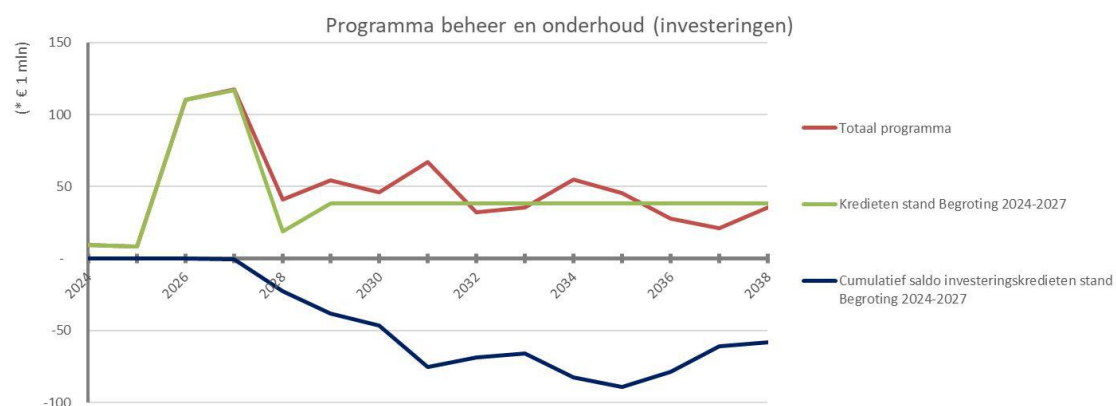
Figuur 9. MJOP bestaand areaal, gemiddelde jaarlijkse behoefte aan financiële middelen in periode 2024-2038, verbijzonderd naar aard van het werk en assetgroep

Het planmatig onderhoud en de vervangingsopgave kennen pieken en dalen. Om het rekeningresultaat stabiel te houden, worden deze pieken en dalen geëgaliseerd. Dit egaliseren kan via een reserve of een voorziening (uitgangspunt 5). Momenteel wordt gewerkt met een egaliseringsreserve voor beheer en onderhoud. In figuur 10 wordt de ontwikkeling van deze egaliseringsreserve weergegeven. Als voor de uitvoering van het programma (rode lijn) meer middelen nodig zijn dan structureel in de begroting beschikbaar zijn (groene lijn), wordt dit gedekt uit de egaliseringsreserve. Hierdoor daalt de financiële omvang van de reserve. Dit wordt gevisualiseerd met een neergaande blauwe lijn. Bij een dal in de onderhoudsprogrammering ligt de rode lijn onder de groene lijn. In dat begrotingsjaar zijn meer middelen beschikbaar dan benodigd. De niet benodigde middelen worden toegevoegd aan de egaliseringsreserve. De financiële omvang van de reserve, de blauwe lijn, laat dan een stijgende trend zien. Het Besluit Begroting en Verantwoording stelt dat een reserve nooit negatief mag worden. Door het programma voor een periode van vijftien jaar door te rekenen (uitgangspunt 4), worden eventuele knelpunten in de financiële dekking tijdig zichtbaar. De gemiddelde budgetbehoefte de komende 15 jaar is jaarlijks gemiddeld bijna € 4 mln. hoger dan door Provinciale Staten beschikbaar is gesteld. Hierdoor daalt het saldo van de egaliseringsreserve van € 123,5 mln. in 2023 naar € 67,4 mln. in 2038.



Figuur 10, Verloop egaliseringsreserve MJOP 2024-2038

Ook de behoefte aan investeringsmiddelen is afhankelijk van de feitelijke staat van het areaal. In onderstaande grafiek, figuur 11, wordt dit weergegeven.



Figuur 11. Behoeftte investeringsmiddelen MJOP 2024-2038

Zoals gemeld in de notitie toename kosten beheer en onderhoud provinciale infrastructuur is er op kort termijn een incidenteel tekort op de investeringsmiddelen van ongeveer € 75 mln. In de notitie zijn een aantal mogelijkheden benoemd om de kapitaallasten die samenhangen met deze extra benodigde investeringsmiddelen te dekken.

5 Financiële consequenties van ambities duurzaamheid en aanvullende flankerende maatregelen

Zoals in hoofdstuk 1 benoemd is in het Coalitieakkoord 2023-2027 Krachtig Zuid-Holland de volgende ambitie geformuleerd: *“Aanleg, beheer en onderhoud houden we boven het aansprakelijkheidsniveau en laten we zo efficiënt mogelijk plaatsvinden. We doen dit op een manier met zo min mogelijk kosten, uitstoot en overlast voor de vaarweg- en weggebruiker en omgeving. Waarbij we tijdens de werkzaamheden het belang van de fietser en voetganger zwaar laten meewegen. We zetten in op innovaties bij werkzaamheden om naast de kosten te beperken ook de uitstoot te verminderen.”*

Deze ambitie kan worden opgedeeld in drie delen. Het eerste deel, beheer en onderhoud boven het aansprakelijkheidsniveau, is uitgewerkt in Beleidsuitgangspunt 1 en financieel doorgerekend in het vorige hoofdstuk. Het derde deel ‘zo min mogelijk uitstoot’ sluit aan op het provinciebrede Maatschappelijk Verantwoord Opdrachtgeven en Inkopen (MVOI) en het realiseren van de duurzaamheidsambitie om toe te werken naar CO₂ neutraal en volledig circulair beheer en onderhoud. Het deel ‘zo min mogelijk overlast’ spreekt de ambitie uit ten aanzien van flankerende maatregelen om de hinder te beperken.

Het realiseren van de duurzaamheidsambities en het treffen van bovenwettelijke hinderbeperkende maatregelen, zijn niet in de voorgaande financiële doorrekening van het MJOP betrokken. In dit hoofdstuk worden de verwachte financiële implicaties van deze twee thema’s verder uitgewerkt.

5.1 Duurzaamheid

In het Omgevingsbeleid staan duurzaamheidsambities geformuleerd voor de thema’s CO₂, circulariteit, energie, biodiversiteit en klimaatadaptatie. Bij het dagelijkse en planmatige onderhoud is de afgelopen periode met beperkte middelen al gewerkt aan deze ambities. Omdat de lat stapsgewijs steeds hoger komt te liggen, komt de grens in zicht van wat budgetneutraal te realiseren is.

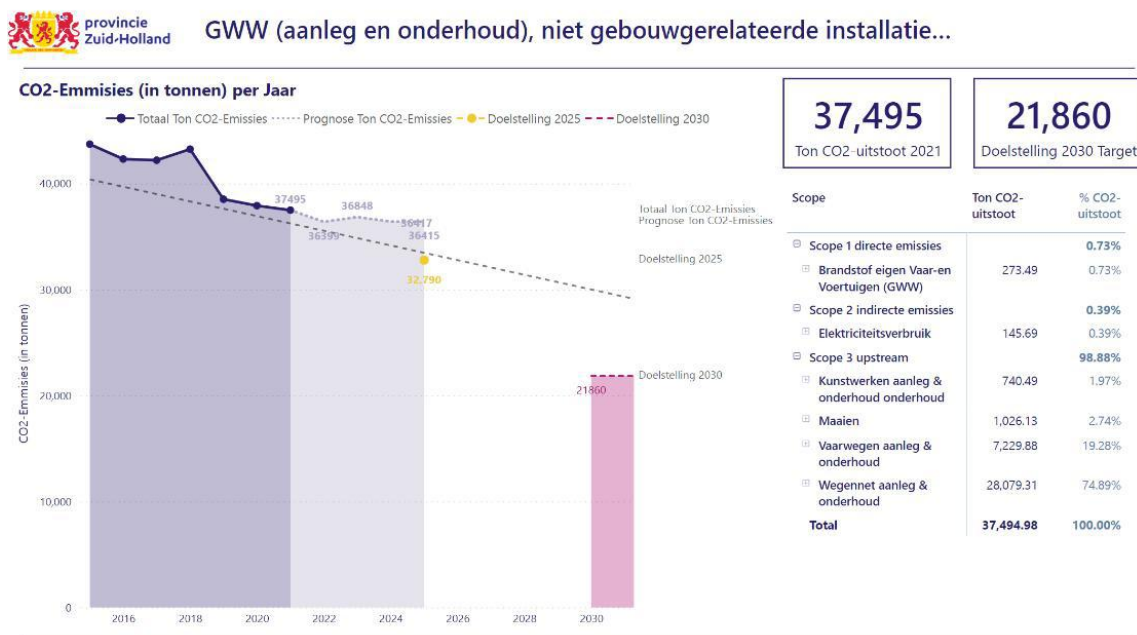
Een van de duurzaamheidsambities is een reductie van 50% CO₂ uitstoot in 2030 en uiteindelijk naar CO₂ neutraal in 2050. Provincies hebben in het recente IPO-akkoord Klimaatneutrale en Circulaire InfraProjecten uitgesproken om de ambitie om CO₂ neutraal te werken, zoveel mogelijk naar voren te halen. In analogie met de doelstellingen van het Rijk, is dat richting 2030.

Aanleg, beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur heeft een groot aandeel in de uitstoot van de provinciale organisatie: 49%. Het openbaar vervoer heeft eenzelfde aandeel van 49%. De resterende 2% is toe te rekenen aan bijv. mobiliteit van de medewerkers en onderhoud en energievoorziening van provinciale huisvesting en systemen (tabel 4). Om aan de provinciale doelstellingen van CO₂-neutraliteit te voldoen, is het terugdringen van de emissies bij beheer en onderhoud een belangrijke succesfactor.

Scope	Ton CO2-uitstoot 2021	% CO2-uitstoot
Scope 1 directe emissies	338.97	0.45%
Zakelijke Mobiliteit Medewerkers	26.83	0.04%
Gebouwen en gebouwgerelateerde installaties	38.66	0.05%
GWW (aanleg en onderhoud), niet gebouwgerelateerde installaties en openbare ruimten	273.49	0.36%
Scope 2 indirecte emissies	548.76	0.72%
GWW (aanleg en onderhoud), niet gebouwgerelateerde installaties en openbare ruimten	145.69	0.19%
Gebouwen en gebouwgerelateerde installaties	403.07	0.53%
Scope 3 upstream	74,841.11	98.83%
Gebouwen en gebouwgerelateerde installaties	137.05	0.18%
Zakelijke Mobiliteit Medewerkers	195.51	0.26%
GWW (aanleg en onderhoud), niet gebouwgerelateerde installaties en openbare ruimten	37,075.80	48.96%
OV-concessies	37,432.75	49.43%
Total	75,728.83	100.00%

Tabel 4 Overzicht CO2 uitstoot Provincie Zuid-Holland 2021.

Als we naar de huidige CO2 uitstoot kijken, blijkt dat we de ambities nog niet halen. Als de ambitie van CO2-neutraliteit van 2050 naar 2030 wordt bijgesteld, raakt het doelbereik nog verder uit zicht.



Figuur 12 Overzicht CO2-uitstoot Provincie Zuid-Holland, aanleg en onderhoud infrastructuur (bron: CO2 footprint assetmanagement Provincie Zuid-Holland, RHDHV, maart 2023)

Maar duurzaamheid gaat over meer dan alleen CO2-uitstoot. Ook circulariteit, de mate waarin we primaire grondstoffen beperken en ervoor zorgen dat we vrijkomende materialen kunnen hergebruiken, is hierbij van belang. Bovendien willen we conform het omgevingsbeleid energieneutraal opereren, een hitte en waterrobuuste infrastructuur realiseren en ruimte voor flora en fauna rondom onze (vaar)wegen ontwikkelen.

Afweging tussen verschillende aspecten van duurzaamheid nodig

Duurzaamheid heeft verschillende onderdelen die niet altijd gelijk opgaan bij de uitwerking van infrastructurele projecten. Op projectniveau dient een afweging gemaakt te worden van de verschillende mogelijkheden. De milieukostenindicator is een methode om integraal naar de verschillende milieueffecten te kijken, zoals CO₂, stikstof en circulariteit. Dit instrument kan bijdragen aan de afweging tussen verschillende varianten in materialen, materieel, maatregelen of aanbiedingen.

Scenario's

Er is op dit moment geen eenduidige berekening van de financiële implicaties van de duurzaamheidsambities. We hebben de financiële onderbouwingen van andere provincies en Rijkswaterstaat beschouwd en deze toegepast in de Zuid-Hollandse situatie. Het is belangrijk om hierin de komende jaren met wegbeheerders in samen te werken, zodat financiële prognoses in relatie tot de duurzaamheidsambities steeds beter worden.

We schetsen hier drie scenario's op basis van verschillende ambitieniveaus:

- A) Oorspronkelijke ambities CO₂ neutraal en circulair in 2050;
- B) Aangescherpte ambitie CO₂ neutraal en circulair in 2030;
- C) Incidentele maatregelen, daar waar grote impact te maken is.

Omdat we te maken hebben met lopende contracten, kunnen we de ambities niet in één keer verwerken. We introduceren daarom een ingroeimodel. Het gaat bij scenario A of B om structurele bedragen. Voor een deel zullen deze middelen worden ingezet ter dekking van de kapitaallasten voor vervangingsinvesteringen. Voorbeelden van vervangingsinvesteringen zijn het na een aantal decennia vervangen van een oever of fundering. Bij scenario C, incidentele bedragen, is dit laatste niet mogelijk. Daardoor zijn met name de mogelijkheden om duurzaamheidsmaatregelen te treffen bij vervangingsinvesteringen beperkt.

A. OORSPRONKELIJKE AMBITIE CO ₂ NEUTRAAL EN CIRCULAIR IN 2050				
	2025	2026	2027	Vanaf 2028
percentage	0,5 %	1,0 %	1,5 %	2,0 %
Exploitatie (in mln €)	0,87	1,75	2,62	3,50
B. AANGESCHERPTE AMBITIE CO ₂ NEUTRAAL EN CIRCULAIR IN 2030				
	2025	2026	2027	Vanaf 2028
percentage	0,5 %	1,5 %	3,0 %	5,0 %
Exploitatie (in mln €)	0,88	2,64	5,3	8,78
C. INCIDENTELE MAATREGELEN, DAAR WAAR GROTE IMPACT TE MAKEN IS				
	2025	2026	2027	2028
Exploitatie € mln	0,5	1,5	3	5

Tabel 5: Financiële impact duurzaamheidsscenario's

De bedragen bij scenario A en B lopen op en worden structureel vanaf 2028. De bedragen bij C zijn incidenteel en stoppen in principe na 2028. De vraag is echter of met dit financiële scenario de ambities bereikt zullen worden.

De verwachting is dat na 2028 forse investeringen van meer dan 5% nodig zijn om de ambities te behalen. Een exacte inschatting is echter moeilijk te maken in verband met voortschrijdend inzicht, nieuwe technieken en mate van opschaling van innovaties.

5.2 Aanvullende flankerende maatregelen

Het uitvoeren van onderhoud aan de infrastructuur leidt onvermijdelijk tot hinder. De capaciteit van het areaal wordt tijdelijk verminderd, waardoor bij een gelijkblijvend verkeersaanbod risico ontstaat op knelpunten in de doorstroming. De reistijd kan ook toenemen door ingestelde omleidingsroutes.

Om de mate van hinder te verminderen, kunnen flankerende maatregelen worden ingezet. In het kostenmodel is alleen rekening gehouden met de minimale verkeersmaatregelen om het werk voldoende veilig te kunnen uitvoeren voor zowel de uitvoerende partij als de verkeersdeelnemers. Voorbeelden hiervan zijn verkeersbegeleiders, het instellen van beborde omleidingsroutes, of het plaatsen van tijdelijke verkeersmaatregelen zoals geleidebakens, verkeersregelinstallaties etc.

Om de hinder verder te beperken, kunnen doelgroepgerichte aanvullende maatregelen worden getroffen. Voorbeelden hiervan zijn een tijdelijke pontverbinding voor fietsers tijdens een afsluiting van een kruising weg/water, een extra busverbinding, of het begeleiden van transporten op omleidingsroutes om omgevingshinder door extra verkeer te minimaliseren. Afhankelijk van de te bereiken doelgroep zijn er maatwerk mogelijkheden om de hinder te beperken. Aan deze maatregelen zijn kosten verbonden.

Bij het treffen van extra flankerende maatregelen is een afweging nodig tussen enerzijds de kosten van de maatregel, en anderzijds de kosten die in het project moeten worden gemaakt voor nadeelcompensatie¹. De provincie volgt hierbij de [Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019](#). In de praktijk zal dit laatste bij regulier planmatig onderhoud niet of slechts minimaal spelen. De hinder vindt plaats binnen een beperkte periode en wordt tijdig aangekondigd zodat de personen of ondernemers tijdig maatregelen kunnen treffen om de te verwachte ondervinden schade te beperken.

Deze afweging tussen flankerende maatregelen en nadeelcompensatie is in de praktijk bij beheer en onderhoud niet mogelijk. Maar omdat zich wel situaties kunnen voordoen waarin het treffen van extra flankerende maatregelen gewenst is, wordt voorgesteld om hiervoor extra middelen beschikbaar te stellen. Over de meest effectieve inzet van deze specifieke middelen vindt een afweging plaats binnen het onderhoudsprogramma. Criteria die hierbij worden gehanteerd zijn met name:

- het aantal dagen waarop de maatregel toegevoegde waarde heeft. Projecten met een langlopende stremming, zoals het verwijderen van een val uit een beweegbaar kunstwerk, hebben hierbij een hogere prioriteit dan een afsluiting van een fietspad gedurende een dag voor het overlagen van het asfalt;
- het aantal verwachte gebruikers van de maatregel en de te verwachten bespaarde extra reistijd. De lengte van de omleidingsroute worden hierdoor mede bepalend voor het eventueel treffen van flankerende maatregelen;
- de doelgroep. In lijn met het coalitieakkoord is er bij de extra flankerende maatregelen extra aandacht voor fietsers en voetgangers.

Op basis van ervaringen uit het verleden is de verwachting dat hiervoor een bedrag van € 0,5 mln tot € 1,0 mln per jaar noodzakelijk is.

¹ Nadeelcompensatie is een vergoeding die personen of bedrijven kunnen krijgen voor schade die is ontstaan ten gevolge van rechtmatig overheidshandelen. Het onderhouden van het areaal is rechtmatig overheidshandelen. De hoogte van de vergoeding is afhankelijk van de geleden schade onder aftrek van het normale maatschappelijke risico.

6 Vooruitblik NOK 2028-2031

De komende jaren vragen een aantal thema's nadere uitwerking. Deze zullen impact hebben op de volgende NOK.

Beweegbare kunstwerken

Op basis van het huidige inzicht is in de komende vijftien jaar geen vervanging van een beweegbaar kunstwerk om technische redenen voorzien. De huidige onderhoudsstrategie maakt een onderscheid tussen techniek en functionaliteit. Technisch gezien is een beweegbaar kunstwerk altijd in stand te houden. Eventuele vervanging van een volledige kunstwerk heeft daarom altijd een functionele reden, bijvoorbeeld verbreding of verhoging of wijziging locatie. Om deze reden maakt een eventuele vervanging van een volledig kunstwerk daarom op dit moment geen onderdeel uit van de NOK. Vanwege veroudering van het areaal en de daarmee mogelijk samenhangende toename van onderhoud, overlast en kosten, onderzoeken we continu of aanpassing van de strategie op basis van dit onderscheid nodig is. Ook in de komende periode zal dit onderzoek plaatsvinden. Het onderzoek kan aanleiding geven om een andere strategie toe te gaan passen in de volgende periode.

Geluid

Met de komst van de Omgevingswet op 1 januari 2024 treedt SWUNG2 (SamenWerken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid 2) bij provinciale wegen in werking. Dit betekent dat binnen drie jaar geluidsproductieplafonds (GPP's) moeten zijn vastgesteld en dat deze jaarlijks worden gemonitord. Deze plafonds worden berekend op basis van de huidige verkeerintensiteiten (peiljaar "2023" nog nader vast te stellen) en verhoogd met 1,5 dB geluidruimte. Om in de toekomst binnen de GPP's te blijven, moeten geluidsreducerende maatregelen en overlastbeperkende maatregelen worden genomen. Deze maatregelen maken deel uit van het PZI. Met de investeringen voor deze maatregelen zullen het aandeel geluidsreducerend asfalt, het toepassing van geluidsschermen óf het verhogen van bestaande schermen en het treffen van geluidsisolerende maatregelen aan gevels van geluidgevoelige gebouwen, op termijn toenemen. Het geluidsreducerend asfalt is duurder bij vervanging en heeft een kortere levensduur dan het huidige asfalt, waardoor de kosten oplopen. Ook de andere maatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen, zullen na realisatie tot extra beheerkosten leiden.

Om deze effecten van de implementatie van SWUNG2 in beeld te brengen is in 2018 (uitgaande van de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2021) onderzoek gedaan naar de impact van nieuwe geluidwetgeving op het beheer van provinciale wegen.

Dit onderzoek naar de kosten voor de naleving van de geluidproductieplafonds gaf een indicatie van ca. € 40 mln. extra kosten voor beheer en onderhoud. Dit is op basis van de verkeersgroei van 2030 naar 2040, wat gemiddeld per jaar een bedrag van € 4 mln. zou betekenen. Op dit moment wordt een actualisatie van het onderzoek uitgevoerd.

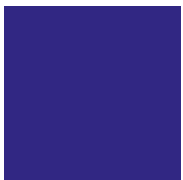
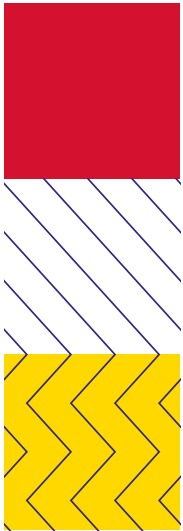
Voor de noodzakelijke investeringen in geluidsschermen is een reservering van € 25 mln. opgenomen in het PZI, deel aanleg en verbetering. Wanneer gekozen wordt voor andere maatregelen zoals het extra toepassen van stil asfalt, moet een deel van de reservering worden omgezet in exploitatiebudget. Hiermee worden dan de door de kortere levensduur ontstane hogere beheerkosten gedekt.

Uitgangspunten Beheer en Onderhoud in Financiële Verordening en Omgevingsbeleid

De COR (commissie voor Onderzoek van de Rekening) heeft aangegeven de uitgangspunten voor de Nota Kapitaalgoederen delen infrastructuur, recreatiegebieden en gebouwen in de toekomst op te willen nemen in de Financiële Verordening. Dit heeft consequenties voor een volgende NOK. Daarnaast maakt de beleidsambitie 'Beheer en onderhoud op orde en duurzaam' onderdeel uit van het Omgevingsbeleid. In verband met de inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt deze in 2024 geactualiseerd. In de toekomst kan in de NOK hiernaar verwezen worden en hoeven deze kaders niet opnieuw vastgesteld te worden.

Omvorming egalisereserve naar onderhoudsvoorziening

Binnen het BBV zijn meerdere mogelijkheden om pieken en dalen in de onderhoudsprogrammering op te vangen. Dit kan via een egalisereserve maar het mag ook via een voorziening. In Beleidsuitgangspunt 5 worden beide mogelijkheden genoemd. Het verschil tussen egalisereserve en voorziening wordt zichtbaar op de balans. Een egalisereserve wordt gerekend tot het eigen vermogen en een voorziening tot het vreemd vermogen. Hiermee heeft de keuze voor een egalisereserve of een voorziening ook effect op de financiële indicatoren. Daarnaast is het budgetrecht van Provinciale Staten bij een egalisereserve anders dan bij een voorziening. Deze aspecten worden betrokken in de uitwerking van het besluit in het Coalitieakkoord 2023-2027 om het gesloten systeem voor mobiliteit op te heffen.



230902381

Toegankelijkheidsrapport

Bestandsnaam: nota onderhoud.pdf

Rapport gemaakt door: Peter

Bedrijf: [Persoonlijke gegevens en bedrijfsgegevens van het dialoogvenster Voorkeuren > Identiteit.]

Overzicht

Er zijn geen problemen aangetroffen in dit document.

- Handmatige controle vereist: 0
- Goedgekeurd na handmatige controle: 2
- Afgekeurd na handmatige controle: 0
- Overgeslagen: 1
- Goedgekeurd: 29
- Mislukt: 0

Gedetailleerd rapport

Document

Naam van regel	Status	Beschrijving
Machtigingsmarkering voor toegankelijkheid	Goedgekeurd	De markering voor toegankelijkheid moet worden ingesteld
PDF-bestand met alleen afbeeldingen	Goedgekeurd	Document is geen PDF-bestand dat alleen bestaat uit een afbeelding
PDF-bestand met codes	Goedgekeurd	Document is PDF-bestand met codes
Logische leesvolgorde	Goedgekeurd na handmatige controle	Documentstructuur biedt een logische leesvolgorde
Primaire taal	Goedgekeurd	De teksttaal is opgegeven
Titel	Goedgekeurd	Documenttitel wordt weergegeven in de titelbalk
Bladwijzers	Goedgekeurd	Bladwijzers aanwezig in grote documenten
Kleurcontrast	Goedgekeurd na handmatige controle	Document bevat correcte kleurcontrasten

Pagina-inhoud

Naam van regel	Status	Beschrijving
Gecodeerde inhoud	Goedgekeurd	Alle pagina-inhoud bevat code
Gecodeerde annotaties	Overgeslagen	Alle annotaties bevatten code
Tabvolgorde	Goedgekeurd	Tabvolgorde is consistent met structuurvolgorde
Tekencodering	Goedgekeurd	Er is een betrouwbare tekencodering
Gecodeerde multimedia	Goedgekeurd	Alle multimediaobjecten bevatten code
Schermflikkering	Goedgekeurd	Pagina veroorzaakt geen schermflikkering
Scripts	Goedgekeurd	Geen ontoegankelijke scripts
Reacties met tijdslijm	Goedgekeurd	Pagina vereist geen reacties met tijdslijm
Navigatiekoppelingen	Goedgekeurd	Navigatiekoppelingen zijn niet herhaald

Formulieren

Naam van regel	Status	Beschrijving
Gecodeerde formulervelden	Goedgekeurd	Alle formulervelden bevatten code
Veldomschrijvingen	Goedgekeurd	Alle formulervelden hebben een omschrijving

Alternatieve tekst

Naam van regel	Status	Beschrijving
Alternatieve tekst voor figuren	Goedgekeurd	Alternatieve tekst vereist voor figuren
Geneste alternatieve tekst	Goedgekeurd	Alternatieve tekst die nooit zal worden gelezen
Gekoppeld aan inhoud	Goedgekeurd	Alternatieve tekst moet zijn gekoppeld aan inhoud
Annotatie wordt verborgen	Goedgekeurd	Alternatieve tekst mag de annotatie niet verbergen
Alternatieve tekst voor overige elementen	Goedgekeurd	Overige elementen die alternatieve tekst vereisen

Tabellen

Naam van regel	Status	Beschrijving
Rijen	Goedgekeurd	TR moet een onderliggend item van Table, THead, TBody of Tfoot zijn
TH en TD	Goedgekeurd	TH en TD moeten onderliggende items zijn van TR
Koppen	Goedgekeurd	Tabellen moeten koppen bevatten
Regelmaat	Goedgekeurd	Tabellen moeten hetzelfde aantal kolommen per rij bevatten en hetzelfde aantal rijen per kolom
Overzicht	Goedgekeurd	Tabellen moeten een samenvatting bevatten

Lijsten

Naam van regel	Status	Beschrijving
Lijstitems	Goedgekeurd	LI moet een onderliggend item van L zijn
Lbl en LBody	Goedgekeurd	Lbl en LBody moeten onderliggende items van LI zijn

Koppen

Naam van regel	Status	Beschrijving
Juiste insluiting via nesting	Goedgekeurd	Juiste insluiting via nesting

[Terug naar boven](#)