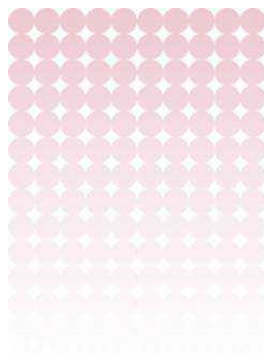




provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

# Nota onderhoud kapitaalgoederen 2016-2019

*deel infrastructuur Wegen en Vaarwegen*



Provincie Zuid-Holland

Provincie Zuid-Holland  
*Dienst Beheer Infrastructuur*  
*April 2016*

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>INLEIDING.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>WETTELIJK KADER.....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>DOEL NOTA ONDERHOUD KAPITAALGOEDEREN .....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>BELEIDSKADER – GEWENST ONDERHOUDSNIVEAU.....</b>	<b>4</b>
<b>5</b>	<b>MEERJARIG BUDGETTAIR BESLAG .....</b>	<b>6</b>
<b>6</b>	<b>UITVOERINGSSTRATEGIE VAN BEHEER EN ONDERHOUD .....</b>	<b>9</b>
<b>7</b>	<b>UITGANGSPUNTEN BIJ ONDERHOUD INFRASTRUCTUUR.....</b>	<b>11</b>
<b>BIJLAGE 1</b>	<b>OPBOUW AREAAL.....</b>	<b>15</b>
<b>BIJLAGE 2</b>	<b>RELEVANTE WET- EN REGELGEVING.....</b>	<b>17</b>
1	Besluit begroting en verantwoording (BBV).....	17
2	Financiële verordening.....	17
3	Uitbreiding procedureel kader voor nieuwbouw, beheer en onderhoud provinciale infrastructuur .....	18
<b>BIJLAGE 3</b>	<b>WAS-WORDT LIJST .....</b>	<b>20</b>

## 1 Inleiding

De provincie beschikt over een (vaar)wegennet om de provinciale mobiliteitsdoelen te realiseren. Dit areaal dient zo lang mogelijk een bijdrage te leveren aan het doel waarvoor zij is aangeschaft of vervaardigd. Hiervoor is beheer noodzakelijk. Dit beheer dient op een efficiënte en effectieve wijze plaats te vinden. De hiervoor benodigde kaders worden door Provinciale Staten (PS) vastgesteld in de Nota onderhoud kapitaalgoederen. Op basis van deze kaders treffen Gedeputeerde Staten (GS) de noodzakelijke maatregelen om het beheer binnen deze kaders in te richten.

In december 2011 hebben PS de Nota onderhoud kapitaalgoederen 2012-2015, deel infrastructuur wegen en vaarwegen vastgesteld. In de financiële verordening is opgenomen dat deze nota iedere vier jaar wordt geactualiseerd. Met de vaststelling van de Uitbreiding procedureel kader voor nieuwbouw, beheer en onderhoud provinciale infrastructuur (6703), hierna Procedureel kader, hebben PS besloten om de normkosten<sup>1</sup> bij beheer en onderhoud van infrastructuur één keer in de vier jaar halverwege de collegeperiode bij Kaderbesluit infrastructuur te actualiseren. Met dit besluit is de actualisatie van de normkosten (oorspronkelijk voorzien in het najaar van 2014 - ten behoeve van de coalitieonderhandelaars) met ruim twee jaar uitgesteld. Om deze reden hebben PS op 3 februari 2016 besloten de looptijd van de Nota onderhoud kapitaalgoederen 2012-2015 met twee jaar te verlengen.

## 2 Wettelijk kader

Uit de Wegenwet en de Scheepvaartverkeerswet vloeit voort dat de Provincie Zuid-Holland verplicht is het provinciale infrastructuurnetwerk in stand te houden. In de CROW-richtlijnen en NEN-normen zijn de minimale technische eisen geformuleerd waar bijvoorbeeld een weg moet voldoen om deze veilig te kunnen gebruiken. Voorbeelden van deze normen voor een weg zijn dwars- en langsonvlakheidseisen en stroefheidseisen.

Het Besluit begroting en verantwoording (BBV) stelt dat in de begroting een paragraaf moet zijn opgenomen ten aanzien van kapitaalgoederen, waaronder wegen en water. In deze paragraaf moeten de volgende onderwerpen zijn uitgewerkt: het beleidskader, de hieruit voortvloeiende financiële consequenties en de vertaling hiervan in de begroting. Invulling geven aan deze eis voorkomt dat op de middellange termijn onvoldoende middelen voor het beheer beschikbaar zijn. Onvoldoende middelen leiden tot het teruglopen van de onderhoudsstaat en daarmee tot kapitaalvernietiging.

De Commissie BBV adviseert deze beleidskaders niet jaarlijks in de begroting uit te werken, maar PS eenmaal in de vier jaar een integrale beleidsnota over het beleidskader onderhoud kapitaalgoederen te laten vaststellen. De hoofdlijnen van deze beleidsnota kunnen dan worden opgenomen in de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen in de begroting.

---

<sup>1</sup> Normkosten zijn gemiddelde kosten die over lange termijn of over grote hoeveelheden richting geven aan te verwachten kosten van de uit te voeren beheermaatregelen. De normkosten zijn opgebouwd uit de directe kosten van de maatregelen en vermeerderd met een opslag voor de kosten van voorbereiding, administratie en toezicht (VAT-kosten).

PS hebben in de financiële verordening van de provincie Zuid-Holland dit advies van de commissie BBV overgenomen. PS stellen eenmaal in de vier jaar de beleidsnota Onderhoud kapitaalgoederen vast. In de financiële verordening is ook opgenomen waar deze nota uit moet bestaan. Zo moeten in de nota de beleidsuitgangspunten zijn uitgewerkt voor de inrichting van het onderhoud en beoogde onderhoudsniveau. Hierbij worden de normkostensystematiek, het meerjarig budgettair beslag en de eventuele noodzaak voor de vorming van een onderhoudsvoorziening aangegeven.

### **3 Doel Nota onderhoud kapitaalgoederen**

Deze nota heeft tot doel de uitgangspunten of kaders vast te stellen waarbinnen GS het beheer van de bestaande en toekomstige provinciale infrastructuur uitvoeren en daarmee te waarborgen dat de provinciale infrastructuur op een effectieve en efficiënte wijze blijvend aan een vooraf door PS vastgesteld minimaal kwaliteitsniveau voldoet en meerjarig voldoende middelen hiervoor in de provinciale begroting beschikbaar zijn. Uitvoering van het beheer binnen de in deze nota geformuleerde kaders voorkomt dat achterstanden in het onderhoud van het areaal ontstaan en daarmee kapitaalvernietiging.

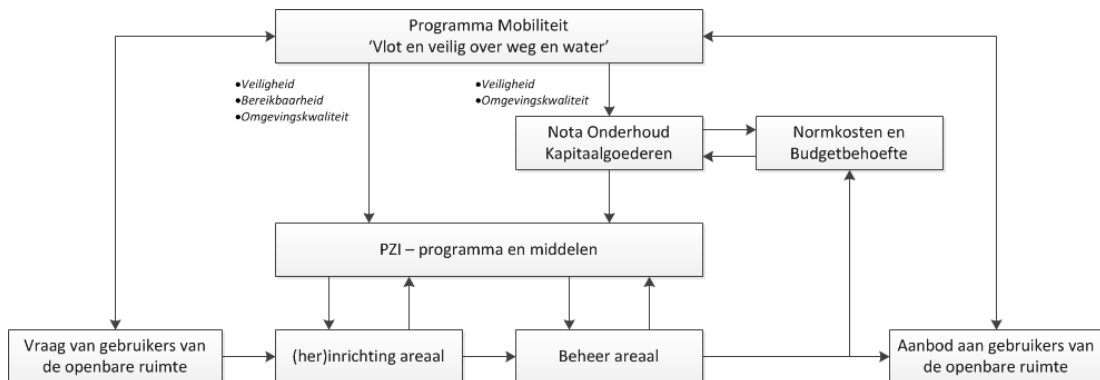
### **4 Beleidskader – gewenst onderhoudsniveau**

De Visie ruimte en mobiliteit (VRM) en het Programma mobiliteit geven inzicht in de prestaties die door PS worden verwacht van het mobiliteitsnetwerk. De prestaties van het mobiliteitsnetwerk kunnen worden onderscheiden in drie delen of organisatiewaarden: bereikbaarheid, veiligheid en omgevingskwaliteit. Uiteindelijk moeten deze prestaties er toe bijdragen dat de gebruiker *Vlot en veilig over weg en water* kan bewegen met in achtneming van de omgevingseisen.

Om deze prestaties te realiseren zijn twee beleidsfasen te onderscheiden. In de eerste fase worden kapitaalgoederen verkregen (aangeschaft) of vervaardigd. In de tweede fase worden de kapitaalgoederen beheerd. Aan het eind van de economische of technische levensduur van de kapitaalgoederen wordt de cyclus herhaald. Op dat moment vindt de afweging plaats of het object één op één wordt vervangen of dat de geactualiseerde prestatievereisten een andere inrichting verlangen. In het Programma Zuid-Hollandse infrastructuur (PZI) komen deze twee fasen samen.

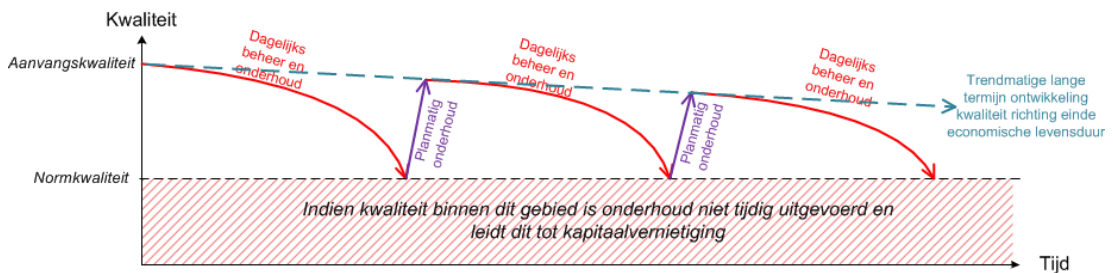
De Nota onderhoud kapitaalgoederen betreft de tweede fase: het beheer van de kapitaalgoederen. Het beheer wordt zodanig ingericht dat gedurende de gehele economische levensduur de infrastructuur minimaal op een vooraf bepaald kwaliteitsniveau beschikbaar is.

In onderstaand schema zijn bovenstaande beleidsfasen visueel weergegeven:



De bereikbaarheid wordt primair bepaald door wat het areaal moet kunnen op plek x, onder omstandigheid y. Deze kwaliteit wordt bepaald in het programma Mobiliteit en toegepast bij de besluitvorming over de (her)inrichting van het areaal.

Veiligheid heeft betrekking op de technische kwaliteit en de inschatting of het veilig te gebruiken is gedurende de resterende economische levensduur. Kennis over de huidige technische staat, het te verwachten kwaliteitsverloop in de toekomst en de vastgestelde norm is bepalend voor het moment waarop onderhoud wordt uitgevoerd. De ontwikkeling van het kwaliteitsverloop wordt beïnvloed door de oorspronkelijke inrichting, de gebruiksintensiteit en het uitgevoerde onderhoud. In onderstaand schema is de ontwikkeling van het kwaliteitsniveau in de tijd weergegeven. Uit dit schema blijkt ook dat een minimaal technisch kwaliteitsniveau eigenlijk een momentopname is. De kwaliteit van het areaal na het uitgevoerde planmatig onderhoud is weer ruim voldoende. Bij het vernieuwen van een asfaltdeklaag van een weg is er geen keuze in kwaliteitsniveaus in aanleg.



De omgevingskwaliteit houdt verband met het verzorgingsniveau. Hoe schoon moet de weg, de bushalte zijn en wat is een acceptabel niveau van groenonderhoud. Dit is direct zichtbaar voor de gebruikers. De omgevingskwaliteit heeft geen invloed op het functioneren. Wanneer een armatuur is verroest of een lichtmast iets uit het lood staat, is de omgevingskwaliteit verminderd, maar kan de functionele kwaliteit nog voldoende zijn om veilig van het areaal gebruik te kunnen maken.

De landelijke CROW-systematiek onderkent verschillende normkwaliteiten van zeer hoog tot zeer laag. Het CROW ontraadt het kwaliteitsniveau 'zeer laag'. Deze normkwaliteiten zijn te onderscheiden naar beleidsthema's. In onderstaand schema is dit weergegeven.

Beleidsthema	Kwaliteitsniveau			
	Laag / R-	Basis / R	Hoog / R+	Zeer Hoog / R++
Veiligheid	Kans op ongevallen klein	Kans op ongevallen klein	Kans op ongevallen klein	Kans op ongevallen geminimaliseerd
Bereikbaarheid	Beperkt, minder	Niet in het geding	Niet in het geding	Niet in het geding
Comfort	Enigszins oncomfortabel	Comfortabel	Comfortabel	Zeer comfortabel
Aanzien	Matige uitstraling	Redelijk verzorgde uitstraling	Verzorgde uitstraling	Zeer verzorgde uitstraling
Leefbaarheid	Beperkt, minder	Niet in het geding	Niet in het geding	Niet in het geding
Milieu	Belasting conform wettelijke eisen	Belasting conform wettelijke eisen	Belasting lager dan wettelijke eisen	Belasting zo beperkt mogelijk

De Nota onderhoud kapitaalgoederen gaat in op het handhaven van de bestaande functionele kwaliteit en de hiervoor benodigde middelen. Het verhogen van de functionele kwaliteit ten aanzien van de beleidsthema's veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid, incl. milieu, is niet voorzien in deze nota en hoort bij de eerste fase van de beleidscyclus, (her)inrichting van het areaal. Indien voor (her)inrichting vanuit het PZI middelen beschikbaar zijn, kunnen functionele verbeteringen worden meegenomen bij het uitvoeren van planmatig onderhoud. Dit geeft voor de gebruiker de minste overlast.

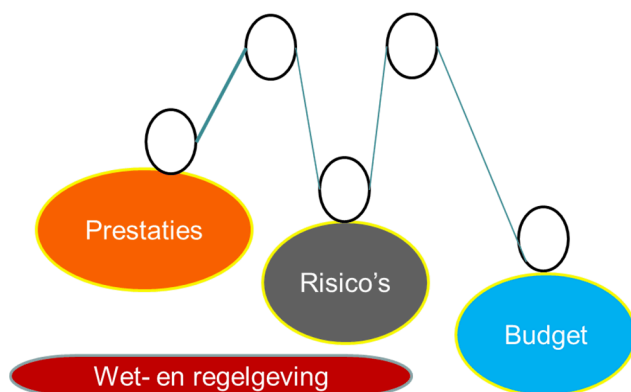
In het schema met CROW-kwaliteitsniveaus valt op dat er tussen het kwaliteitsniveau R en het kwaliteitsniveau R+ op de aspecten die met het beheer (deels) te beïnvloeden zijn: veiligheid, comfort en aanzien (omgevingskwaliteit) geen verschil zit. De CROW-kwaliteitsniveaus hebben ook tekortkomingen. Ze geven geen inzicht in de feitelijke technische conditie. De NEN 2767, Conditie meting, geeft dit inzicht bijvoorbeeld wel. In deze NEN-norm zijn de wettelijke minimale technische eisen meegenomen. Om deze redenen is in de vorige Nota onderhoud kapitaalgoederen de normkwaliteit voor beheer en onderhoud niet gebaseerd op de CROW-kwaliteitsniveaus, maar gedefinieerd als sober en doelmatig, zonder franje. Dat betekent dat de infrastructuur objecten tegen minimale kosten veilig hun functie vervullen. Dit niveau komt voor het aanzien overeen met basiskwaliteitsniveau R in de landelijke CROW-systematiek voor kwaliteitsniveaus van de openbare ruimte.

In de programmabegroting inzicht gegeven in het kwaliteitsniveau van het areaal op basis van de NEN 2767 norm: *% (vaar)wegen in goede technische staat op basis van conditiemeting (NEN2767)*. Dit kwaliteitsniveau betekent in de praktijk dat de bereikbaarheid door het uitvallen van areaal, wegens niet tijdig uitgevoerd onderhoud, niet in het geding is, en het areaal zonder comfortverlies te gebruiken is. Het aanzien, de visuele kwaliteit, van het areaal is redelijk verzorgd. Daarnaast wordt bij het onderhoud voldaan aan de wettelijke technische eisen ten aanzien van veiligheid van het areaal en wordt voorkomen dat achterstallig onderhoud en daarmee kapitaalvernietiging ontstaat.

## 5 Meerjarig budgettaire beslag

Het budgettaire beslag wordt bepaald door het te hanteren minimale kwaliteitsniveau en daarmee samenhangend de inschatting van de frequentie van het te plegen onderhoud en de daaraan verbonden kosten. Het budgettaire beslag kan ook worden beïnvloed door meer risico's te accepteren. Dit gaat wel gepaard met een hogere kans op tegenvallers en dat hierdoor met de beschikbare middelen het gewenste prestatieniveau niet kan worden gehandhaafd. De ondergrens bij het maken van keuzes en het accepteren van meer risico's is de geldende wet- en

regelgeving. De provincie is als weg- en vaarwegbeheerder verplicht om deze wet- en regelgeving uit te voeren en te handhaven. De ruimte voor lagere prestaties en meer risico's is beperkt omdat het in hoofdstuk 4 gedefinieerde minimale kwaliteitsniveau (sober en doelmatig, zonder franje) dicht tegen de ondergrens van de geldende wet- en regelgeving ligt. In onderstaand schema is deze onderlinge relatie tussen prestaties, risico's en budget zichtbaar gemaakt.



In deze Nota onderhoud kapitaalgoederen stellen PS het onderhoudsniveau vast aan de hand van een door GS uitgevoerde normkostenanalyse.

Op basis van de gewenste prestaties, beheerstrategie en de in de Nota budgetbehoefte bepaalde normkosten van de uit te voeren beheermaatregelen is de volgende budgetbehoefte bepaald.

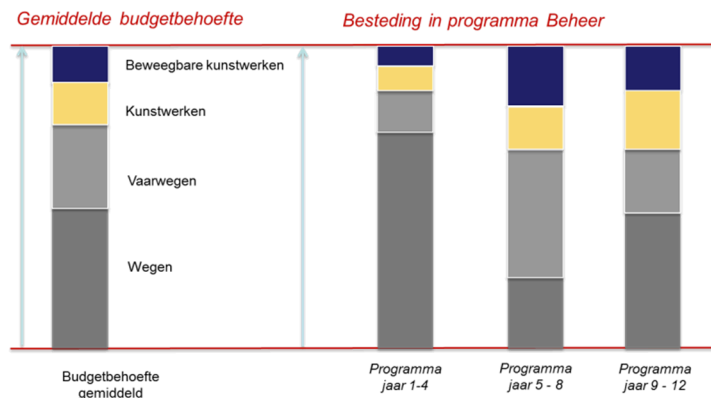
Budgetbehoefte beheer Zuid-Hollandse Infrastructuur (bedragen x1 miljoen)	
2016-2019	
<b>Exploatiemiddelen</b>	
dagelijks beheer en onderhoud	€ 21,3
grootschalig onderhoud	€ 38,5
Bedrijfsvoeringskosten	<u>€ 4,6</u>
	€ 64,4
<b>Investeringsmiddelen<sup>2</sup></b>	
Vervangingen	€ 28,6

In het Kaderbesluit infrastructuur worden voorstellen gedaan voor de dekking van de voor het beheer noodzakelijke budgetten.

De normkosten zijn een meerjarig gemiddelde. In de praktijk zullen pieken en dalen in het programma ontstaan. Deze pieken en dalen worden veroorzaakt door een onevenwichtige

<sup>2</sup> Bij de bepaling van de hoogte van investeringsmiddelen voor de periode 2016-2019 is rekening gehouden met de ontwikkelingen in het BBV ten aanzien van het activeren van activa met maatschappelijk nut.

opbouw in de leeftijd van het areaal, de feitelijke toestand van het areaal, de samenwerking en afstemming met andere partijen, of tegenvallers in de uitvoering. De beheerstrategie is erop gericht om door middel van een goede programmering te zorgen dat de jaarlijkse besteding binnen de gemiddelde budgetbehoefte blijft. Dit leidt niet alleen tot een evenwichtige en voorspelbare begroting, maar ook tot een gelijkmatige capaciteit bij het beheren en een optimale spreiding van aanbestedingen. In onderstaande figuur is deze programmering ter illustratie weergegeven.



Deze pieken en dalen zijn door het programmeren van onderhoud in de tijd slechts deels te vermijden.

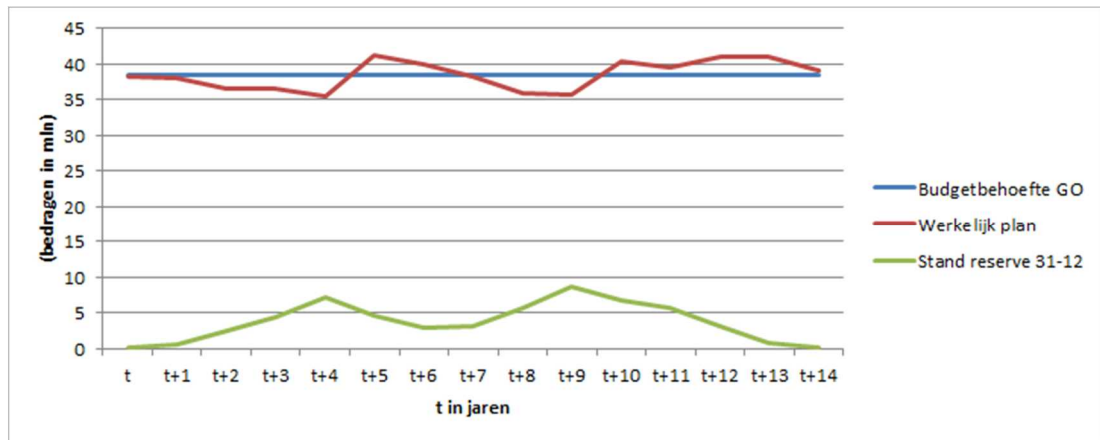
Met programmering worden pieken en dalen in het beheer en de beheerlasten zoveel mogelijk voorkomen. Extreme pieken en dalen kunnen niet meer door programmering worden opgelost.

Voor de sturing door PS is een gelijkmatige verdeling van lasten over de jaren wenselijk. Overschotten als gevolg van een dal in de werkzaamheden kunnen daarmee gemakkelijker ingezet worden voor het opvangen van latere pieken in het werk. Om deze reden is het BBV de mogelijkheid voorzien van het instellen van een egalisatiereserve of het vormen van een onderhoudsvoorziening. In het Procedureel kader is het uitgangspunt gedefinieerd om met ingang van de begroting 2016 een voorziening/egalisatiereserve voor beheer en onderhoud te vormen.

Om te waarborgen dat de voeding van deze voorziening/egalisatiereserve voldoende (niet te weinig / niet te hoog) is voor de uitvoering van het groot onderhoud op middellange termijn is een meerjarenplanning noodzakelijk. Hierbij ligt het programma voor de komende drie jaar vast, wordt het programma voor de vijf daaropvolgende jaren geoptimaliseerd op basis van de verwachte ontwikkeling van de technische staat, en is het programma voor de daaropvolgende jaren gebaseerd op het geplande interval behorende bij het type areaal. Deze meerjarenplanning wordt jaarlijks geactualiseerd en op geaggregeerd niveau opgenomen in het PZI.

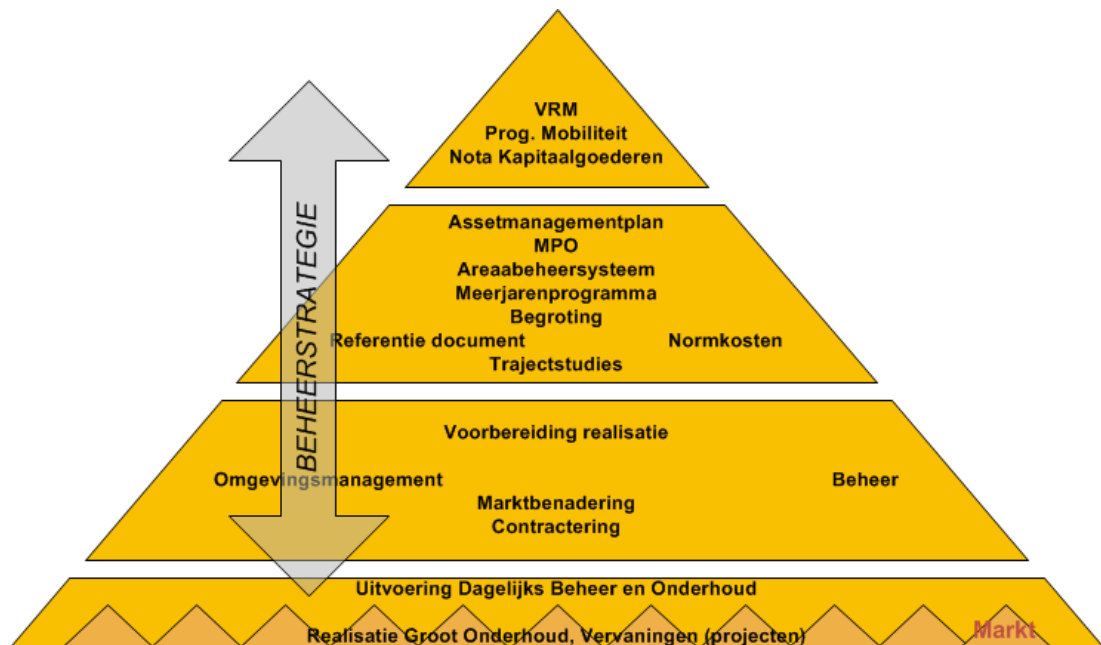
In onderstaand voorbeeld wordt de samenhang tussen meerjarenplanning en ontwikkeling egalisatiereserve grafisch weergegeven voor het groot onderhoud.





## 6 Uitvoeringsstrategie van beheer en onderhoud

De beheerstrategie is de uitlijning in de keten van de organisatiewaarden of prestaties van de infrastructuur van Provincie Zuid-Holland tot en met beslissingen die worden genomen bij de uitvoering van projecten. Elke beslissing moet een grondslag vinden in de organisatiewaarden.



De organisatiewaarden van Provincie Zuid-Holland zijn leidend

De organisatiewaarden van Provincie Zuid-Holland zijn vastgelegd in de VRM en het Programma Mobiliteit. De organisatiewaarden zijn vertaald in de Nota Kapitaalgoederen en zijn leidend voor de beheerstrategie. Daarnaast heeft Provincie Zuid-Holland zich verbonden aan ambities zoals de Green Deal, CO2 reductie en maatschappelijk verantwoord ondernemen. Deze ambities worden concreet gemaakt voor het aandeel dat door beheer van het infrastructuurnetwerk wordt bijgedragen aan realisatie ervan.

### Planmatig beheer

Goede bereikbaarheid is een voorwaarde voor het functioneren van de maatschappij. Dat stelt hoge eisen aan de beschikbaarheid van de provinciale wegen en vaarwegen. Vooral aan het wegennetwerk waar automobilisten, het openbaar vervoer, vrachtverkeer en fietsers gebruik van maken. Van wegen, kunstwerken en beweegbare kunstwerken met alle bijkomende objecten worden hoge prestaties verwacht en kunnen slechts geringe risico's op ongewenste verstoringen worden aanvaard. Daarom wordt het beheer planmatig uitgevoerd. Dat betekent dat de prestaties en het risico op falen voortdurend worden bewaakt. Voordat falen optreedt, wordt ingegrepen.

### Op tijd ingrijpen

Het planmatig beheer is erop gericht om het groot onderhoud of een vervanging op tijd uit te voeren. Dit wil zeggen: preventief, kort voordat het verwachte risico op falen te groot wordt. Over de werkelijke levensduur van civiele kunstwerken is beperkt kennis en ervaring beschikbaar. Ook bij kennisinstellingen als de TU-Delft en TNO. Daarom wordt gebruik gemaakt van een risicoafweging. Zowel de kans op falen van een object als de gevolgen daarvan worden in de afweging betrokken. Alle beschikbare informatie wordt benut om het verwachte moment van falen zo nauwkeurig mogelijk te voorspellen.

### Periodiek onderhouden

Precies op tijd ingrijpen betekent impliciet dat de provinciale infrastructuur periodiek wordt onderhouden. Een traject of object degradeert tot een ondergrens. De ondergrens wordt bepaald door de prestaties van de provinciale infrastructuur en risico's op ongewenste gebeurtenissen. Als een traject of object onder deze grens presteert, dan is sprake van falen.

### Direct ingrijpen bij dagelijkse verstoringen

Op een groot infrastructuurnetwerk komen dagelijks verstoringen en calamiteiten voor. Verstoringen en calamiteiten leiden tot afname van de beschikbaarheid en bereikbaarheid en in veel gevallen ook tot afname van de veiligheid. Het dagelijks beheer en onderhoud (DBO) is erop gericht om deze verstoringen snel te verhelpen, zodat de functie snel wordt hersteld (correctief). Het gaat daarbij om het opruimen van de gevolgen van aanrijdingen, herstel van schade aan onder meer kunstwerken, het oplossen van storingen aan beweegbare bruggen, gladheidsbestrijding op de wegen en ijsbestrijding op de vaarwegen.

### Werk met werk maken, verbeteringen van het netwerk

Het planmatig beheer geeft inzicht in de lange termijn planning van groot onderhoud en vervangingen gericht op behoud van de technische staat van het areaal. Drie jaar voor uitvoering van een project wordt een trajectstudie gestart. Daarin wordt beoordeeld welke verbeteringen op het gebied van de verkeersveiligheid, doorstroming en omgevingskwaliteit vanuit de netwerkanalyses direct kunnen worden uitgevoerd. Dit is een kans om werk met werk te maken en de uitvoering van groot onderhoud en vervangingen en verbeteringen samen uit te voeren waarbij direct rekening is gehouden met verwachte ontwikkelingen. Dit wordt integraal voorbereid, zodat alle gewenste maatregelen in één keer kunnen worden uitgevoerd. De gevolgen voor de beschikbaarheid van de infrastructuur en overlast voor gebruikers zijn daardoor beperkt. De planning van onderhoud en vervangingen is leidend, tenzij verbeteringen aan de infrastructuur urgent zijn. Dat is bijvoorbeeld het geval wanneer een veiligheidsknelpunt moet worden opgelost. Ook kan het voorkomen dat grootschalige maatregelen extra handelingen vergen, zoals grondvererving of het verleggen van belangrijke kabels en leidingen. In dat geval wordt de

uitvoering opgeschoven of opgedeeld. Tevens wordt de onderhoudstermijn langer indien een kunstwerk een monument is (hefbruggen, sluis Leidschendam)

#### Kennis en ervaring benutten van opdrachtnemers

De aanwezige kennis en ervaring op het gebied van assetmanagement wordt benut. Dat betreft kennis van de eigen organisatie, bij andere (publieke) partijen, kennisinstellingen zoals universiteiten en TNO, en opdrachtnemers. De kennis en ervaring van andere publieke organisaties wordt gedeeld in het kennisplatform IAMPro dat in samenwerking met andere provincies is ontwikkeld, met het rijk en grote gemeenten. Leidend motief is de 'best team approach'. De partij die het beste in staat is om een taak uit te voeren of een risico te beheersen wordt daarvoor uitgenodigd.

#### Beheer tegen optimale kosten

De kosten van beheer van de provinciale infrastructuur zijn structureel. Daarbij komen de beheerkosten direct ten laste van de provinciale begroting. Structurele uitgaven moeten worden gedekt uit structurele inkomsten. Dat verklaart waarom druk staat op het optimaliseren van de beheerkosten. Dat wordt bereikt door:

- a. Bewustzijn van de beheerkosten bij aanleg van nieuwe infrastructuur.
- b. Precies op tijd in te grijpen als dat aantoonbaar noodzakelijk is.
- c. Planmatig beheer zodat integratie van beheer en verbetering mogelijk is.
- d. Doelmatig te voldoen aan de overeengekomen prestaties en aanvaarde risico's.
- e. De kennis en ervaring van opdrachtnemers te benutten.
- f. Het infrastructuurnetwerk functioneert veilig

De wegen en vaarwegen van Provincie Zuid-Holland moet veilig kunnen worden benut door alle gebruikers. Dat betekent dat het (vaar)wegennet voldoende veiligheid moet bieden aan de (vaarweg)weggebruikers. Dat wil niet zeggen dat het veilig wordt gebruikt. Daar draagt de gebruiker verantwoordelijkheid voor. Dat is het domein van scholing, voorlichting en handhaving. Dat is geen kerntaak van DBI. Provincie Zuid-Holland vervult samen met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) wel een prominente rol bij educatie in het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid, het ROV Zuid-Holland.

#### Aandacht voor omgevingskwaliteit

Bij alle beheeractiviteiten en uitvoering van onderhoudstaken wordt aandacht gegeven aan omgevingskwaliteit. Dit is in overeenstemming met het kader dat is beschreven in de VRM en het Programma Mobiliteit en de organisatiewaardenmatrix.

## **7 Uitgangspunten bij onderhoud infrastructuur**

De uitgangspunten met betrekking tot onderhoud van de infrastructuur dienen een transparant en betrouwbaar kader te scheppen ten behoeve van het bestuur en de ambtelijke organisatie. Bij de bepaling van de uitgangspunten staat een eenvoudige transparante systematiek voorop. Deze uitgangspunten dienen te waarborgen dat het doel van de Nota onderhoud kapitaalgoederen wordt gerealiseerd. In de vorige Nota onderhoud kapitaalgoederen en de Uitbreiding procedureel kader voor nieuwbouw, beheer en onderhoud provinciale infrastructuur (6703), hierna Procedureel kader, is een aantal uitgangspunten gedefinieerd. In dit hoofdstuk zijn deze samengevoegd.

Een belangrijke rode draad in de uitgangspunten is de sturing via het Kaderbesluit infrastructuur. Het Kaderbesluit infrastructuur is bedoeld om inzicht te geven in het lange termijn (tenminste 30 jaar) beslag van provinciale infrastructuur op de provinciale (exploitatie)begroting en om voorstellen te doen voor eventuele gewenste/noodzakelijk aanpassingen daarvan, alsmede om strategische keuzes voor te leggen over de (her)verdeling van middelen binnen het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI).

### **Uitgangspunt 1: Kwaliteitsniveau**

Het provinciale areaal wordt sober en doelmatig, zonder franje onderhouden, waarbij op basis van de norm NEN 2767 de technische staat van (vaar)wegen en kunstwerken wordt bepaald.

#### **Nadere toelichting**

Dit kwaliteitsniveau betekent in de praktijk dat de bereikbaarheid door het uitvallen van areaal wegens achterstanden in onderhoud niet in het geding is, en het areaal zonder comfortverlies te gebruiken is. Het aanzien, de visuele kwaliteit, van het areaal is redelijk verzorgd. Daarnaast wordt bij het onderhoud voldaan aan de wettelijke technische eisen ten aanzien van veiligheid van het areaal en wordt voorkomen dat achterstallig onderhoud en daarmee kapitaalvernietiging ontstaat. In de programmabegroting zijn effectindicatoren opgenomen die inzicht bieden in de technische staat van (vaar)wegen en kunstwerken op basis van de conditiemeting volgens NEN2767.

### **Uitgangspunt 2: Normkosten en budgetbehoefte**

De normkosten<sup>3</sup> voor het op een bepaald kwaliteitsniveau beheren en onderhouden van areaal worden vierjaarlijks geanalyseerd en in een rapport vastgelegd. PS stellen halverwege de coalitieperiode, bij het Kaderbesluit infrastructuur, de normkosten vast. Deze normkosten bestaan uit de bedragen per eenheid (P) in combinatie met de omvang van het bestaande areaal (Q) en de frequentie van de onderhoud- en vervangingsmaatregel (F), en leiden tot een gemiddelde lange termijn budgetbehoefte. De normkosten worden vastgelegd in de Nota budgetbehoefte beheer en onderhoud. De eventuele budgettaire consequenties worden betrokken in de besluitvorming bij het Kaderbesluit infrastructuur.

#### **Nadere toelichting**

Eens in de vier jaar wordt de voor het beheer en onderhoud gebruikte kostenopbouw getoetst aan de normkosten, zoals deze door Kenniscentrum voor Verkeer, Vervoer en Infrastructuur CROW worden opgesteld (op macroniveau), aan kostencalculaties van andere wegbeheerders (op detailniveau), en de resultaten van nacalculaties op het door de provincie uitgevoerde beheer en onderhoud. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar de bestekskosten maar ook naar de bijkomende kosten zoals verkeersmaatregelen, omleidingen, toezicht, etc.

<sup>3</sup> Normkosten zijn gemiddelde kosten die over lange termijn of over grote hoeveelheden richting geven aan te verwachten kosten van de uit te voeren beheermaatregelen. De normkosten zijn opgebouwd uit de directe kosten van de maatregelen en vermeerderd met een opslag voor de kosten van voorbereiding, administratie en toezicht (VAT-kosten).

In het Procedureel kader is bepaald dat PS één keer in de vier jaar, halverwege de collegeperiode (in 2017), bij Kaderbesluit infrastructuur beslissen over de te hanteren normkosten bij beheer en onderhoud van infrastructuur.

De eerste actualisatie en vaststelling door PS van de normkosten is nu één jaar eerder uitgevoerd dan bepaald in het Procedureel kader. Met het Kaderbesluit infrastructuur 2016 hebben PS besloten over de normkosten en de wijze waarop in de dekking hiervan wordt voorzien.

### **Uitgangspunt 3: Areaalwijzigingen**

Bij elk individueel project dat leidt tot mutaties in de infrastructuur (aanleg van nieuw areaal en overdrachten aan/van derden) maken de toekomstige extra kosten van beheer en onderhoud integraal onderdeel uit van de besluitvorming. Bij het uitvoeringsbesluit moeten de beheerlasten van de areaaluitbreiding worden toegevoegd aan het onvermijdelijke beslag op de provinciale begroting in de toekomst. De toekomstige beheerlasten zijn een integraal onderdeel van het door PS bij het uitvoeringsbesluit vastgestelde kader (projectscope), en moeten worden betrokken in de aansturing van het project.

#### **Nadere toelichting**

In de ontwerpfase van alle nieuwe provinciale infrastructuur worden voor de verschillende alternatieven naast de kosten van investeringen ook die van beheer en onderhoud berekend. Het consequent betrekken van de onderhoudskosten in de voortschrijdende besluitvorming over het ontwerp van een infrastructureel project bevordert bovendien het zoeken naar de optimalisatie tussen aanlegkosten op korte termijn en onderhoudskosten op lange termijn uit oogpunt van de totale levenscyclus van het infrastructurele werk.

Bij het besluit om over te gaan van ontwerpfase naar realisatiefase van het nieuwbouwproject wordt het onderhoudsbedrag bepaald en expliciet in de besluitvorming over het nieuwbouwproject meegenomen. Beheerlasten zijn vanaf het uitvoeringsbesluit onvermijdelijk en worden als zodanig opgenomen in de financiële planning. Dekking van deze toekomstige beheerlasten wordt voorzien in het Kaderbesluit infrastructuur welke voorafgaand aan het uitvoeringsbesluit door PS wordt vastgesteld. Met het uitvoeringsbesluit stellen PS de kaders vast waarbinnen het project moet worden gerealiseerd. De toekomstige beheerlasten maken hier integraal onderdeel van uit. Bij besluitvorming over eventuele keuzes tijdens de uitvoering van het project moeten de effecten op de beheerlasten worden meegenomen en zo nodig van dekking worden voorzien. Hiermee worden eventuele keuzen vanuit de totale life cycle cost beoordeeld.

Bij overdracht aan derden worden de beheer- en onderhoudskosten gelijktijdig met de overdracht in mindering gebracht op het provinciale budget. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het feit dat de overdracht in veel gevallen gepaard gaat met een éénmalige afkoopsom, die direct moet worden overgemaakt, en het afwaarderen van de resterende balanswaarde van het actief (kapitaalgoed) naar nul. Voor afkoop van beheer- en onderhoud bij overdrachten wordt per individueel geval een besluit genomen. Bij overdracht van derden worden de beheer- en onderhoudskosten gelijktijdig met de overdracht toegevoegd aan het provinciale budget. Op deze manier is de omvang van het budget voor Beheer en Onderhoud direct gerelateerd aan areaalwijzigingen.

#### **Uitgangspunt 4: Meerjarenprogramma Beheer en Onderhoud**

PS ontvangen jaarlijks ter kennisgeving het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI) als bijlage bij de begroting. Het PZI bevat onder andere het meerjarenprogramma Beheer en Onderhoud op geaggregeerd niveau, inclusief een meerjarig financieel perspectief over de uitvoering van planmatig onderhoud over de komende 15 jaar en de ontwikkeling van de egalisereserve onderhoud.

##### **Nadere toelichting**

Het Meerjarenprogramma Beheer en Onderhoud bestaat uit twee delen:

- a. De meerjarige basis wordt gevormd door de gemiddelde jaarlijkse budgetbehoefte, uitgangspunt 2;
- b. De werkelijke uitvoering van het onderhoudsprogramma kent echter pieken en dalen. Deze worden veroorzaakt door complexiteit of tegenvallers in de voorbereiding en uitvoering van het project, een betere/slechtere ontwikkeling van de technische staat dan gepland en tot slot afhankelijkheid in de samenwerking met andere partijen. Deze pieken en dalen zijn door het programmeren van onderhoud in de tijd slechts deels te vermijden. Voor een periode van 15 jaar vooruit wordt de financiële impact van het programma zichtbaar gemaakt

De grilligheid in het onderhoudsprogramma heeft als consequentie dat de jaarlijkse uitgaven voor groot onderhoud afwijken van het jaarlijkse gemiddelde op basis van de normkosten. Met het Kaderbesluit infrastructuur 2016 wordt PS voorgesteld een Egalisereserve onderhoud in te stellen om de pieken en dalen in het onderhoudsprogramma op te vangen.

Om te waarborgen dat de voeding van deze Egalisereserve onderhoud voldoende (niet te weinig / niet te hoog) is voor de uitvoering van het onderhoudsprogramma voor de komende 15 jaar wordt de ontwikkeling van deze egalisereserve gepresenteerd als onderdeel van het Meerjarenprogramma Beheer en Onderhoud.

#### **Uitgangspunt 5: Indexering**

De budgetten voor beheer en onderhoud in het PZI worden jaarlijks bij Kadernota geïndexeerd tenzij PS anders besluiten.

##### **Nadere toelichting**

In 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. Jaarlijkse indexering zal een meer geleidelijk beeld laten zien van de budgetbehoefte. In principe zullen de budgetten jaarlijks worden geïndexeerd. PS houden het recht om hiervan af te wijken. In het Hoofdlijnenakkoord 2015-2019 is besloten om de budgetten in deze collegeperiode niet te indexeren en tegenvallers binnen het beleidsprogramma, i.c. voor mobiliteit via het Kaderbesluit infrastructuur, op te lossen.

## Bijlage 1 Opbouw areaal

De provinciale infrastructuur bestaat op 1 januari 2016 uit<sup>4</sup>:

	Hoeveelheid	Eenheid
<b>Onderdeel - verhardingen</b>		
Hoofdrijbaan - gewoon asfalt *	3.291.958	m2
Hoofdrijbaan - geluidsreducerend asfalt	974.102	m2
VRI-kruisingen (123 stuks) *	542.061	m2
Rotondes - gewoon (105 stuks) *	218.400	m2
Rotondes - groot (57 stuks) *	417.696	m2
Parallelweg - Asfalt	654.044	m2
Fiets- en voetpaden - Asfalt en Elementen	1.223.270	m2
<b>Onderdeel - vaste kunstwerken</b>		
Duikers	212	aantal
Vaste bruggen	237	aantal
Viaducten	68	aantal
Tunnels	93	aantal
<b>Onderdeel - bermen en groen</b>		
Berm (gras)	10.241.269	m2
Bermverharding	156.680	m2
Beplanting	1.140.717	m2
Bomen	37.256	stuks
Bomen, Visible Tree Assessment	37.256	stuks
Hagen	73.457	m
Bermsloten, uitmaaien	1.488.907	m2
Bermsloten, baggeren	1.488.907	m2
<b>Onderdeel - bebording, beveiliging, geluidsbescherming</b>		
Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) Borden	21.493	stuks
Reflectorpalen	13.493	stuks
Hectometerborden	5.773	stuks
Geleiderail	137.000	meter
Geluidswering	24.289	meter
<b>Onderdeel - bebording, beveiliging, geluidsbescherming</b>		
Verkeersregelinstantiaties (VRI):	123	stuks
VRI-software	123	stuks
VRI-portaal en straatmeubilair	123	stuks
VRI-bekabeling en detectie	123	stuks

<sup>4</sup> Deze areaalgegevens zijn ook als basis gebruikt voor de berekening van de budgetbehoefte in de Nota budgetbehoefte 2016

	Hoeveelheid	Eenheid
<b>Onderdeel - openbare verlichting</b>		
Lampen, lichtmasten, armaturen	11.328	stuks
Elektra en bekabeling	550	km
<b>Onderdeel - dynamische route-informatie</b>		
DRIP (paneel)	54	stuks
Objectcamera	398	stuks
Telecom, electra, bekabeling, palen	398	stuks
<b>Onderdeel - openbaar vervoervoorzieningen</b>		
Dynamisch Reizigers Informatie Systeem (DRIS), paneel, telecom en electra	1.527	stuks
Bushalte	407	stuks
Abri	340	stuks
Fietsvoorziening (klem, rek, stalling)	1.069	stuks
<b>Onderdeel - oevers naar type</b>		
1: Lichte constructie / plasberm / NVO	4.700	m
2: Damwand met stalen deksloof	11.750	m
3: Damwand met betonnen deksloof en wrijfgording	70.500	m
4: Zetsteen glooiing	141.000	m
5: Stads uiterlijk, kademuur	7.050	m
<b>Onderdeel - vaarwegbodems</b>		
Baggeren van vaarwegbodems	6010783	m <sup>2</sup>
<b>Onderdeel - beweegbare kunstwerken</b>		
Beweegbare bruggen	62	aantal
Sluiscomplexen	6	aantal
<b>Onderdeel - nautische voorzieningen</b>		
Wachtplaats Beroepsvaart	73	stuks
Wachtplaats Recreatievaart	127	stuks
Remmingswerk bij elk kunstwerk	68	stuks
Walstroomvoorziening	37	stuks
Lichtopstand-lampen en -apparatuur	11	stuks
Verkeerstekens	1477	stuks
Hectometerborden	1157	stuks



## Bijlage 2 Relevante wet- en regelgeving

### 1 Besluit begroting en verantwoording (BBV)

De commissie BBV heeft in haar Notitie verkrijging/vervaardiging en onderhoud van kapitaalgoederen (mei 2007) de volgende tekst opgenomen: *“Zo schrijft het BBV in artikel 9 voor dat de begroting onder andere “een paragraaf betreffende het onderhoud van kapitaalgoederen” bevat. Volgens artikel 12, eerste lid, van het BBV dient deze paragraaf tenminste de kapitaalgoederen wegen, riolering, water, groen en gebouwen te bevatten. Van deze kapitaalgoederen moeten, zoals uit het tweede lid van dat artikel blijkt, in die paragraaf zowel het beleidskader als de daaruit voortvloeiende financiële consequenties en de vertaling daarvan in de begroting worden aangegeven. In de toelichting op dat artikel wordt er op gewezen dat met het onderhoud van kapitaalgoederen een substantieel deel van de begroting is gemoeid. Een helder en volledig overzicht is daarom van belang voor een goed inzicht in de financiële positie. Ook in de handreiking kapitaalgoederen is informatie te vinden over hoe om te gaan met de paragraaf kapitaalgoederen.”*

De commissie BBV geeft in haar notitie PS het volgende in overweging mee: *“Bij het opstellen van de desbetreffende paragraaf kan de raad kiezen voor ieder jaar een uitgebreide paragraaf of voor een integrale beleidsnota met jaarlijks een beperktere paragraaf. Gelet op de problematiek ligt een integrale beleidsnota het meest in de rede. Het eens in de bijvoorbeeld vier jaar vaststellen van een integrale beleidsnota waarin de beleidskaders worden gesteld is helderder en past beter bij de continuïteit van beleid dan het elk jaar vaststellen van het beheer en onderhoud van elk van de in artikel 12 van het BBV bedoelde kapitaalgoederen. Een dergelijke nota krijgt dan ook beleidsmatig veelal meer aandacht dan de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen bij de begrotingsbehandeling. In de paragraaf kunnen dan, onder verwijzing naar de genoemde nota, de hoofdlijnen worden opgenomen en kan het beleid worden getoetst aan die nota.”*

### 2 Financiële verordening

Bovenstaande aanbeveling van de commissie BBV hebben PS vertaald in de financiële verordening. Het betreft de artikelen 11 en 16.

Artikel 11. Beleidsnota's

1. Provinciale Staten stellen de financiële kaders vast in beleidsnota's.
2. De beleidsnota's gaan in op de beleidsuitgangspunten en de kaderstelling, voor zover deze nog niet zijn geregeld in de geldende regelgeving zoals de Provinciewet en het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten.
3. Provinciale Staten stellen ten minste eenmaal in de 4 jaar de volgende beleidsnota's vast:
  - a. Investerings, waarderingen en afschrijvingen;
  - b. Reserves en voorzieningen;
  - c. Kostprijsberekening en renteberekening;
  - d. Weerstandsvermogen en risicomangement;
  - e. Onderhoud kapitaalgoederen;
  - f. Verbonden partijen;
  - g. Grondbeleid.

4. Gedeputeerde Staten stellen ten minste eenmaal in de 4 jaar een beleidsnota bedrijfsvoering vast. Deze wordt ter informatie aan Provinciale Staten aangeboden.

#### Artikel 16. Beleidsnota onderhoud kapitaalgoederen

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

### **3 Uitbreiding procedureel kader voor nieuwbouw, beheer en onderhoud provinciale infrastructuur**

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

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

1. De kosten van beheer en onderhoud maken integraal onderdeel uit van de besluitvorming over elk individueel MPI-project en moeten bij uitvoeringsbesluit als beheerslast worden toegevoegd aan het onvermijdelijk beslag op de provinciale begroting in de toekomst;
2. Provinciale Staten beslissen jaarlijks over het langjarig budget voor beheer en onderhoud van infrastructuurprojecten in de vorm van het vaststellen van een Meerjarenprogramma Onderhoud (MPO) te presenteren tegelijk met het Meerjarenprogramma Infrastructuur (MPI) en in samenhang met de provinciale begroting;
3. Met het Kaderbesluit Infrastructuur wordt een doorkijk van de provinciale kapitaal- en beheerslasten van nieuwbouw, verbetering, beheer en onderhoud van provinciale infrastructuur met een horizon van minimaal 30 jaar ter besluitvorming aan Provinciale Staten voorgelegd;
4. Bij door Provinciale Staten vast te stellen Kadernota/Kaderbesluit Infrastructuur worden de consequenties voor beheer en onderhoud van areaalmutaties verwerkt in de meerjarenraming van de begroting op basis van de meest recente projectplanning;
5. Gedeputeerde Staten verwerken jaarlijks de inhoud van het Kaderbesluit Infrastructuur in het Meerjarenprogramma Infrastructuur (MPI) en in een te introduceren Meerjarenprogramma Onderhoud (MPO) en leggen beide programma's ter vaststelling voor aan Provinciale Staten tegelijk en in samenhang met de provinciale begroting;
6. Gedeputeerde Staten gaan op basis van het MPO in de provinciale begroting 2016 een voorziening vormen ter egalisatie van schommelingen in de onderhoudswerkzaamheden aan infrastructuur;
7. Provinciale Staten beslissen één keer in de vier jaar halverwege de collegeperiode bij Kaderbesluit Infrastructuur over de te hanteren normkosten bij beheer en onderhoud van infrastructuur;
8. Uitgangspunt is dat de budgetten voor beheer en onderhoud in het MPO - net zoals dat het geval is voor de budgetten in het MPI - jaarlijks bij Kadernota wordt geïndexeerd;
9. Gedeputeerde Staten zullen naast en tussen het in de Regeling Projecten Zuid-Holland voorgeschreven 'voorbereidingsbesluit' resp. 'uitvoeringsbesluit' in voorkomende gevallen

Provinciale Staten een voorstel voor besluitvorming voorleggen teneinde Provinciale Staten in de gelegenheid te stellen hun sturende rol bij projecten te vervullen, en zullen dit altijd doen wanneer Provinciale Staten daarom vragen.

## Bijlage 3 Was-woordt lijst

In deze bijlage worden de verschillen ten opzichte van de beleidsuitgangspunten in de Nota onderhoud kapitaalgoederen 2012-2015 benoemd.

**Beleidsuitgangspunt nota onderhoud kapitaalgoederen – deel infrastructuur 2012-2015**      **Wordt in Nota onderhoud kapitaalgoederen – deel infrastructuur 2016-2019**

Beleidsuitgangspunt 1:

Het 'Beheerplan wegen en vaarwegen' wordt eens in de 4 jaar door GS vastgesteld. De eerstvolgende actualisatie van het beheerplan zal in het eerste kwartaal van 2016 aan GS worden voorgelegd.

Beleidsuitgangspunt 2:

PS ontvangen jaarlijks als bijlage bij de begroting ter kennisgeving het meerjarenprogramma Beheer en Onderhoud op geaggregeerd niveau, inclusief een meerjarig financieel perspectief.

Beleidsuitgangspunt 3:

De normkosten voor het bepalen van de budgetbehoefte voor beheer en onderhoud worden vierjaarlijks geanalyseerd en in een rapport vastgelegd. Eventueel hieruit volgende consequenties voor het meerjarig budgettaire beslag worden vastgelegd in de Nota Budgetbehoefte Beheer en Onderhoud en vervolgens opgenomen in de Nota Onderhoud Kapitaalgoederen, onderdeel infrastructuur, welke vierjaarlijks ter besluitvorming wordt voorgelegd aan PS.

Beleidsuitgangspunt 4:

Bij besluiten tot mutaties in de infrastructuur (aanleg van nieuw areaal en overdrachten aan/van derden) worden de betreffende beheerkosten bepaald en opgenomen in de provinciale begroting vanaf het jaar van

Vervallen

De beheeraanpak is beschreven is beschreven in hoofdstuk 6 van de nieuwe Nota onderhoud kapitaalgoederen deel infrastructuur, en de concrete onderhoudsplannen, welk traject wanneer, zijn in de tijd uitgewerkt in het PZI, zie beleidsuitgangspunt 4.

Beleidsuitgangspunt 4:

PS ontvangen jaarlijks ter kennisgeving het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI) als bijlage bij de begroting. Het PZI bevat onder andere het meerjarenprogramma Beheer en Onderhoud op geaggregeerd niveau, inclusief een meerjarig financieel perspectief over de uitvoering van planmatig onderhoud over de komende 15 jaar en de ontwikkeling van de egaliseringsreserve onderhoud.

Beleidsuitgangspunt 2:

De normkosten voor het op een bepaald kwaliteitsniveau beheren en onderhouden van areaal worden vierjaarlijks geanalyseerd en in een rapport vastgelegd. PS stellen halverwege de coalitieperiode, bij het Kaderbesluit infrastructuur, de normkosten vast. Deze normkosten (P) in combinatie met de omvang van het bestaande areaal (Q) en de frequentie van onderhoud en vervanging (F) leiden tot een gemiddelde lange termijn budgetbehoefte en worden vastgelegd in de Nota budgetbehoefte beheer en onderhoud. De eventuele budgettaire consequenties worden betrokken in de besluitvorming bij het Kaderbesluit infrastructuur.

Beleidsuitgangspunt 3:

Bij elk individueel project dat leidt tot mutaties in de infrastructuur (aanleg van nieuw areaal en overdrachten aan/van derden) maken de toekomstige extra kosten van beheer en onderhoud integraal onderdeel uit van de

oplevering. GS hebben op 18 januari 2011 besloten om bij nieuwe projecten de beheer- en onderhoudskosten op te nemen in het projectbesluit in de provinciale meerjarenbegroting.

besluitvorming. Bij het uitvoeringsbesluit moeten de beheerlasten van de areaaluitbreiding worden toegevoegd aan het onvermijdelijke beslag op de provinciale begroting in de toekomst. De toekomstige beheerlasten zijn een integraal onderdeel van het door PS bij het uitvoeringsbesluit vastgestelde kader (projectscope), en moeten worden betrokken in de aansturing van het project.

Nieuw

Beleidsuitgangspunt 1:

Het provinciale areaal wordt sober en doelmatig, zonder franje, onderhouden, waarbij op basis van de norm NEN 2767 de technische staat van (vaar)wegen en kunstwerken wordt bepaald.

Nieuw

Beleidsuitgangspunt 5:

De budgetten voor beheer en onderhoud in het PZI worden jaarlijks bij Kadernota geïndexeerd tenzij PS anders besluit.