



provincie **HOLLAND**
ZUID

GS brief aan Provinciale Staten

Dienst Beheer Infrastructuur

Contact
Petrouchka den Dunnen
T 6596
p.den.dunnen@pzh.nl

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum
15 december 2017

Ons kenmerk
PZH-2017-614427246
DOS-2017-0007849

Bijlagen

Aan Provinciale Staten

Onderwerp
Ontwikkelingen Dienst Beheer Infrastructuur.

Geachte Statenleden,

Graag informeren wij u over een aantal ontwikkelingen op het terrein van beheer en onderhoud van infrastructuur bij de provincie. Reden is dat er een groot aantal samenhangende ontwikkelingen is (in techniek, organisatie, omgeving) die het werk van de provincie raken en waarvan het goed is dat ook het politiek bestuur op de hoogte is.

Positionering uitvoerende dienst

De provincie is niet alleen een belangrijke speler in de hoedanigheid van middenbestuur, maar heeft, zoals u weet, ook eigenstandige uitvoerende taken. Dit geldt bijvoorbeeld op het terrein van vergunningverlening en handhaving (met inschakeling van omgevingsdiensten) en subsidieverlening, maar ook voor de aanleg, het beheer en het onderhoud van provinciale infrastructuur. In dat kader zijn de inwoners zeer nabij, en biedt het de provincie de mogelijkheid om zichtbaar een meerwaarde te bieden. Onze bijna 300 medewerkers bij de Dienst Beheer Infrastructuur (DBI) zijn – in sommige functies 24 uur per dag – beschikbaar om wegen, vaarwegen, sluizen en beweegbare bruggen ter beschikking te houden van de weg- en vaarweggebruiker. Met als missie: Vlot en veilig over weg en water, samen met anderen. Dit werk van de provincie is kernachtig samengevat weergegeven in een interactieve tool, die voor iedereen te raadplegen is: www.jamdots.nl/view/137/Dienst-Beheer-Infrastructuur. Voor dit alles geldt als kader de door de Provinciale Staten vastgestelde Nota Onderhoud Kapitaalgoederen.

Assetmanagement en certificering

In essentie is het werk van DBI de uitvoering van een belangrijke maatschappelijke taak, ter uitvoering van door uw Staten geformuleerde doelstelling op het terrein van verkeer en vervoer over weg en water. Het gaat dan om vlotte doorstroming, veiligheid en leefomgeving. Daartoe worden de provinciale wegen, -vaarwegen, en alles wat daartoe behoort onderhouden, beheerd en verbeterd. Internationaal wordt dit ook wel aangeduid als "assetmanagement". Voor DBI gaat het dan om de assets wegen, vaarwegen, bruggen, sluizen en alles wat daarbij hoort (zoals bijvoorbeeld de verkeersregelinstallaties).

Assetmanagement draagt bij aan de kwaliteit van de besluitvorming over de beheerstrategie door inzichtelijk te maken wat de feitelijke en gewenste prestaties zijn van onze assets, en wat de daarmee verbonden kosten en risico's zijn. Om inzicht te hebben en te verschaffen in de assetmanagementkwaliteit van DBI en met deze kennis DBI verder te ontwikkelen, hebben externe auditoren de opzet en werking van het assetmanagementsysteem van DBI getoetst tegen de norm van ISO 55001, die gaat over assetmanagement. De externe auditoren hebben een positief advies gegeven en daarmee zal naar verwachting in januari de provincie één van de eerste overheidsinstellingen in Nederland zijn die op dit vlak gecertificeerd is. Na verkrijging van het certificaat stellen de externe auditoren jaarlijks opnieuw vast of DBI zich voldoende is blijven ontwikkelen in de doelmatigheid en effectiviteit, waarmee zij het provinciale areaal binnen de door uw Staten geformuleerde doelstellingen beheert.

Zichtbaarheid en gastheerschap

Met de uitvoerende dienst is de provincie ook buiten zichtbaar. We hebben bediencentrales, steunpunten voor onder andere gladheidsbestrijding, bruggen en sluiscomplexen diverse vaar- en voertuigen. Provinciale collega's werken buiten – al dan niet in provinciale kleding – en zijn ook vaak het eerste aanspreekpunt voor onze weg- en vaarweggebruikers, politie, brandweer, etc.. Het aantal van die buitendienstcollega's is de afgelopen jaren afgenomen. Dit komt vooral door andere werkwijzen; we besteden fysiek werk uit en nemen een grotere rol in het houden van toezicht, toetsen van de aannemer en in gastheerschap.

Onze ambitie is uitdrukkelijk om de komende jaren buiten zichtbaar te zijn en te blijven. Deze ambitie is niet nieuw, maar willen wij wel graag expliciet uitspreken en ook met uw Staten bespreken. Daarbij is de focus meer gericht zijn om nog meer als gastheer te opereren voor weg- en vaarweggebruiker. Dat betekent voor de toezichthouders langs de weg meer aanwezigheid op drukke momenten, zoals in de spits. En voor medewerkers op en langs de vaarwegen betekent dit meer aanwezigheid op drukke momenten, met name in het recreatieseizoen; in de spitsuren, in het weekend en 's avonds. Dan bereiken we de meeste vaarweggebruikers en kunnen we hen beter voorlichten en aanspreken. Zichtbaarheid en gastheerschap kan bijvoorbeeld ook inhouden het organiseren van open dagen en het geven van voorlichting op scholen, in havens, bij brancheorganisaties en evenementen zoals de Hiswa, Havendagen, Infratech etc. Verder zou op drukke momenten assistentie verleend kunnen worden bij het aanmeren door recreatievaartuigen in sluiscomplexen.

Meer zichtbaarheid op andere momenten kan overigens in voorkomend geval ook betekenen dat we meer handhavend gaan optreden. Bijvoorbeeld overbelading, roodlichtnegatie bij bruggen, het passeren van gesloten slagbomen en het illegaal ligplaats innemen kunnen het provinciale doel van een veilige en vlotte doorstroming in gevaar brengen.

Om deze ontwikkelingen efficiënt door te voeren zal steeds meer van moderne communicatiemiddelen/werkmethodes gebruik gemaakt kunnen worden.

Objectbediening

De wijze van bediening van bruggen door onze provincie wordt landelijk gezien als toonaangevend. Onze bediencentrale in Alphen aan den Rijn (Steekterpoort) en ons testcentrum in Gouda worden zeer regelmatig bezocht door lokale politici, bedrijven, omwonenden en andere beheerders van vaarwegen. Als provincie bedienen wij – op hun verzoek en tegen betaling en in verband met de bereikbaarheid over water - ook bruggen voor andere overheden. Onze ambitie

is om de komende jaren met andere beheerders, bedrijven en kennisinstellingen het verkeersmanagement verder te ontwikkelen. Hierbij wordt ook het verkeersmanagement op de weg betrokken. Doel is om binnen enkele jaren een tweede moderne bediencentrale in gebruik te nemen, aanvullend op Steekterpoort. Dit ter vervanging enigszins verouderde centrales in Leiden en Leidschendam, en ter vervanging van de verkeersmanagementdesk die nu nog in het provinciehuis is gehuisvest. Ook het Ontwikkel-, Test- en Opleidingscentrum uit Gouda wordt daar ondergebracht. Verder zal daar ruimte geboden worden aan marktpartijen en kennisinstellingen om met de provincie en andere overheden verder te werken aan innovatie voor verkeersmanagement. Datamanagement en projecten als “de Blauwe Golf” kunnen op die wijze worden doorontwikkeld.

De provincie heeft sinds jaar en dag als beleid dat bruggen en sluisen door provinciaal personeel worden bediend. Alleen voor pieken (in de zomer is er meer werk dan in de winter, en voor structurele ziekte) wordt gebruikgemaakt van inhuurpersoneel, de zogenaamde flexibele schil. Dit voorkomt dat medewerkers in de winter onvoldoende werkaanbod hebben. Het inhuurpersoneel voldoet in alle opzichten aan de kwalificaties die we ook aan ons eigen personeel stellen. Ook voor wat betreft salariëring worden inhuurcollega’s vergelijkbaar ingeschaald; dit wordt als eis meegegeven bij het inhuurcontract. Deze lijn van eigen personeel, in combinatie met flexibele inhuur voor de piekmomenten bevalt goed en willen wij continueren.

Contractering onderhoud

De wijze van organiseren van beheer en onderhoud is continu in ontwikkeling. Dat gebeurt samen met partners: omgevingspartijen, ingenieursbureaus en aannemers. Waar de provincie vroeger de heg zelf met de hand knipte, bomen omzaagde en het sluiscomplex schilderde, maken we al sinds jaar en dag gebruik van aannemers. De provincie heeft een opdrachtgevende en toezichthoudende rol, die zich steeds ontwikkelt. Tot voor kort had de provincie contracten voor elke asset apart (voor de weg, voor het groen in de berm, voor de sloten, voor de verlichting etc.), voor kleine trajecten en met een looptijd van slechts een aantal jaar. Daarbij schreef de provincie in detail voor hoe en wat een aannemer precies moest doen. En in één gebied/ op een traject hadden wij ook verschillende aannemers.

Nu proberen we stapsgewijs te komen tot contracten met een langere looptijd, met een groter gebied en integraler (meerdere assets). En we vragen functioneler uit. Dit betekent dat de aannemer gevraagd wordt om vanuit zijn expertise maximaal bij te dragen aan de doelstellingen van de provincie, bijvoorbeeld energiereductie of beperking van hinder in de omgeving. Met zulke contracten is – gezien looptijd en integraliteit - ook meer mogelijk in het kader van “social return”. De afgelopen jaren zijn inmiddels de eerste ervaringen opgedaan met gebiedscontracten. Deze zullen steeds worden geëvalueerd en aangepast en model staan voor de rest van het areaal. Overigens kiest de provincie er bewust voor de contracten niet té groot te maken: er moet ruimte zijn voor meerdere marktpartijen om voor de provincie te werken. En dus ook werkbaar zijn voor het midden- en kleinbedrijf, al dan niet in combinatie of met onderaanneming.

Samenwerking met anderen

Juist buiten bezig zijn geeft de kans en de verplichting om het werk samen met anderen te organiseren. Dat vergroot de kennis, drukt de kosten, verhoogt de kwaliteit en bedient de (vaar)weggebruiker beter. Die maakt het namelijk niet uit welke overheid de wegen beheert; als

hij maar vlot en veilig van werk naar school, en van sport naar familie kan komen. Als de onderhoudswerkzaamheden maar op elkaar zijn afgestemd, de bedienregimes van bruggen op elkaar aansluiten en de verkeersinformatie uit zijn navigatiesysteem – geleverd door de overheden – maar klopt.

Daarom is er een groot aantal samenwerkingsverbanden op een groot aantal terreinen. Met Rijkswaterstaat, gemeenten, waterschappen, de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag etc. Zeker de samenwerking rondom Verkeersmanagement in Zuid-Holland staat goed op de kaart, georganiseerd in het programma BEREIK! (www.bereiknu.nl). Indien gewenst is het mogelijk om voor uw Staten(commissie) een excursie en toelichting op dit terrein te verzorgen. Het samen met partners organiseren, prioriteren en programmeren van het werk sluit aan bij het netwerkend werken, zoals verwoord in het Coalitieakkoord. De missie van DBI is dan ook: Vlot en veilig over weg en water, samen met anderen!

Innovatie en energiebesparing

Juist bij beheer en onderhoud bestaat de mogelijkheid en de ambitie om plannen voor innovatie en energiebesparing om te zetten in realisatie buiten. Die kansen worden daarom ook benut. Er is een groot aantal projecten in voorbereiding en gerealiseerd waarbij innovatie wordt onderzocht en toegepast op terreinen van vlotte doorstroming, veiligheid, levensduurverlenging van infrastructuur, groen/natuur en geluid. Statenambities, bijvoorbeeld ten aanzien van energiereductie (onder andere neergelegd in de nota Watt anders, Energieagenda 2016-2020-2050), kunnen zo gerealiseerd worden. Ook hier staat nauwe samenwerking met marktpartijen en andere overheden centraal.

Zeer aansprekend daarbij zijn de Wegen van de Energietransitie, waarbij de komende jaren het groot onderhoud van (gedeelten van) de N470 en de N211 zullen worden aangegrepen om met marktpartijen en de omgeving te komen tot de meest duurzame wegen.

Ontheffingverlening

DBI voert namens de provincie taken uit op grond van provinciale regelgeving zoals de Wegenverordening en de Vaarwegenverordening, en andere wetgeving zoals onder andere de Wegen(verkeers)wet en Scheepvaartverkeerswet. Daartoe worden onder meer enkele duizenden ontheffingen aangevraagd en (onder voorwaarden) verleend. De komende tijd wordt bezien of dit stelsel ten dele vervangen kan worden door een gemengd stelsel waarbij voor sommige activiteiten volstaan kan worden met algemene regels voor een voorgenomen activiteit. Dit onder de in de verordening te stellen voorwaarden. Voordeel daarvan zou zijn: minder administratieve lasten voor inwoners en bedrijven en snellere duidelijkheid voor een initiatiefnemer of een bepaalde activiteit wordt toegestaan. Een dergelijke constructie past naadloos in de ontwikkeling van het Omgevingsrecht, waarbij onder meer de inzichtelijkheid, voorspelbaarheid en het gebruiksgemak van het omgevingsrecht wordt vergroot en de besluitvorming over projecten in de fysieke leefomgeving wordt versneld en verbeterd.

Consequenties voor de organisatie

Bovenaangehaalde ontwikkelingen en ambities kunnen in enigerlei mate gevolgen hebben voor de organisatie. Echter veel van de ambities zijn tot nu toe naadloos ingepast in de provinciale organisatie, juist omdat het een proces betreft van organisch veranderen. Met kleine stappen en samen met het personeel wordt steeds bezien op welke wijze we de ambities kunnen verwezenlijken, en wat daarvoor nodig is.



Per 1 januari 2018 is Petrouchka den Dunnen aangesteld als nieuwe directeur van DBI. Zij is graag bereid tot een nadere toelichting op genoemde ontwikkelingen, al dan niet gecombineerd met een rondleiding langs een deel van ons areaal. Het ambtelijk opdrachtgeverschap van het project RijnlandRoute is onlangs overgenomen door Gemma Smid.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,

voorzitter,

drs. J.H. de Baas

drs. J. Smit