



SLIM EN WAARDEGEDREVEN ONDERHOUD
HERIJKING KWALITEIT (ONDERHOUD)
PROVINCIALE INFRASTRUCTUUR 2023-2027

Leeswijzer



1. INLEIDING

Aanleiding en doel
Kaders en beleidsdoelstellingen
Basisbegrippen
Beschrijving areaal



2. BRABANTSE INFRA OPGAVE

Werkwijze:
Brabantse infra aanpak
Uitgangspunten kwaliteit
Basisopgave
Plusopgave



3. BRABANTSE WERKWIJZE

Onderhoud conform
assetmanagementmethodiek
Randvoorwaarden
assetmanagement



4. FINANCIËN EN VERANTWOORDING

Exploitatie versus investeringen
Soorten plus
Onderhoudstaak onder druk
Oplossen structureel tekort



1 Inleiding



1.1 AANLEIDING EN DOEL

De provincie heeft in haar rol als wegbeheerder een wettelijke taak met betrekking tot het onderhouden van haar infrastructuur. In deze uitvoeringsagenda Kwaliteit (Onderhoud) Provinciale Infrastructuur (K(O)PI) leggen we de onderhoudskwaliteit van deze Provinciale Infrastructuur vast en geven we aan wat we op het gebied van beheer en onderhoud de komende jaren gaan doen. De bestuurlijke afspraak is om het K(O)PI elke vier jaar te actualiseren. Dit betreft dan ook een herijking van het K(O)PI dat in 2018 door Gedeputeerde Staten is vastgesteld. Ten opzichte van vier jaar geleden zijn er nieuwe doelstellingen bijgekomen voor de uitvoering van ons beheer en onderhoud en is de wetgeving op een aantal beleidsvelden aangepast, wat directe invloed heeft op het beheer en onderhoud van onze provinciale infrastructuur.

Op dit moment zijn er verschillende externe factoren die zorgen voor onzekerheid op het gebied van planning en (financieel) extra druk leggen op het beheer- en onderhoud van onze provinciale infrastructuur. Hierdoor is de minimale basiskwaliteit B (gebaseerd op de richtlijnen van het CROW, de standaard die wordt gebruikt bij beheer- en onderhoud) waar wij naar streven bij het beheer en onderhoud van ons areaal binnen het huidige beschikbare budget niet vol te houden. De beschikbare financiën spelen daarmee een belangrijke rol in dit K(O)PI en wat onze opgave is de komende vier jaar.

Op grond van de wegenwet en wegenverkeerswetgeving zijn wij als eigenaar van de provinciale infrastructuur onderhoudsplichtig en zijn we daarmee wettelijk verantwoordelijk voor de veiligheid en doorstroming op onze wegen en het beheer en onderhoud ervan. Hieronder vallen onder andere wegen, fietspaden en bruggen. De instandhouding van de provinciale infrastructuur bestaat naast het dagelijks beheer en onderhoud uit groot onderhoud en vervanging. Naast instandhouding, kennen wij een ontwikkeling van onze infrastructuur. Deze bestaat uit verbeteringen (aanleg) of reconstructie. De nieuwe en verbeterde infrastructuur zal immers ook weer onderhouden moeten

worden. Dit is ook de reden dat de O in K(O)PI tussen haakjes is geplaatst. De afgelopen jaren hebben we als provincie veel geïnvesteerd in verbeteringen en daarmee uitbreiding van ons areaal. Deze opgave is grotendeels gerealiseerd en we zien dat de opgave voor onze provinciale infrastructuur daarmee verschuift van nieuwbouw naar beheer en onderhoud.

In deze uitvoeringsagenda geven we aan hoe we het beheer en onderhoud van onze infrastructuuropgave uitvoeren. Met de instandhouding van de bestaande infrastructuur voorkomen we dat de veroudering van onze assets tot verkeersonveilige situaties leidt en in de toekomst tot (financiële) problemen, door uitstel van onderhoud, waardoor de daadwerkelijke onderhoudskosten een stuk hoger liggen. We beschrijven in deze uitvoeringsagenda voor de komende vier jaar hoe we onze beheer- en onderhoudstaak borgen en waar we als provincie op inzetten.

Provinciale Staten hebben in het Beleidskader Mobiliteit: koers 2030 ten doel gesteld dat we onder andere een robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem moeten realiseren. Deze uitvoeringsagenda draagt bij aan de uitvoering van de benoemde doelstellingen in dit beleidskader.

1.2 KADERS EN BELEIDSDOELSTELLINGEN

1.2.1 Wegenwet en wegenverkeerswetgeving

Op grond van de wegenwet en wegenverkeerswetgeving zijn wij als eigenaar van de provinciale infrastructuur onderhoudsplichtig en zijn we verantwoordelijk voor de doorstroming, veiligheid. Artikel 15 van de Wegenwet bepaalt dat de provincie verplicht is haar openbare wegen, inclusief bijbehorende bermen en sloten, te onderhouden. Artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 beschermt belangen als de veiligheid op de weg, de bescherming van weggebruikers en passagiers, de instandhouding van de weg, de waarborging van de bruikbaarheid van de weg en het zo veel als mogelijk waarborgen van de vrijheid van verkeer. Naast deze klassieke belangen strekt dat artikel tevens tot het voorkomen en beperken van hinder en overlast aan het milieu, bescherming van het karakter en de functie van objecten en gebieden en bevordering van doelmatig en zuinig energiegebruik.

1.2.2 Omgevingswet en omgevingsverordening

De Brabantse omgevingsverordening is de vertaling van hoe de provincie Noord-Brabant invulling geeft aan de omgevingswet. Naar verwachting treedt deze wet per 1 januari 2023 in werking. In onze verordening is een hoofdstuk over provinciale infrastructuur opgenomen. Hierin worden nadere regels gesteld om uitvoering te geven aan onze wettelijke verplichtingen die volgen uit de Wegenwet en Wegenverkeerswetgeving. De bepalingen over provinciale wegen houden een vergunningstelsel in. Voor dit stelsel is gekozen omdat niet bedoeld is om allerlei veranderingen van de weg en activiteiten, voorwerpen en stoffen op, aan, in, onder of boven de weg te weren maar om deze op hoofdlijnen te reguleren.

1.2.3 Beleidskader Mobiliteit: koers 2030

Het mobiliteitsbeleid van de provincie is eind 2020 vastgesteld door Provinciale Staten via het Beleidskader Mobiliteit: koers 2030. Hierin zijn de ambities en doelstellingen van de provincie vastgelegd. Onze algemene beleidskeuzes over onze taak als beheerder en onderhouder van provinciale infrastructuur zijn afgeleid van dit beleidskader.

Een veilig, samenhangend, robuust, betrouwbaar, schoon, stil en gezond mobiliteitssysteem dat bijdraagt aan een concurrerende en duurzame economie en mensen in staat stelt mee te doen aan de samenleving en zo bijdraagt aan de brede welvaart van Brabant is de ambitie voor 2030.



Concreet zijn deze ambities:

1. We gaan voor veilige mobiliteit.

Wij dragen hier vanuit onze taak als beheerder en onderhouder van provinciale infrastructuur aan bij door:

- a. Te investeren in de aanleg en reconstructie van (provinciale) weginfrastructuur volgens de kwaliteitsniveaus uit de nota K(O)PI en de richtlijnen CROW "Duurzaam & Veilig".

2. We gaan voor een samenhangend mobiliteitssysteem.
Wij dragen hier vanuit onze taak als beheerder en onderhouder van provinciale infrastructuur aan bij door:
 - a. Wij maken afspraken over het inwinnen en het gebruik van (actuele) mobiliteitsdata.
3. We gaan voor een robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem.
Wij dragen hier vanuit onze taak als beheerder en onderhouder van provinciale infrastructuur aan bij door:
 - a. Het zorgdragen voor een goede kwaliteit van de provinciale wegen (beheer en onderhoud) en voor een snelle afhandeling van incidenten, zodat de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het provinciale wegennetwerk wordt gegarandeerd.
 - b. Te zorgen voor een klimaatbestendige infrastructuur, mede op basis van de resultaten van de klimaatstresstest. Klimaatadaptatie is een vanzelfsprekend onderdeel van provinciale infrastructuurprojecten, met aandacht voor de bereikbaarheid van vitale en kwetsbare functies en de specifieke natuur- en waterdoelen in de omgeving.
 - c. Het onderzoeken van alternatieve (innovatieve) oplossingen voor beheer en onderhoud om vertragingen als gevolg van onderhoudswerkzaamheden te minimaliseren.
 - d. Minimaliseren van hinder voor de omgeving, zowel op doorstroming als leefbaarheid, binnen de daarvoor geldende wettelijke kaders.
4. We gaan voor mobiliteit voor iedereen.
Wij dragen hier vanuit onze taak als beheerder en onderhouder van provinciale infrastructuur aan bij door:
 - a. Vanaf het begin meenemen van inclusiviteit bij beheer en het ontwerp van nieuwe infrastructuur en wegkantssystemen.
5. We gaan voor schone, stille en gezonde mobiliteit.
Wij dragen hier vanuit onze taak als beheerder en onderhouder van provinciale infrastructuur aan bij door:

- a. Wij voeren op grond van het Actieplan Geluid 2018-2030 maatregelen uit die de geluidshinder voor omwonenden rond provinciale wegen verminderen.
- b. Wij beperken de CO₂ uitstoot bij (aanbestedingen voor) grond, weg en waterbouw met behulp van de CO₂ prestatieladder (Green Deal Duurzaam GWW 2.0).

Tevens sluiten we met het Beleidskader Mobiliteit: koers 2030 aan bij de ambities, doelstellingen en indicatoren die in de jaarrekening zijn opgenomen en waarover verantwoording aan PS plaatsvindt. Het gaat hierbij om de volgende ambities:

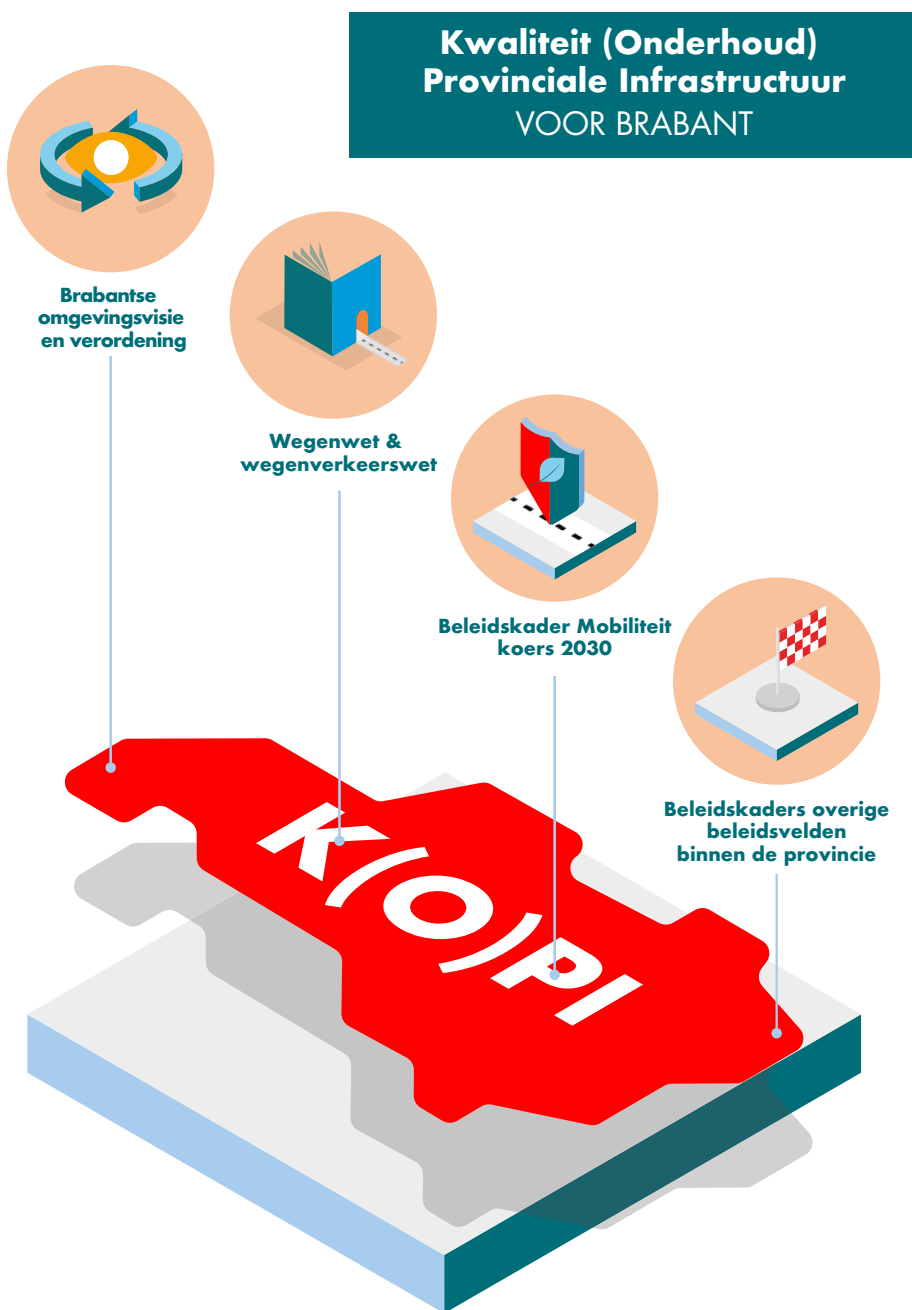
1. We gaan voor veilige mobiliteit;
2. We gaan voor een robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem;
3. We gaan voor schone, stille en gezonde mobiliteit.

Verderop zijn de doelstellingen waarop we vanuit onze taak als beheerder en onderhouder van de provinciale infrastructuur op inzetten, verder uitgewerkt.

Concreet gaat het daarbij om het volgende areaal:



Provinciale wegen ingedeeld naar Hoofd- en Regionaalnetwerk



Naast het genoemde beleidskader mobiliteit zijn er ook andere beleidskaders waarin Provinciale Staten doelstellingen hebben vastgesteld die het dagelijks beheer en onderhoud van provinciale wegen (kunnen) raken. Deze nemen wij mee en hebben wij vertaald in onze opgave (zie verderop in dit document).

1.3 BASISBEGRIPPEN

Om onze provinciale infrastructuur technisch en functioneel op orde te brengen en te houden, worden verschillende maatregelen uitgevoerd. Deze zijn uit te splitsen naar de volgende categorieën van werkzaamheden:

- **Dagelijks beheer en onderhoud van provinciale infrastructuur.**
Dit betreft de dagelijkse werkzaamheden om de provinciale infrastructuur op een veilige manier bereikbaar te houden. Hieronder vallen onder andere de werkzaamheden van kleine reparaties aan het wegdek, het schoonhouden van het wegdek, het onderhouden van de berm, gladheidsbestrijding en calamiteitenbestrijding.
- **Groot onderhoud en gehele vervanging aan het einde van de levensduur.**
Dit is gericht op de instandhouding van het bestaande areaal. Kenmerkend aan de activiteiten is het levensduurverlengende karakter van de uitgaven. Het bestaat uit grootschalige en geplande maatregelen, zoals betonreparaties aan kunstwerken of het vervangen van een laag asfalt van hoofdrijbaan of fietspaden. Wanneer onze infrastructuur het einde van haar technische levensduur heeft bereikt, dan kunnen wij tot gehele vervanging ervan (inclusief fundering) overgaan. Onderhoud vergt onevenredig veel (financiële) inspanning om het gewenste kwaliteitsniveau te kunnen behouden.
- **Nieuwe aanleg en reconstructie.**
In tegenstelling tot de categorie van groot onderhoud en vervanging wordt hier nieuwe infrastructuur aangelegd of bestaande functionaliteiten worden aangepast. Enkele voorbeelden zijn het vervangen van een kruising door een rotonde, het realiseren van een nieuwe verbindingsweg of randweg rondom een woonkern of het aanleggen van een nieuw fietspad. Kenmerk is dat nieuw areaal nog moet starten met de onderhoudscyclus.

1.4 BESCHRIJVING AREAAL

Wij zijn eigenaar van ruim 550 kilometer provinciale weg en 540 kilometer fietspad. Daarin zijn circa 866 civieltechnische kunstwerken, waarvan 360 faunatunnels, en 1.350 andere faunavoorzieningen opgenomen. Binnen het areaal zijn 90 verkeersregelsystemen, waarvan inmiddels de helft is uitgevoerd als "intelligent" systeem. In onze 10,6 miljoen vierkante kilometer wegbermen staan ruim 62.000 bomen en 8.400 lichtmasten. In en op onze wegen zijn daarnaast geluidsschermen, geleiderails, verkeersborden, bewegwijzeringsborden, markeringen en bushaltes aanwezig. In de nota "Uitgangspunten eigendom provinciale wegen" (zie bijlage) is uitgewerkt welk provinciaal eigendom wij onderhouden en welke uitgangspunten we daarbij hanteren. Om een goed incidentmanagement en de gladheidsbestrijding te kunnen uitvoeren zijn er in de provincie Noord-Brabant vijf steunpunten met winterdienstmaterieel, van waaruit we het areaal goed operationeel kunnen beheren en schouwen.

Het Brabantse areaal is door de uitgevoerde aanleg- en reconstructieprojecten in de laatste decennia functioneel sterk verbeterd en uitgebreid. Er zijn diverse nieuwe wegen en komomleggingen gerealiseerd zoals de recent opgeleverde nieuwe verbinding N69, vanaf de A67-Valkenswaard, N279 Veghel – 's-Hertogenbosch 2x2, N629 aansluiting A27 nabij Oosterhout en de N605 Boekel. Er staan nog enkele verbeterprojecten voor de komende jaren op de planning. Daarna zal het aantal projecten van nieuwe aanleg en/ of grootschalige reconstructie beperkter zijn, ook vanwege de financiële middelen. Daarmee verschuift de focus voor de loopperiode van dit K(O)PI meer naar instandhouding van het huidige areaal. Op dit moment is er geen sprake van achterstallig onderhoud.

Onder invloed van klimaat en gebruik neemt de conditie van het areaal af. Op dit moment voldoet het areaal gemiddeld aan kwaliteitsniveau B dat we minimaal hanteren.. Met de juiste investeringen in infrastructuur kunnen we dit niveau vasthouden en voorkomen we achterstallig onderhoud en desinvesteringen. De totale vervangingswaarde van onze Brabantse infrastructuur vertegenwoordigt een indicatieve waarde van € 1,5 tot € 2 miljard.



2 Opgave Brabantse Infrastructuur



2.1 INZET KWALITEIT BASIS VOOR ONDERHOUD

In de Wegenwet en Wegenverkeerswet 1994 is vastgelegd dat wij onze wegen moeten onderhouden in het belang van een goede doorstroming en (economische) bereikbaarheid, de veiligheid (voorkomen van verkeersongevallen) en kwaliteit van de weg (voorkomen van schade aan weggebruikers of voertuigen). Ook in het kader van onderhoud conformeren wij ons aan de CROW-richtlijnen die hiervoor zijn opgesteld. In 2018 hebben we gekozen om voor het volledige provinciale wegen areaal en alle daarbij behorende objecten en elementen onderhoudsniveau B(asis) conform de genoemde CROW-richtlijnen te hanteren.

Het onderhoudsniveau B(asis) houdt in dat de technische staat van de verschillende objecten zoals bruggen, wegen en fietspaden voldoende op orde is. Dit betekent echter ook dat er op onderdelen van ons areaal schadebeelden te zien zijn, er zwerfafval langs onze wegen in de berm zal liggen, er onkruiden groeien over de verharding en dat de verharding van zowel onze wegen als fietspaden slijtage vertoont. Dit alles mag niet leiden tot onveilige situaties voor de weggebruiker en daar zal het onderhoudsregime op afgestemd zijn. We voeren tijdig onderhoud uit om zowel het areaal technisch op kwaliteitsniveau Basis te brengen en te houden. De kans op ongevallen als gevolg van de onderhoudskwaliteit is klein. De doorstroming en de veiligheid zijn hierdoor geborgd.

Voor de instandhouding van ons areaal zetten we de komende jaren daarom minimaal in op het kwaliteitsniveau Basis. Hiermee houden wij de bestaande functie en daarmee de prestatie van onze infrastructuur in stand en leveren wij een bijdrage uit het doel uit het Beleidskader Mobiliteit: koers 2030: "Door zorgvuldig (functioneel) beheer en onderhoud dragen de rijks- en provinciale wegen maximaal bij aan een betrouwbaar mobiliteitssysteem nu en in de toekomst". Met de inzet op minimaal kwaliteitsniveau B, wijken wij niet af van het beleidsuitgangspunt uit het vorige K(O)PI voor het onderhouden van onze infrastructuur.

Beleidsuitgangspunt onderhoud infrastructuur:

Gedeputeerde Staten conformeren zich bij het onderhouden van provinciale infrastructuur in beginsel aan CROW richtlijnen en hanteren daarbij minimaal het basis (B) onderhoudsniveau. Dit doen we op een veilige, belang gestuurde, integrale, milieubewuste, duurzame en kostenbewuste wijze. Gedeputeerde Staten kunnen gemotiveerd afwijken van deze richtlijnen.

2.2 INZET KWALITEIT AANLEG EN RECONSTRUCTIE

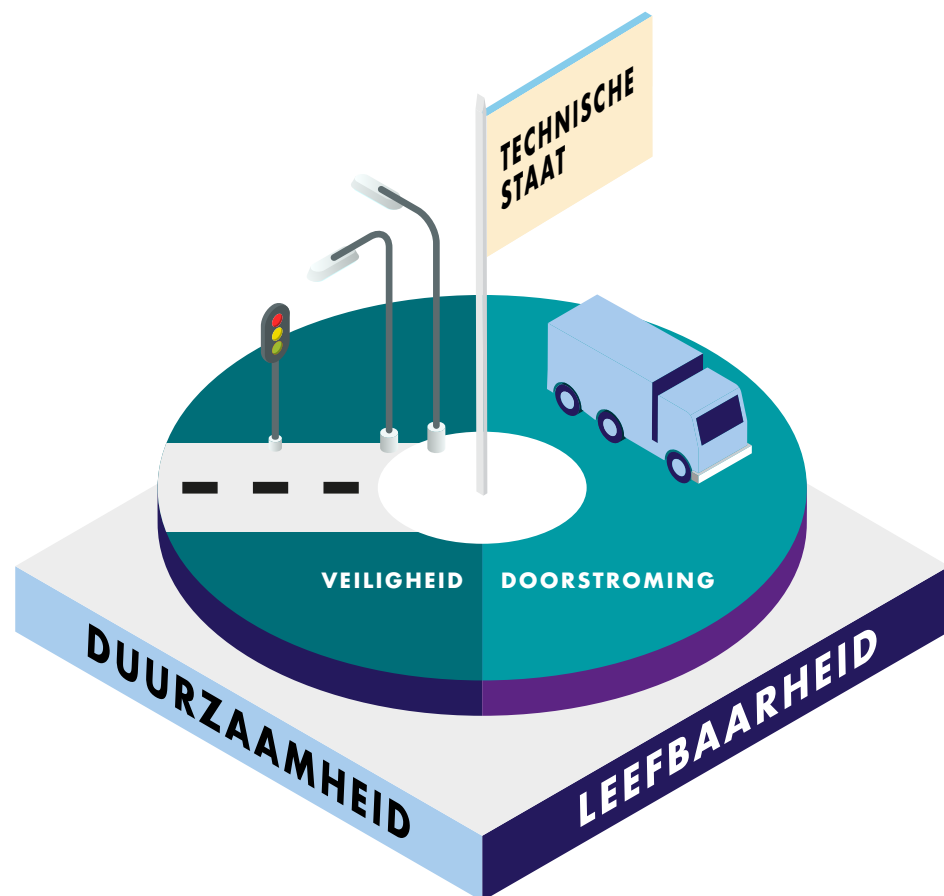
Is er sprake van een nieuwbouwopgave of reconstructie van ons infrastructureel areaal dan kennen wij een ander beleidsuitgangspunt. In principe gaan we dan uit van de CROW-richtlijnen Duurzaam Veilig. Dit betekent dat wij zullen kijken of het mogelijk is om verbeteringen aan ons areaal mee te nemen en kunnen koppelen aan onze onderhoudsopgave. Deze afweging maken wij conform de richtlijn Duurzaam Veilig. Ook dit beleidsuitgangspunt wijkt niet af van het vorige K(O)PI.

Beleidsuitgangspunt aanleg & reconstructie infrastructuur:

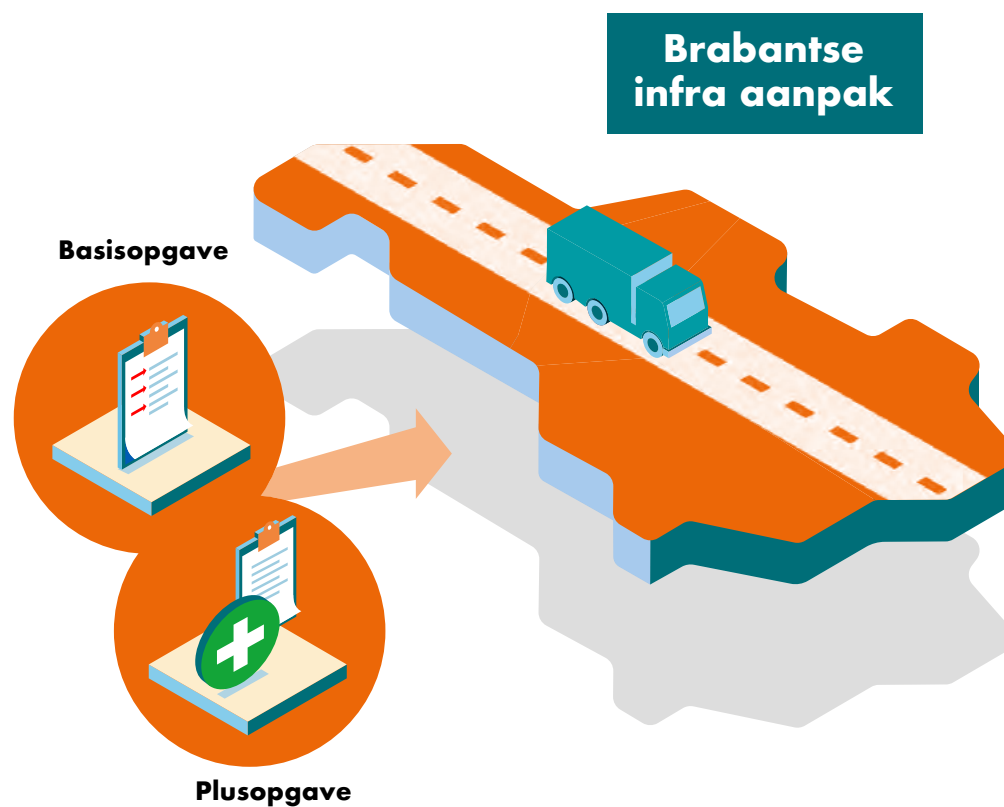
Gedeputeerde Staten conformeren zich bij het aanleggen of verbeteren van provinciale infrastructuur in beginsel aan CROW richtlijnen met als principe Duurzaam Veilig. Gedeputeerde Staten kunnen gemotiveerd van deze richtlijnen afwijken, omdat in de praktijk maatwerk vereist of gewenst is.

2.3 BRABANTSE INFRA OPGAVE

Onze aanpak voor de komende jaren bestaat uit een basisopgave en een plusopgave. Deze twee samen vormen de Brabantse Infra opgave. De basisopgave bestaat uit de beheer- en onderhoudsopgave voor ons areaal, waarin we inzetten op minimaal kwaliteitsniveau B voor ons areaal.



Er kan gekozen worden voor een plus boven op onze basisopgave. Algemeen uitgangspunt is dat de plusopgave geen afbreuk mag doen aan onze basisopgave van instandhouding, de prestatie van ons areaal mag hierdoor niet verslechteren en mag niet leiden tot onnodige extra kosten (kapitaalvernietiging). Daarnaast was het in het verleden vaak zo dat het koppelen van onderhoud aan onze nieuwbouw projectopgave leidde tot extra kosten, omdat de planning van deze projecten uitliep door bijvoorbeeld vertraging door stikstof, waardoor wij genoodzaakt waren om levensverlengend onderhoud uit te voeren.



Binnen de plusopgave onderscheiden we drie soorten opgaven:

1. Kleinschalige verbeteringen.
Vanuit het principe werk-met-werk maken worden bij de werkzaamheden van groot onderhoud ook kleinschalige aanpassingen aan de provinciale infrastructuur meegenomen. Het gaat om het realiseren van de verschillende ambities uit K(O)PI als aanvulling op de basisopgave.
2. Extra ambities op basis van het beleidskader mobiliteit.
We dragen met aanpassingen aan onze infrastructuur bij aan het (sneller) bereiken van de ambities uit het Beleidskader Mobiliteit: koers 2030. De afweging maken we steeds integraal en multimodaal. Daarin nemen we naast de toegevoegde waarde voor Brabant ook de uitvoeringskracht mee. We laten hier het principe van werk met werk los om vertraging in de onderhoudswerkzaamheden te voorkomen. De onderhoudsplanning wordt hiermee leidend bij provinciale infraprojecten.
3. Doelstellingen vanuit andere beleidsvelden.
Wij zijn bereid om doelstellingen vanuit andere beleidsvelden mee te nemen bij het uitvoeren van onze basisopgave beheer en onderhoud. Dit is niet vanzelfsprekend. Belangrijke randvoorwaarden om deze mee te nemen zijn (1) dat de benodigde financiële middelen beschikbaar gesteld worden vanuit de specifieke beleidsvelden of door externe partners en (2) dat het meenemen van deze opgave niet ten koste gaat van het beschikbare beheer- en onderhoudsbudget voor de basisopgave.

2.4 DOELSTELLINGEN VERSCHILLENDE THEMA'S

In het vorige K(O)PI beschreven wij vanuit onze rol als wegbeheerder welke bijdrage wij leveren aan het realiseren van deze bestaande provinciale doelstellingen op het gebied van veiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. De thema's in dit K(O)PI zijn grotendeels gelijk aan de thema's uit het vorige K(O)PI, ook in het Beleidskader Mobiliteit: koers 2030 komen deze onderwerpen terug. Concreet betekent dit dat de thema's waarop we inzetten zijn: 1) Doorstroming (2) Veiligheid (3) Leefbaarheid en (4) Duurzaamheid. Deze laatste bestaat uit de thema's (4a) Energie & CO₂, (4b) Klimaatadaptatie (4c), Biodiversiteit en (4d) Circulariteit. De onderverdeling van het thema duurzaamheid wijkt af ten opzichte van het vorige K(O)PI.

Tevens sluiten we met de doelstellingen op de verschillende thema's aan bij de ambities, doelstellingen en indicatoren die in de jaarrekening zijn opgenomen en waarover verantwoording aan Provinciale Staten plaatsvindt. Het gaat hierbij om de volgende ambities:

1. We gaan voor veilige mobiliteit;
2. We gaan voor een robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem;
3. We gaan voor schone, stille en gezonde mobiliteit.

In onderstaande tabel staan de doelstellingen voor de verschillende thema's beschreven en welk resultaat we in de periode 2023-2027 willen behalen voor de basisopgave en voor de plusopgave op dit thema.

Het resultaat uit de basisopgave is onze minimale doelstelling voor de periode 2023-2027 op dit thema. Voor de plusopgave geldt dat we per thema afwegen aan de hand van de kaders tijd en geld of we de geformuleerde doelstelling op het desbetreffende thema meenemen.

Nr.	Onderwerp	Doelstelling	Resultaat basisopgave	Resultaat plusopgave
1.	Doorstroming	<p>Doorstroming: Duurzaam beheren, onderhouden en slim benutten provinciale wegennetwerk.</p> <p>Functionaliteit infrasysteem: het realiseren van een robuust en toekomstvast wegsysteem voor verschillende modaliteiten, borgen van de beschikbaarheid van het systeem</p>	Robuust en toekomstvast wegsysteem door in te zetten op minimaal kwaliteitsniveau B	Adaptief infrasysteem door in te spelen op toekomstige ontwikkelingen en innovaties zoals de zelfrijdende auto, faciliteren/stimuleren van voetgangers- en fietsverkeer, faciliteren/stimuleren van OV(-aansluitingen)

Voorbeelden

Een aantal voorbeelden hoe we onder andere onze doelstellingen de komende jaren realiseren vanuit onze taak als beheerder en onderhouder van provinciale infrastructuur:

- Verbeteren van fietsroutes en (H)OV naar werklocaties en attracties die relatie hebben met onze provinciale wegen;
- Zoeken naar mogelijkheden voor gedeelde mobiliteit;
- Meenemen van de klantwaardering voor Brabantse wegen via WOW-onderzoek bij het bepalen van de beheer- en onderhoudsopgave;
- Minimaliseren van vertragingen als gevolg van onderhoudswerkzaamheden.

Nr.	Onderwerp	Doelstelling	Resultaat basisopgave	Resultaat plusopgave
2.	Veiligheid	Een conform de CROW-richtlijn "Duurzaam veilig" areaal op basis van de risicoanalyse met 0 gewonde en dodelijke verkeersslachtoffers, de helft minder verkeersongevallen, toename van sociale veiligheid, jaarlijkse daling van het aantal aandachtswegen en -fietspaden.	Instandhouden bestaande veiligheid door middel van inzet op kwaliteitsniveau B.	Op basis van de risicoanalyse over het veiligheidsniveau infrastructuur worden de meest kritische bestaande assets in beeld gebracht om proactief risico's voor verkeersveiligheid aan te pakken.

Voorbeelden

Een aantal voorbeelden hoe we onder andere onze doelstellingen de komende jaren realiseren vanuit onze taak als beheerder en onderhouder van provinciale infrastructuur:

- Meenemen van veiligheidsvraagstukken, door het scheiden van verkeersstromen. Bijvoorbeeld door in te zetten op snelfietsroutes en het scheiden van de fietsers van vrachtverkeer.
- Stimuleren en faciliteren van de ontwikkeling van rijtaakondersteunende systemen voor (vracht)auto's, (elektrische) fietsen die bestuurders helpen om veiliger te rijden;
- Bij belangrijke infrastructurele verbindingen en doorsnijdingen van het natuurnetwerk zorgen voor een goede passeerbaarheid voor de fauna waarbij de verkeersveiligheid wordt vergroot;
- Bij vervanging van de vangrail is het uitgangspunt dit motorvriendelijk te doen waar het kan.

Nr.	Onderwerp	Doelstelling	Resultaat basisopgave	Resultaat plusopgave
3.	Leefbaarheid	Verbeteren van de gezonde leefomgeving en het voorkomen en beperken van hinder door de inzet op wettelijke vereisten op het gebied van: 1. Geluid 2. Luchtkwaliteit 3. Fijnstof 4. Omgevingswet	<p><i>Geluid</i> Om de geluidsoverlast langs provinciale infrastructuur aan te pakken zetten we vanuit onze basisopgave in op stille voertuigen en infrastructuur om deze geluidsreductie te behalen. Mocht dit niet voldoende zijn dan kijken we naar het plaatsen van schermen.</p> <p><i>Luchtkwaliteit</i> De provincie heeft ingezet op 50% gezondheidswinst in 2030 door schonere lucht ten opzichte van 2016. Dit is bestuurlijk vastgelegd met ondertekening van het Schone Lucht Akkoord.</p> <p><i>Omgevingswet</i> Inzetten op meer omgevingsmanagement bij onderhoudsprojecten.</p>	<p><i>Geluid</i> Inzet op gevelsanering mochten de maatregelen uit de basisopgave niet voldoende zijn. Deze maatregel wordt gefinancierd vanuit programma natuur.</p> <p><i>Omgevingswet</i> Standaardisatie van onze omgevingskwaliteit voor onderhoudsprojecten, waarbij we de inrichting laten aansluiten bij de omgeving.</p>

Voorbeelden

Een aantal voorbeelden hoe we onder andere onze doelstellingen de komende jaren realiseren vanuit onze taak als beheerder en onderhouder van provinciale infrastructuur:

- We nemen CO₂ reductie als criterium mee binnen onze beheer- en onderhoudsopgave door de inzet van elektrische auto's bij het schouwen van onze wegen.
- Aanpakken van bebouwde kommen die worden doorsneden door een provinciale weg;
- Bij het plaatsen van geluidsschermen kijken we of het mogelijk is dit zo groen mogelijk te doen;
- Ophalen en meenemen van wensen vanuit de omgeving bij onze beheer- en onderhoudsopgave.

Nr.	Onderwerp	Doelstelling	Resultaat basisopgave	Resultaat plusopgave
4a.	Duurzaamheid	Energie & CO₂ Energie neutraal assetmanagement.	<p><i>Energie</i> Uitgangspunt is de Trias energetica. We zetten in op beperking van energiegebruik en zetten in op gebruik van energie uit duurzame bronnen.</p> <p>Tenminste 50% van de energie die we gebruiken voor beheer en onderhoud is duurzaam, conform het Schone Lucht Akkoord.</p> <p><i>CO₂</i> We zetten in Brabant in op een reductie van ten minste 50% minder CO₂-uitstoot (in CO₂ equivalenten) bij onze opgaven in 2030 conform Schone Lucht akkoord.</p>	<p><i>Energie</i> We verkennen de (o)nmogelijkheden om energie op te wekken via infrastructuur en bekijken of we deze mogelijkheden mee kunnen nemen in onze basisopgave. Dit doen we in gezamenlijkheid met energie.</p>

Voorbeelden

Een aantal voorbeelden hoe we onder andere onze doelstellingen de komende jaren realiseren vanuit onze taak als beheerder en onderhouder van provinciale infrastructuur:

- Voor onze beheer- en onderhoudsopgave gebruik maken van zero emissie bouw materieel.
- Verdere verLEDing van OVL. Bij vervanging is LEDverlichting (of een duurzamere optie) het uitgangspunt en moet de verlichting dimbaar zijn. Verkennen mogelijkheden van het dimmen van licht ten behoeve van een verdere energiebesparing
- Energiegebruik van de elektrische assets(onderdelen) die we inzetten is 100% duurzaam.
- Optimalisaties in transport tijdens het realiseren van onze opgave, waardoor minder transport nodig is.
- Toepassen van CO₂- arm beton op basis van duurzame bindmiddelen.
- Verkennen mogelijkheden om energie op te wekken via onze infrastructuur bijvoorbeeld met behulp van PV-panelen in en op onze assets, zoals (fietspad) verharding, geluidsschermen en kunstwerken.
- Verkennen mogelijkheden thermische energie uit de massa van onze wegverharding en kunstwerken voor het verwarmen en koelen van objecten of woningen in de omgeving.

Nr.	Onderwerp	Doelstelling	Resultaat basisopgave	Resultaat plusopgave
4b.	Klimaatadaptatie	Klimaatbestendig en waterrobuust handelen	<p>Wij nemen klimaatverandering mee in de afweging die we maken voor ons onderhoud binnen onze driehoek assetmanagement op het gebied van risico's, prestaties en financiën.</p> <p>Onze bermen dragen bij aan het voorkomen van schade door wateroverlast en droogte, risico's vanwege weersextremen zijn op een beheersbaar en acceptabel niveau. De beplanting is klimaatbestendig.</p> <p>Op basis van de klimaatstresstest en de uitkomsten van een risicodialoog, nemen we maatregelen mee voor een klimaatbestendige en waterrobuuste inrichting van de provinciale infrastructuur bij ons beheer en onderhoud.</p>	

Voorbeelden

Een aantal voorbeelden hoe we onder andere onze doelstellingen de komende jaren realiseren vanuit onze taak als beheerder en onderhouder van provinciale infrastructuur:

- Het zoveel mogelijk beperken van verontreiniging van oppervlakte- en grondwater en schoonmaken van verontreinigd water;
- Klimaatadaptatief ontwerpen door:
 - Voorkomen van uitdroging door inzet op waterretentie;
 - Voorkomen toename verhard oppervlak;
 - Vergroenen van hittegevoelige omgeving;
 - Borgen van voldoende opvangcapaciteit bij piekbelasting
- Realiseren van een Plan van Aanpak voor een klimaatbestendige en waterrobuuste inrichting van de provinciale infrastructuur waarin we nader specificeren wat we gaan doen.

Nr.	Onderwerp	Doelstelling	Resultaat basisopgave	Resultaat plusopgave
4c.	Biodiversiteit	In ons onderhoud dragen wij bij aan een stabiel ecosysteem en versterken van de biodiversiteit.	<p><i>Berm</i> De inrichting en het beheer van de berm dragen bij aan bescherming van leefgebieden en soorten, versterking van de biodiversiteit en bestrijding en beheersing van invasieve en plaagsoorten.</p> <p>In 2026 hebben we onze aanpak voor inrichting en dagelijks beheer en onderhoud in onze bermen in beeld en weten we hoe we kunnen zorgen voor een hogere score op de meetlat biodiversiteit (IPC).</p> <p><i>Natuurbescherming</i> Bij ons beheer en onderhoud van onze assets beperken we zoveel mogelijk de overlast voor de bestaande flora en fauna.</p>	

Voorbeelden

Een aantal voorbeelden hoe we onder andere onze doelstellingen de komende jaren realiseren vanuit onze taak als beheerder en onderhouder van provinciale infrastructuur:

- Bij beheer- en onderhoudswerkzaamheden in zetten van materieel dat minder belastend is voor de flora- en fauna, door stille en schone voertuigen bijvoorbeeld.
- Effecten van beheer- en onderhoud op de beschermde natuurwaarden worden meegenomen.
- Meenemen van maatregelen om de flora- en fauna te beschermen, bijvoorbeeld plaatsen van een wegportaal dat vleermuizen in staat stelt een brede weg over te steken.

Nr.	Onderwerp	Doelstelling	Resultaat basisopgave	Resultaat plusopgave
4d.	Circulariteit	<p>We zetten in op hoogwaardig hergebruik van alle materialen en een halvering van het gebruik van primaire grondstoffen, zonder de leefomgeving te vervuilen en ecosystemen aan te tasten.</p> <p>We dragen vanuit onze beheer en onderhoudsopgave bij aan de totale opgave van 50% vermindering van het primaire grondstoffengebruik in 2030.</p>	<p>Zo optimaal mogelijk de (rest) levensduur van onze assets benutten. Bij de planning van het (groot) onderhoud houden we hier rekening mee.</p> <p>We zetten in op beperking gebruik van materialen (bouw- en grondstoffen) en materialen met een lagere milieu-impact.</p> <ul style="list-style-type: none"> • We geven voorkeur aan hoogwaardig hergebruik (zo min mogelijk downcycling) van vrijkomende producten en grondstoffen. • Waar geen hergebruikt materiaal toegepast kan worden is de eerste volgende keus biobased materiaal. • We dragen vanuit onze beheer en onderhoudsopgave bij aan de totale opgave van 50% vermindering van het primaire grondstoffengebruik in 2030 en in 2026 streven we naar het gebruik van minstens 60% gerecycled asfalt en 40% gerecycled beton. <p>We brengen en houden milieu-verontreinigende stoffen in relatie tot onze assets in beeld.</p>	<p>We creëren ruimte om te experimenteren en innoveren met assets op dit thema.</p> <p>We gaan aan de slag om meer inzicht te verkrijgen in de grondstoffen, samenstelling en herkomst van grondstoffen die toegepast worden in ons areaal.</p> <p>We verkennen de mogelijkheid om materialenpaspoorten in te zetten en gaan aan de slag met het opzetten van een grondstoffenarchitectuur. Met als doel om grondstoffen op later moment te kunnen hergebruiken.</p> <p>We zetten in op het verkrijgen van meer inzicht in schaarse grondstoffen die we gebruiken.</p> <p>We doen onderzoek naar het voorkomen van invloed toxische materialen in het areaal (denk aan zink, (micro)plastics en kijken welke van deze maatregelen we al mee kunnen nemen binnen onze opgave.</p>

Voorbeelden

Een aantal voorbeelden hoe we onder andere onze doelstellingen de komende jaren realiseren vanuit onze taak als beheerder en onderhouder van provinciale infrastructuur:

- Gebruik van minder cement in betonnen liggers bij bruggen, door langere uithardingstijd bij de productie van prefab betonnen liggers.
- Voorkomen onnodig materiaalgebruik door het efficiënt beheren en onderhoud van het provinciale areaal door te kijken naar de actuele onderhoudsstaat.
- Van organisch restafval, zoals snoeiafval of bermmaaisel verkeersborden maken.
- Sobere en doelmatige inrichting van de provinciale infrastructuur staan voorop.



3 Brabantse werkwijze



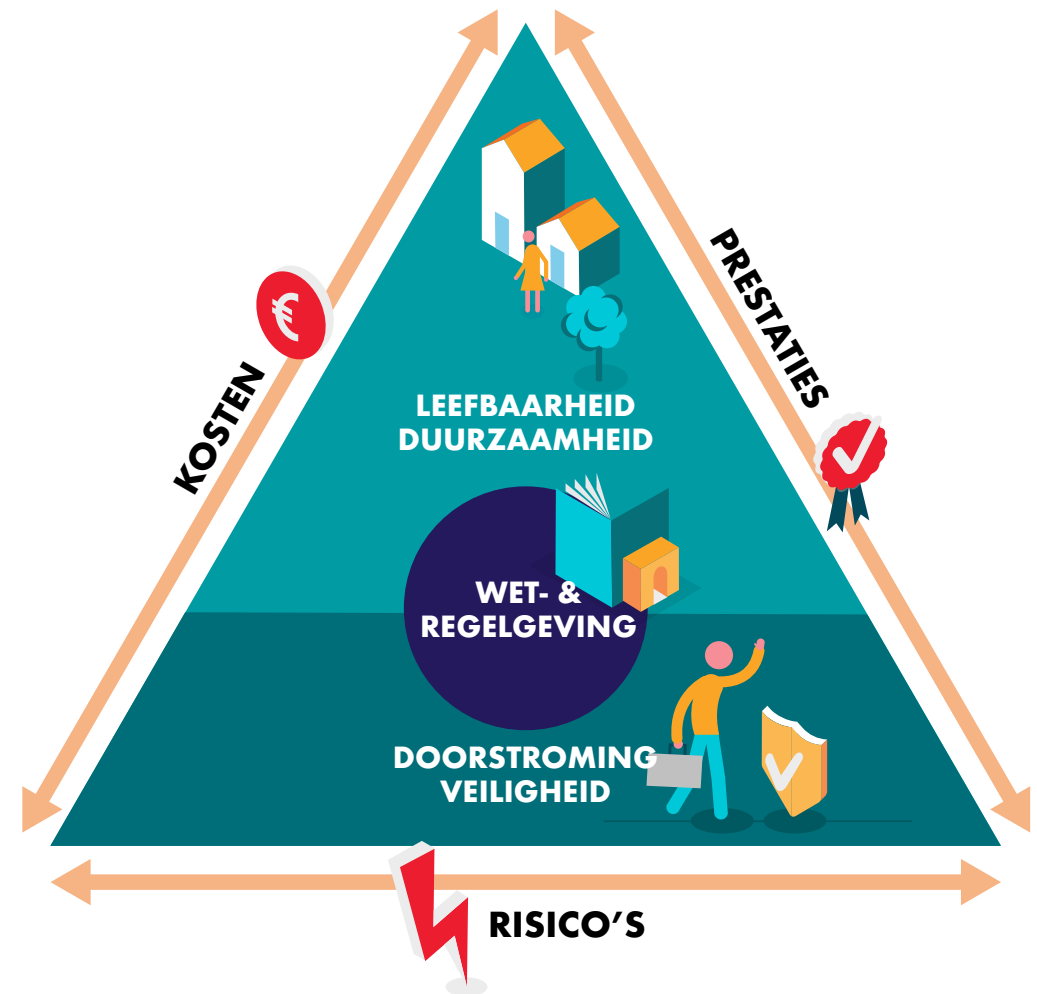
3.1 ONDERHOUD CONFORM ASSETMANAGEMENTMETHODIEK

Onderhoud aan onze infrastructuur voeren wij uit om het areaal technisch op orde te houden. De provincie onderhoudt het areaal conform de assetmanagement methodiek. Met assetmanagement worden alle activiteiten binnen de organisatie bedoeld die noodzakelijk zijn om kapitaalintensieve bedrijfsmiddelen (assets) gedurende de gebruiksperiode op kosteneffectieve wijze in te zetten ter realisatie van de doelstellingen. Dit houdt in dat er telkens een afweging wordt gemaakt tussen de te leveren prestaties, de risico's en de kosten, conform de driehoek van assetmanagement.

Binnen deze methodiek vertalen wij de beleidsuitgangspunten op strategisch en tactisch niveau naar het operationele niveau van de uitvoering van het onderhoud van onze infrastructuur.

In een beheerplan is voor meerdere jaren vastgelegd welke onderhoudsmaatregelen uitgevoerd moeten worden om het gewenste kwaliteitsniveau en bijbehorende beleidsdoelstellingen te blijven behalen.

Onze doelstelling voor dit K(O)PI de komende vier jaar is het minimaal realiseren van de basisopgave conform de assetmanagement methodiek.



3.2 RANDVOORWAARDEN ASSETMANAGEMENT

Om ons werk te kunnen doen kennen wij een aantal randvoorwaarden:

1. Risicoafweging

Binnen ons assetmanagement is het van belang dat in de afweging wat met de assets te doen, naast de prestaties van de assets en de financiële middelen ook de risico's worden meegenomen. Die risicoafweging maken we op basis van de doelstellingen vanuit de thema's en de financiële consequenties om die doelstellingen te behalen.

Om een goede afweging te kunnen maken is het van belang om deze risico's in te schatten. Dat gebeurt door de kans dat een asset niet aan zijn functionele eisen voldoet te vermenigvuldigen met hoe hoog dit risico wordt ingeschat. Of een risico vervolgens acceptabel is voor de provincie, hangt af van de risiconormen.

Onze basisopgave gaan wij minimaal uitvoeren de komende vier jaar. Voor het bepalen van onze plusopgave, maken we gebruik van deze risicoafweging. De risico's moeten hierbij opwegen tegen de gewenste prestatie en kosten. Dit betekent dat we ons onderhoud niet meer standaard gaan koppelen aan de nieuwbouwprojecten voor onze infrastructuur die we hebben. De afgelopen jaren hebben we dit wel gedaan, wat heeft geleid tot extra kosten. De planning van deze projecten liep vaak uit, waardoor wij genooddaakt waren tot levensverlengend onderhoud.

De komende jaren gaan we steeds meer inzetten op de basisopgave om de juiste prioriteiten binnen de Brabantse infra opgave te bepalen.

2. Kosten

Om kosten efficiëntie en effectiviteit structureel te bewerkstellingen is het nodig om eenduidige afspraken te maken over de kosten. Assetmanagement kan daarbij gebruikt worden om expliciet en effectief te kunnen sturen op

Total Cost of Ownership (TCO). Dit is het totaalbedrag aan kosten voor de aanschaf en bezit van een asset gedurende de hele levenscyclus van de asset. Behalve de aanschafprijs, worden onder andere ook de beheerkosten tot het moment van einde levensduur meegenomen.

De komende jaren willen wij nog meer gaan sturen op TCO en het standaardiseren van de Life Cycle Cost (LCC). Een LCC-berekening helpt om de gevolgen voor beheer-en onderhoudskosten van de assets inzichtelijk te maken, waardoor we meer grip krijgen op de beheer- en onderhoudskosten. De afgelopen jaren zijn we hier mee begonnen door onze normkostenset te baseren op LCC ten behoeve van de actualisatie van dit K(O)PI.

Ook kapitaalvernietiging nemen we mee in het bepalen van de totale kosten. Het uitstellen van onderhoud of minder uitvoeren van onderhoud kan leiden tot hogere kosten op het gebied van beheer- en onderhoud voor de lange termijn.

3. Data en digitalisering

Er komen steeds nieuwe technologieën beschikbaar om beheer en onderhoud van infrastructuur te faciliteren. Er zijn steeds meer mogelijkheden om data te verzamelen, bijvoorbeeld door slimme infrastructuur die kan communiceren met voertuigen die in steeds grotere mate geautomatiseerd zijn.

Door het digitaliseren van onze data en het bijhouden van areaalgegevens en mutaties hierop, wordt het voor ons makkelijker om op basis van deze data onderhoudsplanningen en meerjarenramingen te maken op basis van leeftijd, laatste onderhoudsmoment en kwaliteit. Wij zetten daarbij in op het digitaliseren van bestaande archiefgegevens en inspectieresultaten en maken met projecten afspraken over de overdracht en het aanleveren van de juiste gegevens die belangrijk zijn voor het beheer en onderhoud.

Er wordt ingezet op datagedreven werken met betrekking tot onze onderhoudsopgave.

4. Gebiedsgericht werken

Het is de planning dat in 2023 de nieuwe Omgevingswet ingaat. De Omgevingswet bundelt en moderniseert de wetten voor de leefomgeving. Daarbij is het van belang dat er een goed evenwicht ontstaat tussen het benutten en beschermen van de leefomgeving. Belangrijk hierbij is dat de provincie integraal, gebiedsgericht gaat werken. Onderzocht moet worden hoe deze thema's kunnen bijdragen aan de gebiedskompassen die vanuit de leefomgeving worden opgestart. In de gebiedskompassen worden de gebiedskenmerken beschreven waarmee richting wordt gegeven aan de beoogde opgaven. Startpunt vormen de ruimtelijke kenmerken van een gebied, of een gebiedstype, die bepalend zijn voor de karakteristiek en kwaliteit van dat gebied of gebiedstype.

Op het gebied van mobiliteit is het van belang dat de koppeling wordt gelegd met de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP). Op deze manier vertalen we de Brabant-brede ambities naar maatwerk per regio in de uitvoering. Met aandacht voor verschillen en eigen accenten per regio.

5. Innovatie

Innovaties kunnen helpen om beheer en onderhoud efficiënter uit te voeren en daarmee de waarde van de assets vergroten. Wij vinden het dan ook belangrijk om innovaties te stimuleren. Daarbij is het van belang dat deze innovaties voor een langere periode voldoen aan de gewenste functionele en technische eisen van de infrastructuur en dat de innovaties gemonitord en geëvalueerd worden, zoals beschreven in onze Duurzame Innovatie Agenda (DIA). Op deze manier leiden de geleerde lessen tot duurzamere toepassingen in het gehele areaal. Als blijkt dat innovaties goed werken kunnen deze op grote schaal worden toegepast een onderdeel worden van onze Brabantse infrastructuur aanpak.



4 Financiën en verantwoording



In dit hoofdstuk geven we aan over hoeveel middelen we voor het uitvoeren van de beheer- en onderhoudstaak beschikken, hoeveel we nodig hebben (nu en in de toekomst) en op welke wijze we dit willen verankeren in de sturings- & verantwoordingscyclus (S&V).

4.1 EXPLOITATIE VERSUS INVESTERINGEN

Voor het dagelijks beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur is een structureel budget van € 12 miljoen per jaar geraamd op de meerjarige begroting. Het is onderdeel van de baten en lasten, de zogenaamde exploitatiebegroting. Het budget wordt jaarlijks geïndexeerd volgens het provinciaal indexatiebeleid.

Daarnaast is er een budget beschikbaar voor groot onderhoud en vervanging. Door de Staten is structureel een investeringskrediet van € 26 miljoen per jaar ter beschikking gesteld. Dit structurele investeringskrediet wordt niet jaarlijks geïndexeerd. Naast het groot onderhoud en vervanging, worden hier ook de uitgaven van nieuwe aanleg en kleinschalige verkeerskundige verbeteringen uit betaald. Het budget voor dagelijks onderhoud en de afschrijvingslasten op investeringen in groot onderhoud en vervanging vallen binnen begrotingsprogramma 08 Basisinfrastructuur

De dekking van de investering van nieuwe aanleg of de 'plus' van de reconstructie bovenop groot onderhoud komen dus ten laste van de reserve Verkeer & Vervoer. Via de jaarlijkse afschrijvingen worden de investeringsuitgaven ten laste van de exploitatiebegroting gebracht. De afschrijvingslasten op de investeringen van nieuwe aanleg en reconstructies vallen binnen begrotingsprogramma 09 Ontwikkelagenda mobiliteit.

De provincie hanteert voor weginvesteringen een gemiddelde afschrijvings-termijn van 15 jaar. Dit gemiddelde is bepaald op basis van de levensduur van de verschillende componenten van de provinciale infrastructuur (een kunstwerk gaat immers veel langer mee dan een deklaag) en de uitgaven aan die verschillende componenten.

4.2 ONDERHOUDSTAAK ONDER DRUK

Ten opzichte van de huidige budgetten voor de beheer- en onderhoudstaak provinciale infrastructuur verwachten we een structureel tekort van € 15 miljoen per jaar. Bij de vaststelling van K(O)PI in 2018 is hiervan reeds melding gemaakt.

Het huidige tekort heeft een aantal oorzaken:

1. Geen indexatie toegepast:

Er is geen indexatie toegepast op het structurele investeringskrediet: het structurele investeringskrediet voor groot onderhoud en vervanging van € 26 miljoen per jaar is in 2013 vastgesteld en daarna nooit gecorrigeerd voor prijsstijgingen. Bij de vaststelling van K(O)PI in 2018 is aangegeven dat periodiek met terugwerkende kracht geïndexeerd moet worden. Voor 2022 en 2023 is daarom het investeringskrediet geïndexeerd met € 3,4 miljoen per jaar. Vanaf 2024 valt het investeringskrediet terug naar het oude niveau van € 26 miljoen, terwijl de prijsstijging structureel is. In het kader van 'schoon opleveren' is het voorstel ingediend om de indexatiecorrectie van € 3,4 miljoen per jaar structureel door te trekken vanaf 2024. Dit is onderdeel van 'schoon opleveren' en zal plaatsvinden via een integrale afweging bij de begroting 2023. Deze aanvullende middelen zijn randvoorwaardelijk om het minimale kwaliteitsniveau Basis te kunnen handhaven. Een lager kwaliteitsniveau leidt tot kapitaalvernietiging en verkeersonveilige situaties. Vervolgens moet de indexatie van het structurele investeringskrediet van onderhoud provinciale infrastructuur verankerd worden in het provinciale indexatiebeleid.

2. Sterk oplopende prijzen.

Door externe ontwikkelingen lopen de grondstofprijzen op. Dit is o.a. het gevolg van de situatie in Oekraïne en COVID 19 pandemie.

3. Toename (toekomstige) onderhoudsopgave:

- Door de uitbreiding van het areaal in de afgelopen decennia, zoals bijvoorbeeld de nieuwe verbinding N69 is de onderhoudsopgave groter geworden.
- Door opwaardering van het areaal in de afgelopen jaren, zoals bijvoorbeeld N279 Veghel – 's-Hertogenbosch naar 2x2 rijstroken en of het gegeven dat er op meer plaatsen vangrails zijn geplaatst neemt de onderhoudsopgave toe.

4. Degradatie van onderdelen binnen ons areaal.

De leeftijd van ons areaal neemt toe, dit geldt bijvoorbeeld voor bruggen en viaducten. Hierdoor zijn er intensievere onderhoudsmaatregelen nodig, die meer geld kosten. Zo kan er bijvoorbeeld niet meer kunnen volstaan met alleen vervanging van de deklaag bij asfalt, maar zal ook de fundering aan vervanging toe zijn.

5. Toegenomen complexiteit van de opgaven.

De complexiteit van onze opgaven is sterk toegenomen en zeker als onderhoud gecombineerd wordt met reconstructies. Bijvoorbeeld door de stikstofproblemen, waardoor projecten vertraagd en er levensverlengend onderhoud tussentijds nodig is.

4.3 FINANCIERING PLUSOPGAVE

We zetten primair in op het realiseren van de basisopgave die gericht is op de instandhouding van ons areaal. Er kan gekozen worden voor een plus boven op onze basisopgave.

We onderscheiden daarbij drie soorten:

1. Kleinschalige verbeteringen.

Vanuit het principe werk-met-werk maken worden bij de werkzaamheden van groot onderhoud ook kleinschalige aanpassingen aan de provinciale infrastructuur meegenomen. Het gaat om het realiseren van de verschillende ambities uit K(O)PI als aanvulling op de basisopgave. De extra kosten worden gedekt binnen het structurele investeringskrediet van K(O)PI.

2. Extra ambities op basis van het beleidskader mobiliteit.

We dragen met aanpassingen aan de infrastructuur bij aan het (sneller) bereiken van de ambities uit het beleidskader mobiliteit koers 2030. De afweging maken we steeds integraal en multimodaal. Daarin nemen we naast de toegevoegde waarde voor Brabant ook de uitvoeringskracht mee. We laten hier het principe van werk met werk los om vertraging in de onderhoudswerkzaamheden te voorkomen. De onderhoudsplanning wordt hiermee leidend bij provinciale infraprojecten. In het kader van de programmering reserveren we hiervoor jaarlijks een bedrag binnen de reserve Verkeer & Vervoer. Hiervoor komen de maatregelen op het gebied van veiligheid en doorstroming in aanmerking die we hebben gedefinieerd als plusopgave. Ook de resultaten voor de thema's leefbaarheid en duurzaamheid die we als plusopgave beschouwen, kunnen hieruit betaald worden. Via de jaarlijkse Programmering Mobiliteit informeren wij de Staten over de voortgang.

3. Doelstellingen vanuit andere beleidskaders:

Wij zijn bereid om doelstellingen vanuit andere beleidsvelden mee te nemen bij het uitvoeren van onze basisopgave beheer en onderhoud. Dit is niet vanzelfsprekend. Belangrijke randvoorwaarden om deze mee te nemen zijn (1) dat het geplande onderhoud van provinciale wegen niet vertraagd worden, (2) dat de benodigde financiële middelen beschikbaar gesteld worden vanuit de specifieke beleidsvelden of door externe partners en (3) dat het meenemen van deze opgave niet ten koste gaat van het beschikbare beheer- en onderhoudsbudget voor de basisopgave.

4.4 OPLOSSEN STRUCTUREEL TEKORT

Het structurele tekort van € 15 miljoen per jaar denken we als volgt op te lossen:

1. Structureel doortrekken indexatie vanaf 2024 (schoon opleveren).

Door het structureel doortrekken van de indexatie (zie hierboven) komt er aanvullend budget van € 3,4 miljoen per jaar beschikbaar voor de onderhoudstaak. De besluitvorming rondom de indexatie wordt meegenomen bij de integrale afweging bij de begroting 2023. De Staten nemen hier een besluit over.

2. Effectiever en efficiënter onderhoud.

Door effectievere en efficiëntere manieren van onderhoud, kunnen we € 6 miljoen besparen. Dit doen we door:

- Slimmer gebruik en inzet van data bij beheer en onderhoud;
- Slimmere onderhoudsmethoden;
- Terugdringen energiebehoeften in de onderhoudsaanpak, bijvoorbeeld inzet slimmere technieken voor de toepassing van beton;
- Andere inkoopstrategie, bijvoorbeeld een raamcontract voor asfaltverharding in plaats van elke keer los aanbesteden.

3. Overdracht provinciale infrastructuur aan gemeenten.

Op basis van het huidige mobiliteitsbeleid passen enkele provinciale wegen niet tot het hoofd- en regionaal wegennet van de provincie. Het vertrekpunt hierbij is het hoofd- en regionaal wegennet uit het beleidskader mobiliteit 2030. Op basis van hun functie passen deze wegvakken beter bij gemeenten dan bij de provincie. Op basis van deze kenmerken willen we in gesprek gaan met gemeenten om een aantal wegvakken over te dragen. De overdracht is op vrijwillige basis, we gaan hierover in gesprek met gemeenten. Het beleid is om bij overdracht van wegen een vergoeding van drie jaar voor het beheer en onderhoud toe te voegen. Hierdoor worden de structurele lasten verlaagd met ca. € 3 à 5 miljoen op de lange termijn. Aan deze besparing zit het risico dat nu lastig in te schatten is wat deze overdracht precies gaat opleveren op de lange termijn, omdat de gesprekken met gemeenten nog moeten opstarten.

COLOFON

Dit is een uitgave van Provincie Noord-Brabant

Tekst en redactie: Provincie Noord-Brabant

Ontwerp en vormgeving: Ontwerpwerk

De provincie Noord-Brabant heeft deze publicatie met de grootst mogelijke zorgvuldigheid samengesteld.

's-Hertogenbosch, juli 2022

Voor meer informatie:

www.brabant.nl/onderwerpen/verkeer-en-vervoer/wegbeheer