

**Beheerplan
Infrastructurele
Kapitaalgoederen
2012-2016**

Inhoudsopgave

| | |
|---|----|
| Inleiding | 5 |
| 1. Aanleiding beheerplan | 7 |
| 1.1 Doel beheerplan..... | 7 |
| 1.2 Plaats van het beheerplan binnen de plancyclus..... | 8 |
| 1.3 Leeswijzer..... | 8 |
| Deel I Beleidsvisie | |
| 2. Beleidskader | 11 |
| 2.1 Vlot en veilig door Noord-Holland | 11 |
| 2.2 Investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur 2011-2025..... | 11 |
| 2.3 Visie Openbaar Vervoer 2020..... | 11 |
| 2.4 Overige beleidsdocumenten..... | 12 |
| 2.5 Kwaliteitsniveau openbare ruimte en infrastructuur..... | 12 |
| 2.6 Integrale afweging aanleg en onderhoud wegen | 13 |
| 3. Vertaling van beleidsdoelen naar beheer van de infrastructuur | 15 |
| 3.1 Gebruiker | 15 |
| 3.2 Milieu..... | 15 |
| 3.3 Vaarwegen | 16 |
| 3.4 Openbaar vervoer..... | 16 |
| 3.5 Beheerbeleid..... | 18 |
| Deel II Werkomgeving | |
| 4. Organisatie van beheer..... | 19 |
| 4.1 Structuur directie Beheer en Uitvoering..... | 19 |
| 4.2 Vormgeving van het beheer | 21 |
| 4.3 Vormgeving van het beheer van de weginfrastructuur..... | 25 |
| 4.4 Vormgeving van het beheer van de vaarweginfrastructuur | 26 |
| 4.5 Vormgeving van het beheer van de openbaar vervoerinfrastructuur..... | 30 |
| Deel III Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud en Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur | |
| 5. Totstandkoming meerjarenprogramma's..... | 31 |
| 5.1 Werkwijze binnen het proces | 32 |
| 6. Communicatie..... | 35 |
| 7. Kostenstructuur en bekostiging | 37 |
| 7.1 Beheerkostensystematiek..... | 37 |
| 7.2 Berekening van beheerkosten..... | 37 |
| 7.3 Indirecte kosten | 38 |
| 7.4 Financieel kader..... | 38 |
| Bijlagen | |
| Bijlage 1: Provinciaal areaal | 41 |
| Bijlage 2: Trajectenkaart Noord-Holland..... | 45 |
| Bijlage 3: Overzicht van gekoppelde documenten | 47 |

Met opmaak:
opsommingstekens en
nummering

Inleiding

De provincie Noord-Holland is eigenaar en beheerder van een zeer intensief gebruikt infrastructuurnetwerk (kapitaalgoederen) van wegen, vaarwegen, fietspaden en openbaar vervoersbanen. Dit betreft circa 625 km wegen, 250 km vaarwegen, 390 km fietspaden en 35 km vrij liggende openbaar vervoerbanen. Veel van deze infrastructuur is in de vorige decennia aangelegd.

Zo is zichtbaar dat ruim 70% van het in beheer zijnde wegenareaal voor 1975 gebouwd of grootschalig onderhouden (vervangen) is. Met een gemiddelde technische afschrijvingstermijn van 34 jaar¹ betekent dit dat de komende jaren veel onderhoud noodzakelijk is.

Daarbij maakt de infrastructuur van de provincie Noord-Holland onderdeel uit van een complex netwerk van wegen, vaarwegen en openbaar vervoersbanen van verschillende ketenpartners. Om ons 'vlot en veilig' over deze netwerken te kunnen blijven verplaatsen, betekent dit dat enerzijds de aangelegde infrastructuur in stand gehouden, verbeterd, en vervangen moet worden en anderzijds dat de doorstroming zo min mogelijk mag worden gehinderd.

Kortom het beheer van onze infrastructuur bevindt zich in een dynamische omgeving waarbinnen continu een aantal vragen moet worden gesteld: Welk kwaliteitsniveau willen we? Hoe kunnen we zo efficiënt mogelijk werken? Wat gaat dat kosten (financieel en organisatorisch), nu en in de toekomst?

In dit beheerplan worden deze vragen beantwoord. Er is een vertaalslag gemaakt van beleidskader naar operationeel beheer en dit plan legt uit waarom we doen wat we doen en hoe dat georganiseerd is.

¹ Op basis van CROW publicatie 145

1. Aanleiding beheerplan

De Directie Beheer & Uitvoering (B&U) van de provincie Noord-Holland beheert en onderhoudt het provinciale infrastructurele netwerk. Dit bestaat uit de volgende onderdelen:

- Wegen en fietspaden;
- Vaarwegen;
- Openbaar vervoer.

In bijlage 1 zijn nadere gegevens over het areaal terug te vinden.

De directie Beheer & Uitvoering heeft de taak om het areaal conform vastgesteld beleid te beheren en te onderhouden. De instandhouding of verbetering van de infrastructuur is geen doel op zichzelf. Het gaat erom de gebruiksfunctie die de infrastructuur vervult in stand te houden. Daartoe is het van belang over een methode te beschikken om de vastgestelde functionele en technische kwaliteitskaders te vergelijken met de toestand van het areaal. Daaruit vloeien concreet te nemen beheermaatregelen voort met een prioritering op basis van diverse criteria.

De maatschappelijke functie van onze infrastructuur komt steeds nadrukkelijker in de belangstelling te staan van het publiek en de politiek. Bovendien wil men transparantie in de besluitvorming en doelrealisatie. Dit betekent voor de beheerder dat hij zijn beheeractiviteiten beter onderbouwt en intern afstemt, wat op zijn beurt weer om verduidelijking van het beleid vraagt. Zo moet er dus een voortdurende wisselwerking tussen beleid en uitvoering bestaan. Dit proces maakt het beheer stuurbaar. Het beheerplan is het instrument om dit proces en de inhoud ervan vast te leggen.

Bij het beheerplan staat de doelstelling achter het werk centraal (outputgericht). Met de beheerplansystematiek bedenken we eerst wat we moeten doen en pas dan wordt bekeken welk budget daarbij nodig is. In de beheerplannen zijn de maatregelen onderbouwd.

Zo maken de beheerplannen het verband duidelijk tussen wat maatschappelijk wenselijk is (beleid), wat hiervoor gedaan moet worden (maatregelen uitvoeren) en wat het kost om dit te doen. Hiermee voldoet de provincie Noord-Holland aan het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV).

1.1. Doel beheerplan

Dit beheerplan heeft ten doel een vertaalslag te maken van beleid naar operationeel beheer. Het legt uit waarom we de dingen doen zoals we het doen. Het maakt het beheer inzichtelijk en levert aanknopingspunten voor het voeren van integraal beheer. Het signaleert trends en ontwikkelingen op het gebied van beheer en geeft te nemen maatregelen aan. Het geeft een doorkijk voor de komende jaren, waarbij de

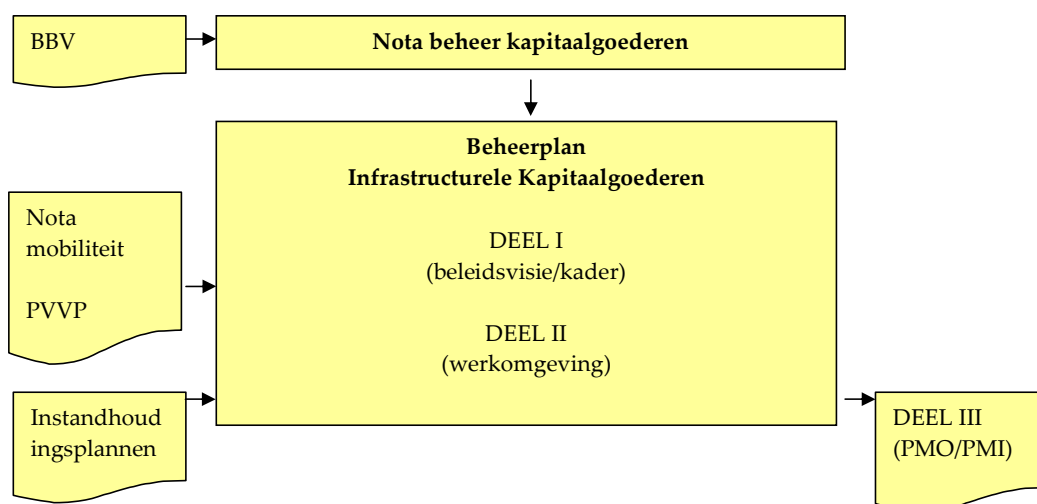
maatregelen in een meerjarenprogrammering (PMO) zijn opgenomen. Deze maatregelen zijn niet alleen gericht op beheermaatregelen, maar ook op onderzoek ten behoeve van de ontwikkeling van nieuw beleid en de werkomgeving. Het beheerplan is tevens een communicatiemiddel binnen de eigen organisatie en naar derden. Het biedt de mogelijkheid het gehanteerde beleid vast te stellen of te wijzigen. Op grond van het beheerplan kunnen besluiten worden genomen die verankerd kunnen worden in de programma- en productbegroting van het bestuur.

1.2. Plaats van het beheerplan binnen de plancyclus

Het beheerplan komt voort uit de Nota Kapitaalgoederen Provincie Noord-Holland. Het is een antwoord van de beheerder op het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP). Als zodanig staat het geplaatst tussen het PVVP en de programmabegroting, welke beide door het bestuur zijn vastgesteld.

De ambitie is om het beheerplan (delen I en II) eenmaal in de vier jaar op te stellen en jaarlijks deel III van het beheerplan en de daaruit voortvloeiende meerjarenprogrammering (PMO en PMI) te actualiseren. De beheerplannen zullen steeds vóór de programmabegroting gereed moeten zijn om bestuurlijke besluitvorming te laten plaatsvinden.

Om de plaats van het beheerplan binnen het geheel van leidende beleidsdocumenten voor de instandhouding te illustreren, dient onderstaand figuur.



Figuur 1: samenhang beheerdocumenten

1.3. Leeswijzer

Dit beheerplan bestaat uit drie delen. Deel I (beleidsvisie (kader)) en deel II (werkomgeving) zijn de statische delen. Deze leggen de algemene uitgangspunten vast en zullen na vaststelling voor vier jaren ongewijzigd blijven. Deel III is het

dynamisch deel. Hierin staat het programmavoorstel uitgewerkt om het areaal in de komende tijd in stand te houden. Dit deel zal jaarlijks worden bijgesteld.

Deel I vat de beleidsuitgangspunten samen.

Deel II gaat in op de vormgeving van het beheer. Het gaat hierbij niet alleen in op de algemene vormgeving, maar ook op de specifieke infrastructuurnetwerken.

Deel III gaat in op de totstandkoming van de meerjarenprogramma's voor onderhoud en infrastructuur. Verder besteedt het aandacht aan de communicatie en de kostenstructuur. Bij deel III behoren ook het Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud en het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur. Beide documenten worden jaarlijks herzien en daarom niet aan dit document toegevoegd.

Deel I Beleidsvisie

2. Beleidskader

Dit hoofdstuk bevat het beleidskader dat door de provincie Noord-Holland is vastgesteld en vormt de basis voor de besluitvorming rondom het bouwen en onderhouden van de bij de provincie Noord-Holland in aanleg of beheer zijnde infrastructuur.

2.1. Vlot en veilig door Noord-Holland

De algemene beleidsdoelstelling volgens het geactualiseerde Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) 2007-2013 is 'vlot en veilig door Noord-Holland'. Door de provincie wordt 'benutten, beprijzen en bouwen' als fundament hiervoor gezien. Het beter gebruik maken van de bestaande infrastructuur (benutten) en de aanleg van nieuwe infrastructuur (bouwen) vormt de basis voor het beheer. Het beprijzen (Anders betalen voor mobiliteit) is gedurende de looptijd van het PVVP door de Tweede Kamer teruggedraaid.

Om mede invulling te geven aan 'vlot en veilig door Noord-Holland' is goed beheer van groot belang. Dat ene fietspad, die groenvoorziening of die waterloop is ooit aangelegd met een bepaald doel. In de beheerfase kan datzelfde stuk openbare ruimte op verschillende manieren worden beheerd. Hoe fraai moet het eruitzien, hoe veilig moet het zijn? Welke functionele verbeteringen zijn nodig? Wat mag het kosten?

2.2. Investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur 2011-2025

Onder de noemer 'Een uitstekend netwerk' is de investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur 2011-2025 opgesteld. Een uitstekend netwerk richt zich op drie elementen: stromen, verbinden en communiceren. Stromen gaat over vlote en betrouwbare doorstroming. Verbinden wil zeggen dat wegen en knooppunten mensen en voorzieningen bij elkaar brengen. Met communicatie wordt niet alleen voldoende informatie voor de reiziger om keuzes te maken bedoeld, maar ook netwerken als 'communicerende vaten', waarbij onderdelen het van elkaar over kunnen nemen als het ergens vastloopt.

Om het maken van keuzes voor investeringen in de infrastructuur te ondersteunen is een nieuwe indicator gebruikt, namelijk snelheid. Wegen krijgen een streefwaarde, de gewenste streefsnelheid in de spits. Door deze streefwaarde te vergelijken met de werkelijk gemeten snelheid in de spits identificeer je de knelpunten. Een overzicht van deze knelpunten leidt uiteindelijk tot het investeringsprogramma.

2.3. Visie Openbaar Vervoer 2020

Op basis van het coalitieakkoord 2011-2015 'Verantwoord en duidelijk gericht op de toekomst' is de Visie Openbaar Vervoer (OV) 2020 opgesteld. Een nieuwe visie is noodzakelijk om te beantwoorden aan de sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen.

De veranderende mobiliteitsbehoefte maakt een herijking van het openbaar vervoer in de provincie noodzakelijk. De vervoervraag is veel gedifferentieerder en laat zich niet leiden door de dienstregeling van de bus. Om aan te sluiten bij deze vervoervraag richt de visie zich op 2 belangrijke elementen: stroomlijnnennet en maatwerk.

Het stroomlijnnennet

Een netwerk dat alle kernen met meer dan 3000 inwoners 7 dagen per week van 6 uur tot 24 uur onderling verbindt. De provincie investeert in het verbeteren van de snelheid, betrouwbaarheid en frequentie van het stroomlijnnennet. Het netwerk blijft gegarandeerd tot 2020 bestendig en kent geen grote wijzigingen.

R-net is het paradepaardje van het stroomlijnnennet. Door in te zetten op een hogere kwaliteit en herkenbaarheid, probeert R-net automobilisten te verleiden om in de bus te stappen.

Maatwerk

Kleinschalige vervoersinitiatieven die beter tegemoet komen aan de openbaar vervoerbehoefte. Hierdoor ontstaat een aanbod dat aantrekkelijk is voor zoveel mogelijk reizigers, zonder dat iemand in het landelijk gebied verstoken blijft van een vorm van openbaar vervoer. De provincie stelt eenmalig € 14 miljoen beschikbaar voor nieuwe initiatieven zoals pilots of faciliteiten om beter aan te takken op het stroomlijnnennet.

2.4. Overige beleidsdocumenten

Naast het PVVP zijn er nog enkele andere beleidsdocumenten die een raakvlak hebben met beheer van de infrastructuur, zoals het Provinciaal Milieubeleidsplan (PMP), het Actieplan geluid, het Waterplan, de Netwerkvisie voor Noord-Holland en het Coalitieakkoord 2011-2015.

2.5. Kwaliteitsniveau openbare ruimte en infrastructuur

Essentieel in het beheerproces is het vaststellen van de kwaliteitsniveaus voor de openbare ruimte en infrastructuur. Het kwaliteitsniveau is de resultante van het ontwerp, gebruiksdruk en onderhoudsinspanningen: bij een hoge gebruiksdruk is méér onderhoudsinspanning nodig om dezelfde kwaliteit te behouden.

Verschillende keuzes resulteren in verschillende kosten voor beheer.

Het kwaliteitsniveau is naast het stellen van functionele kaders één van de sturingsinstrumenten voor Provinciale Staten op de infrastructuur. De kwaliteitsniveaus zijn door Provinciale Staten in 2011 in de Nota Kapitaalgoederen vastgesteld. Daarbij is voor het onderhoud de beheerkostensystematiek vastgelegd inclusief de bijbehorende kwaliteitsniveaus en het daarbij berekende gemiddelde normbedrag voor het onderhoud. Voor vaarwegen heeft Provinciale Staten de keuze gemaakt om te sturen op risico's wat zich heeft vertaald in risicogestuurd beheer.

Voor openbaar vervoersvoorzieningen heeft Provinciale Staten expliciet gekozen voor een hoogwaardig kwaliteitsniveau. Dit heeft zich vertaald naar een hoog kwaliteitsniveau voor het beheer van de openbaar vervoer infrastructuur. In onderstaande tabel worden de kwaliteitsniveaus voor wegen en fietspaden en openbaar vervoersinfrastructuur weergegeven.

| Kwaliteitsniveaus | | |
|---|-----------------------------|--------|
| Wegen en fietspaden | | |
| Stroomwegen | R | Midden |
| Overige wegen | R- | Laag |
| Fietspaden | R+ | Hoog |
| Milieuaspecten wegonderhoud | R+ | Hoog |
| Vaarwegen | | |
| Oevers | Risicogestuurd | |
| Niet weggebonden kunstwerken | R- | Laag |
| Weggebonden kunstwerken | Niveau van aansluitende weg | |
| Openbaar vervoer | | |
| Hoogwaardig openbaar vervoersbanen | R | Midden |
| Hoogwaardig openbaar vervoer haltevoorzieningen | R+ | Hoog |

2.6. Integrale afweging aanleg en onderhoud wegen

Het beheer van kapitaalgoederen gaat verder dan alleen de instandhouding en het op kwaliteitsniveau houden van de infrastructuur. Nieuwe aanleg en functionele verbeteringen hebben een belangrijke invloed op de kwaliteit van de infrastructuur. Het is dan ook van belang dat er een integrale afweging wordt gemaakt tussen enerzijds aanleg en verbetering en anderzijds het onderhoud gedurende de levenscyclus.

In onze steeds drukkere provincie is een goede bereikbaarheid belangrijker dan ooit. De toekomst van Noord-Holland valt of staat met robuuste verbindingen. Bereikbaarheid is een essentiële voorwaarde voor een goede economische en sociale ontwikkeling.

Het verbeteren van de (provinciale) infrastructuur, zodat de bereikbaarheid in de provincie toeneemt – te realiseren al dan niet met het Rijk, gemeenten en bedrijfsleven – is een kerntaak van de provincie. Wij zetten ons de komende vier jaar in voor een uitstekend wegennet in Noord-Holland. Juist in tijden waarin de economische groei achterblijft, is het investeren in de goede bereikbaarheid – één van de pijlers van onze Noord-Hollandse economie – , meer dan ooit noodzakelijk. Wij streven daarom naar een volledig, aanvullend en ontsluitend onderliggend wegennet ter bevordering van de doorstroming op het rijkswegennet.

Coalitieakkoord 2011-2015; 'Verantwoord en duidelijk gericht op de toekomst'

3. Vertaling van beleidsdoelen naar beheer van de infrastructuur

In het vorige hoofdstuk zijn de beleidsdoelstellingen geschetst. Hieronder zal de vertaalslag van beleid naar beheer gemaakt worden aan de hand van een tweetal thema's: gebruiker centraal en milieu. Daarnaast zullen specifieke beheerdoelen voor het vaarwegennetwerk en OV netwerk geschetst worden.

3.1. Gebruiker

In het PVVP ligt de nadruk op de wensen van de inwoners van Noord-Holland: de reiziger centraal. De directie Beheer en Uitvoering (B&U) geeft hier invulling aan door middel van het programma Gebruikersgericht Netwerkmanagement (GNM). Met dit programma wil B&U de gebruiker centraal stellen, zodanig dat de gebruiker zo min mogelijk hinder ervaart en betrouwbaar geïnformeerd wordt. De gebruiker staat centraal in het denken, handelen en aansturen. Hiervoor is een actieprogramma opgesteld met niet alleen maatregelen, maar tevens opleidingen en trainingen voor de ambtelijke organisatie gericht op het handelen en doen richting de gebruiker. Belangrijke acties om de gebruiker zo min mogelijk hinder te laten ervaren en zo betrouwbaar mogelijk te informeren zijn het afstemmen van de werkzaamheden met de omgeving (Kernregie en Regioregie), goede informatievoorziening voorafgaand aan werkzaamheden, goede en duidelijke bebording en omleidingroutes tijdens werkzaamheden, invoering van de 10 minutenregel (maximaal 10 minuten extra reistijd bij werkzaamheden) en opname van de hindercategorieën in het Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud (PMO). Tevens wordt er samenwerking gezocht met ketenpartners om het beheer efficiënter en met zo min mogelijk hinder uit te voeren. Dit gebeurt op voorhand door afstemming van werkzaamheden door middel van Kernregie en tijdens de werkzaamheden middels samenwerking met andere overheden.

3.2. Milieu

De infrastructuur kan niet meer beheerd worden zonder oog te hebben voor de milieueffecten. Dit neemt dan ook een belangrijke plaats in bij ieder project, in overeenstemming met het Provinciaal Milieubeleidsplan. In de planning en voorbereiding is er oog voor de luchtkwaliteit, geluid, licht en donkerte en klimaat en energie. Voorbeelden van maatregelen zijn toepassing van stil asfalt of geluidsschermen, toepassing van LED verlichting en onderzoek naar energie uit asfalt. Met name het toepassen van geluidsreducerende of geluidshinder beperkende maatregelen sluiten nauw aan bij het actieprogramma geluid. De belangrijkste maatregel in het actieplan is het toepassen van stil asfalt. In het plan is aangegeven op welke wegen stil asfalt zal worden toegepast. Tijdens de variabel onderhoudswerkzaamheden wordt het stil asfalt aangebracht. Andere geluidsreducerende maatregelen zijn het toepassen van snelheidsverlaging en het plaatsen van geluidsschermen.

Ook bij het beheer van de vaarwegen zijn de milieuaspecten van belang. De provincie streeft naar een milieuvriendelijk beheer van alle wateren en oevers. Dit is vastgelegd in de Kaderrichtlijn Water.

De provincie heeft afgesproken mee te gaan in '100 % duurzaam' in het kader van Duurzaam Bouwen. De provincie stelt aan elk infrastructureel project duurzaamheidseisen. Deze duurzaamheidseisen zijn opgesteld door de CROW.

3.3. Vaarwegen

De provincie Noord-Holland wil het transport over water bevorderen voor zover dat een bijdrage kan leveren aan het ontlasten van de wegen en aan het verminderen van de belasting van het milieu. Dit is uitgewerkt in de Netwerkvisie Vaarwegen en Binnenhavens.

Voor de provinciale vaarwegen wordt onderzocht of het verruimen van de brugopeningstijden gunstige effecten op het scheepvaart- en wegverkeer kunnen hebben. Daarnaast is er het Masterplan Noordzee-kanaalgebied. Verbetering van de afwikkeling van het goederenvervoer over weg, water en rail is daar een onderdeel van.

Bij het onderhoud aan bruggen en sluizen wordt de techniek geschikt gemaakt voor centrale 24-uurs bediening. Dit is een belangrijk instrument om de doorstroming op de provinciale (vaar)wegen te verbeteren. Naast deze maatregelen zet de provincie verkeersmanagement in voor het optimaal regelen van de afwikkeling van het scheepvaartverkeer (o.a. Groene Golf).

Het provinciaal beleid voor de recreatievaart is vooral gestoeld op de Beleidsvisie recreatietoervaart in Nederland (BRTN). De provincie Noord-Holland heeft de instandhouding van het vaarwegennetwerk conform de BRTN onderschreven. Het BRTN is uitgangspunt voor de vaststelling van de bedieningstijden voor de recreatievaart. De provincie Noord-Holland beschikt over een uitgebreid netwerk van routes voor kleine recreatievaart. Dit betreft routes voor sloepen, fluisterboten, roeiboten en kano's. In het najaar van 2008 zijn de routenetwerken vastgelegd en is geïnventariseerd welke knelpunten er op de bestaande routes aanwezig zijn. De provincie wil samen met water- en recreatieschappen, de belangenorganisaties en andere betrokkenen inzetten op een knelpuntvrij routenetwerk voor de kleine recreatievaart.

Het beheer en de inrichting van de vaarwegen dient in lijn te zijn met de Kaderrichtlijn Water. De provincie beheert en richt daar waar mogelijk de oevers van de vaarwegen ecologisch in. Bij de (her-)aanleg van de oeverconstructies kijkt de provincie altijd naar mogelijkheden voor natuurvriendelijke oevers, waarbij we rekening houden met de kosten en baten.

3.4. Openbaar vervoer

Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is een van de speerpunten in het PVVP. De provincie zet in op hoogwaardig openbaar vervoer, omdat de overtuiging bestaat dat dit een belangrijke bijdrage kan leveren aan het mobiel houden van Noord-Holland.

De provincie wil hiertoe het hoogwaardig regionale kernnet in de Randstad (R-Net) uitbouwen, samen met haar regionale partners.

Uitgangspunt is een gezamenlijke visie op een samenhangend HOV netwerk. Naast de organisatie van de exploitatie van trein, metro, tram en bus hoort een eenduidig pakket aan haltes, banen en reisinformatie tot het R-Net-concept.

Een ander speerpunt is ketenmobiliteit. Bij ketenmobiliteit gaat het om het slim combineren van de diverse netwerken (fiets, OV, auto) in één reis. Daarbij is een betrouwbare en acceptabele reistijd essentieel. De directie Beheer en Uitvoering draagt hieraan bij door middel van het aanleggen van vrijliggende busbanen voor het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Om de fiets en het OV aantrekkelijker te maken worden de haltevoorzieningen van het HOV en de fietspaden op een hoog kwaliteitsniveau onderhouden (R+ volgens de CROW-systematiek beheerkosten voor de openbare ruimte). Ook voor het HOV en de fietspaden geldt dat er tijdens de werkzaamheden zo min mogelijk hinder voor de gebruiker ontstaat.

Een ander belangrijk aspect van ketenmobiliteit is dynamische reisinformatie. De provincie investeert de komende jaren in dynamische reisinformatie in het openbaar vervoer (DRIS), zowel in de bus als op de halte, alsook zo mogelijk via internet en mobiele telefoon. De reiziger weet dan altijd vooraf precies wanneer de bus (of trein) komt en of hij/zij zijn/haar overstap haalt. Dynamische reisinformatie is onderdeel van de formule voor hoogwaardig openbaar vervoer, en wordt ook toegepast op de overige segmenten van openbaar vervoer.

De provincie vervult in het geval van het openbaar vervoer drie rollen:

- Concessieverlener: De provincie is opdrachtgever voor het openbaar vervoer in Noord-Holland, exclusief het SRA-gebied (Stadsregio Amsterdam). Er zijn drie concessies namelijk Noord-Holland Noord, Haarlem/IJmond en Gooi- en Vechtstreek.
- Realisator: De provincie realiseert diverse openbaar vervoersinfrastructuur in de provincie Noord-Holland en zorgt ervoor dat haltes toegankelijk gemaakt worden. De komende jaren zal nieuwe elektronica worden geïnstalleerd om de doorstroming van het openbaar vervoer te optimaliseren en om de reiziger te voorzien van actuele reizigersinformatie.
- Wegbeheerder: De infrastructuur wordt beheerd op basis van de afgesproken kwaliteitsniveaus en R-neteisen. Hierbij wordt ook over de eigen beheergrenzen heen gekeken. De infrastructuur voor het openbaar vervoer is bij verschillende wegbeheerders in eigendom, beheer en onderhoud. Met de wegbeheerders zullen afspraken in het kader van beheer en onderhoud worden gemaakt.

3.5. Beheerbeleid

Vanuit de wet- en regelgeving heeft de provincie een wettelijke grondslag voor het beheer en het onderhoud van de provinciale wegen. De bevoegdheid om wegen te beheren vloeit voort uit de Waterstaatswet 1900, de Provinciewet 1992 en de Wet herverdeling wegenbeheer 1993.

Ondanks dat de beleidskaders vertaald zijn naar het operationeel beheer in de Nota Kapitaalgoederen en dit beheerplan, blijven er wat grijze gebieden bestaan, waardoor verduidelijking van het beleid wenselijk is. De directie Beheer en Uitvoering heeft daarom de diverse beleidstukken (uitgangspunten) aangevuld met richtlijnen voor de uitvoering van het beheer, genaamd beheerbeleid. Het beheerbeleid heeft ten doel om nog meer transparantie over de besluitvorming te bieden en een eenduidige werkwijze binnen de provinciale (beheer) organisatie na te streven.

Het beheerbeleid wordt in vier categorieën verdeeld:

- het beheerbeleid van algemene aard
- beheerbeleid dat betrekking heeft op wegen
- beheerbeleid dat betrekking heeft op vaarwegen
- beheerbeleid dat betrekking heeft op openbaar vervoer

In onderstaande tabel staan de verschillende onderdelen per categorie.

| Categorieën beheerbeleid | |
|--------------------------|--|
| Algemeen | <ul style="list-style-type: none"> • Bouwborden • Eigendom beheer en onderhoud kunstwerken • Leidraad voor beheer van verkeersregelingen • Nadeelcompensatie regeling kabels en leidingen • Toegankelijkheid voor minder valide van de fysieke openbare ruimte • Zendmasten/ meervoudig gebruik van masten |
| Wegen | <ul style="list-style-type: none"> • Bewegwijzering • Brommobielen • Gedenktekens • Gladheidbestrijding • Kostentoekening bij constructies van kruispunten • Onbeheerd achterlaten van voertuigen langs provinciale wegen • Parallelwegen • Parkeer - en vluchthavens • Snelheidsregime • Uitwegen • Tankstationbeleid • Tunnelveiligheid • Waarom brandt het licht hier • Wegindexering |
| Vaarwegen | <ul style="list-style-type: none"> • Ligplaatsenbeleid • Openingsregimes bruggen, sluisen, beroeps- en recreatievaart • Steigers |
| Openbaar vervoer | <ul style="list-style-type: none"> • Halteplaatsen en voorzieningen openbaar vervoer |

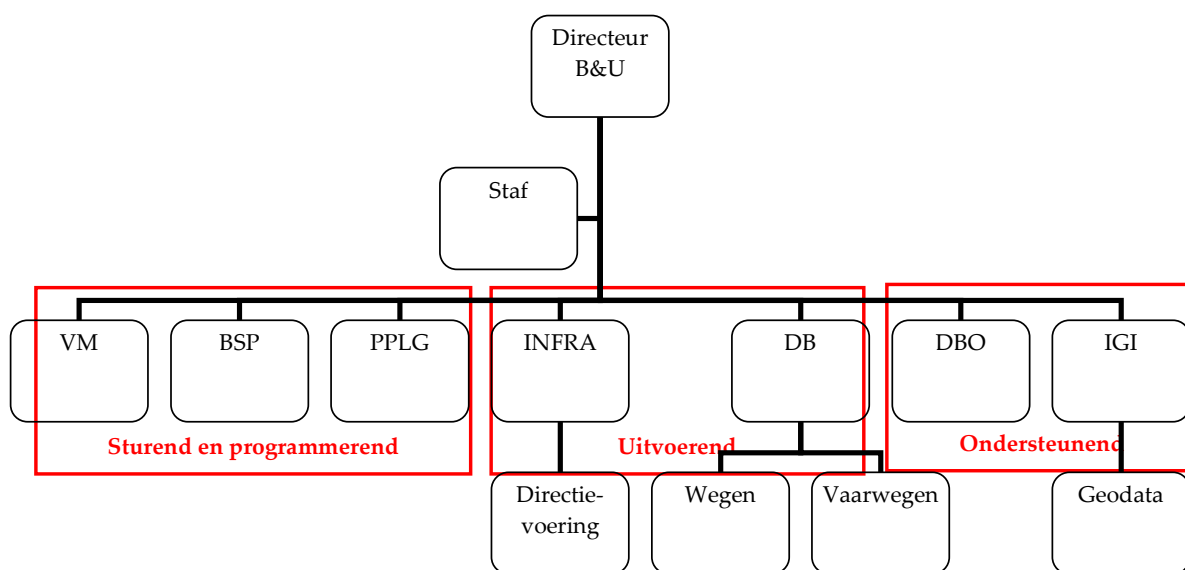
Deel II Werkomgeving

4. Organisatie van het beheer

In dit hoofdstuk staat beschreven hoe het beheer binnen de provincie Noord-Holland wordt uitgevoerd. Paragraaf 4.1 zal er kort ingaan op de organisatiestructuur. Vervolgens worden de algemene elementen van de vormgeving van het beheer besproken. Tot slot wordt de specifieke aanpak van het beheer per infrastructuur aangegeven.

4.1. Structuur directie Beheer en Uitvoering

De hoofdstructuur van Beheer en Uitvoering (B&U) voorziet in de inrichting van zeven sectoren. Daarnaast is er een viertal units.



Figuur 2: hoofdstructuur van de directie Beheer en Uitvoering

De organisatiestructuur voor de directie B&U kenmerkt zich door sturende en programmerende sectoren, sectoren verantwoordelijk voor de uitvoering en sectoren ondersteunend aan het primaire proces.

Sturende en programmerende sectoren (BSP, VM en PPLG)

In de sectoren Beheerstrategie en Programmering Infrastructuur (BSP) en Verkeersmanagement (VM) wordt de programmering vastgesteld en de aansturing en het monitoren van de uitvoering verzorgd. De sector Programmering Projecten Landelijk Gebied (PPLG) weerspiegelt de ambitie voor het landelijk gebied. Het is een volwaardige, sturende en programmerende sector binnen B&U en vervult in wezen dezelfde rol die de sector BSP voor de provinciale infrastructuur vervult.

Uitvoerende sectoren (Infra, PPLG en DB)

Er zijn twee sectoren verantwoordelijk voor de daadwerkelijke uitvoering van projecten en activiteiten.

De sector Infra is verantwoordelijk voor de uitvoering van de infrastructurele projecten. Het gaat hierbij om zowel nieuwbouw als variabel onderhoud. De uitvoering van groen-, oever-, bagger- en bodemsaneringsprojecten is voorlopig ondergebracht bij de sector PPLG.

De sector DB (Dagelijks Beheer) voert het vast onderhoud van de infrastructuur uit, naast de taken op het gebied van wegen en vaarwegen, zoals brugbediening en Incident Management.

Ondersteunende sectoren (IGI, DBO en staf)

Binnen B&U levert de sector Ingenieursdiensten Geodata en Innovatie (IGI) de expertise ter ondersteuning van het primaire werkproces. Tevens haalt deze sector innovaties binnen en organiseert zij leer- en werktrajecten. De sector Directiebrede Ondersteuning (DBO) is de Backoffice van B&U. Daarnaast is er een kleine staf (met Directiecontroller en Directiesecretaris).

Uitgangspunten van bovenstaande hoofdstructuur zijn:

- De structuur stimuleert samenwerking tussen de sectoren (kleinere, meer gelijkwaardige sectoren die elkaar nodig hebben in het werkproces);
- Directe sturing en eenheid van sturing door de inrichting van meer sectoren (plattere organisatie), dit moet de organisatie sneller en alerter maken, het management versterken, sturing op samenwerking en sturing op gewenste ontwikkeling verbeteren. Sectormanagement is direct leidinggevend. De Sector- en Unitmanagers in het vernieuwde B&U zijn direct aanspreekbaar op inhoud;
- Voor een aantal uitvoerende onderdelen blijven units bestaan. Daarmee wordt specifieke sturing en aandacht geborgd;
- Programmering Landelijk Gebied (voorheen programmteam ILG) wordt een zelfstandig onderdeel binnen de directie B&U. Versterking van het beheer wordt zichtbaar in de sector BSP. De ontwikkeling en het belang van verkeersmanagement komt tot uiting in de gelijknamige sector.

4.2. Vormgeving van het beheer

In deze paragraaf is aangegeven hoe het beheer door de provincie Noord-Holland is vormgegeven. Allereerst worden er een aantal algemene concepten genoemd. Vervolgens wordt er per netwerk dieper ingegaan op de manier waarop het beheer is vormgegeven.

4.2.1. Beheervisie

De provincie Noord-Holland beheert de infrastructuur op de kwaliteitsniveaus zoals die door Provinciale Staten zijn vastgesteld.

Het kan zijn dat onderdelen van de infrastructuur niet of niet optimaal voldoen aan de gestelde eisen. In de beleidscyclus vindt dan een afweging plaats tussen verbetering van de functie (maatschappelijke baten) en investerings- en onderhoudskosten. Daarbij kan het resultaat van een afweging zijn dat maatregelen, die nodig zijn om aan de gestelde eisen te voldoen, toch niet worden uitgevoerd. Dit bijvoorbeeld vanwege hoge kosten of andere nadelige maatschappelijke gevolgen (sloop gebouwen, bomen en andere). De motivering van de afwijking wordt per traject in het PMI gegeven.

De beheervisie houdt in dat naast het uitvoeren van de reguliere “technische” beheertaken ook rekening moet worden gehouden met de ontwikkelingen op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Die vormen het maatschappelijke kader waarbinnen de provinciale infrastructuur wordt beheerd.

4.2.2. Beheer- of normkostensystematiek

De beheer- of normkostensystematiek stelt het bestuur in staat weloverwogen te kiezen voor een kwaliteitsniveau voor de infrastructuur. Het kwaliteitsniveau is de resultante van gebruiksdruk en onderhoudsinspanningen: bij een hoge gebruiksdruk is méér onderhoudsinspanning nodig om dezelfde kwaliteit te bereiken. Hierbij speelt ook de aanwezige inrichting / het ontwerp een belangrijke rol. Verschillende keuzes resulteren in verschillende kosten voor beheer. Met de systematiek is het mogelijk om de keuzes en de daarbij behorende kosten naast elkaar te zetten. Dit is voeding voor de dialoog tussen bestuurders en beheerders in het beleidsproces over de kwaliteit van de openbare ruimte. De relevante beleidsthema's staan in onderstaande tabel.

| Beleidsthema | Omschrijving |
|-----------------------|---|
| Veiligheid | Mate waarin ongevallen, met persoonlijk letsel en/of materiële schade worden voorkomen |
| Bereikbaarheid | Mate waarin congestie of verkeershinder wordt voorkomen |
| Comfort | Mate waarin de gebruiker gemak beleeft van de toestand van het kapitaalgoed |
| Aanzien | Mate waarin het beeld van het kapitaalgoed als aantrekkelijk wordt ervaren |
| Leefbaarheid | Mate waarin wordt voorkomen dat (het beheer van) het kapitaalgoed geur-, geluid-, licht- en trillingshinder oplevert voor de omgeving |
| Milieu | Mate waarin de belasting (van beheer) aan het kapitaalgoed op bodem, water en lucht wordt voorkomen |

Binnen deze beleidsthema's worden vijf kwaliteitsniveaus onderscheiden. De kwaliteitsaanduidingen 'zeer hoog' tot en met 'zeer laag' komen overeen met landelijke begrippen zoals de aanduidingen A+ tot en met D of R++ tot en met R- van de CROW.

| | | | | |
|---------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--|
| Ze er laag D | Laag C R- | Basis B R | Hoog A R+ | Ze er hoog A+ R++ |
|---------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--|

| Beleidsthema | Kwaliteitsniveau | | | |
|-----------------------|------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------|
| | Laag | Basis | Hoog | Ze er hoog |
| 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 | Ze er comfortabel |
| Aanzien | Matige uitstraling | Redelijk verzorgde uitstraling | Verzorgde uitstraling | Ze er 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 |

4.2.3. Kwaliteitscatalogus

De kwaliteitscatalogus is een hulpmiddel om over kwaliteit te kunnen discussiëren. Om een voorbeeld te noemen: bij een gegeven hoeveelheid zwerfvuil zal de één dit een acceptabel beeld vinden, terwijl de ander het beneden alle peil vindt. De kwaliteitscatalogus biedt het gewenste begrippenkader. In die catalogus zijn de kwaliteitsniveaus beschreven voor de instandhouding van de verschillende onderdelen van de wegvoorzieningen: de rijbanen, de bewegwijzering, et cetera.

4.2.4. Technisch beleid

De provincie hanteert voor wat betreft technische en functionele eisen de ERBI. Dit document "Eisen en Richtlijnen Bouw- en Infraprojecten " bevat eisen en richtlijnen, gesteld door de provincie Noord-Holland, directie Beheer & Uitvoering, waaraan de voorbereiding van bouw- en infrastructurele projecten dient te voldoen. Ook bevat het aan de objecten te stellen eisen van beheer en onderhoud.

De ERBI is van toepassing op de voorbereiding en uitvoering van werken waarop UAV 1989 van toepassing is. Op welke wijze de ERBI bij innovatieve contracten moet worden toegepast is beschreven in het algemene deel van de ERBI.

Indien documenten onderling tegenstrijdig zijn, geldt de volgende rangorde:

- De Wet (zoals bouwstoffenbesluit, bouwbesluit);
- De Nederlandse normen van de Stichting Nederlands Normalisatie-instituut (NEN), zoals deze zijn vermeld in het 'Normenoverzicht GWW';
- De ERBI;
- De richtlijnen en handboeken.

Hierbij richt de provincie zich op het toepassen van de lifecyclebenadering om een goede afweging te kunnen maken tussen aanlegkosten en duurzaamheid en daar tegenover beheer- en onderhoudskosten.

4.2.5. Inspectiemeerjarenprogramma

Hoewel er zo veel mogelijk naar gestreefd wordt de verschillende in beheer zijnde objecten in orde te houden, kunnen door gebruik en veroudering gebreken ontstaan, die tot een gevaarlijke situatie of functieverlies leiden. Om dit soort tekortkomingen vroegtijdig op te sporen is er een inspectiemeerjarenprogramma (IMP) opgesteld. In het inspectieprogramma is aangegeven welke aspecten geïnspecteerd moeten worden en met welke frequentie.

Ieder onderdeel uit het inspectieprogramma is daarbij toebedeeld aan een objectbeheerder. De betreffende objectbeheerder is verantwoordelijk voor het (laten) uitvoeren van de verschillende onderdelen uit het inspectieprogramma.

4.2.6. Herberekening kunstwerken

De provincie Noord-Holland beheert een groot aantal kunstwerken. Uit onderzoek door de VROM-inspectie is gebleken dat "de risico's (m.b.t. de constructieve veiligheid bij bestaande kunstwerken) bij vooral de oudere kunstwerken niet bekend zijn" (Handreiking constructieve veiligheid van bestaande bruggen en viaducten, VROM-Inspectie, publicatienummer VI-2011-47). Tevens heeft de Randstedelijke Rekenkamer in 2009 geconcludeerd dat het beheer en onderhoud van kunstwerken niet altijd op orde is.

Als eerste provincie is Noord-Holland een onderzoek gestart naar de belastbaarheid van de bestaande kunstwerken. Gezien het verschil in kunstwerkareaal met Rijkswaterstaat is het niet mogelijk om hun onderzoek hiervoor te gebruiken. Naast het onderzoek naar de belastbaarheid wordt er ook een betononderzoek uitgevoerd. Op basis van de onderzoeken en herberekeningen kunnen passende maatregelen worden voorgesteld om het areaal op het gewenste niveau te brengen.

4.2.7. Werken derden

"Werken derden" worden uitgevoerd op het areaal van de provincie Noord-Holland in opdracht van derden, zoals gemeenten, Rijkswaterstaat, energiebedrijven en kabelmaatschappijen.

Indien er impact op de beschikbaarheid van de weg is, dienen deze werkzaamheden op technische inhoud en qua programmering afgestemd te worden met het PMO/PMI. Vroegtijdig kennis nemen van deze voorgenomen werkzaamheden is noodzakelijk. Dit vraagt afstemming met gemeente in verband met de invoering van de WABO. Deze wet bepaalt dat omgevingsvergunningen door gemeenten worden afgegeven. Deze vergunningen zijn nodig bij bijvoorbeeld uitwegen.

4.2.8. Trend in het beheer: beschikbaarheid

Een belangrijke trend in het beheer is beschikbaarheid. Beschikbaarheid is door de CROW gedefinieerd als: *de mate waarin de doelgroep kan beschikken over de functionaliteit van een systeem met 'overeengekomen' kwaliteiten*. Beschikbaarheid is hierbij omschreven als een percentage van de tijd, waarbinnen de functie behouden moet blijven. Van belang is dat de gekozen beschikbaarheid regelmatig getoetst en zonnodig aangepast wordt.

De beschikbaarheid heeft een directe impact op de gebruiker. Idealiter zou de beschikbaarheid dan ook op 100% liggen. Een realistische inschatting is echter noodzakelijk om de methodiek werkbaar te houden.

De provincie Noord-Holland onderzoekt op welke manier de beschikbaarheidseisen meegenomen kunnen worden in het bepalen van de maatregelen voor de instandhouding van de infrastructuur. Hiervoor is het noodzakelijk om in ieder geval per netwerk, maar liefst per object, de huidige beschikbaarheid te bepalen. Voor nieuwe ontwerpen zal een kosten/baten afweging plaatsvinden, waarbij voor cruciale objecten (o.a. sluizen, beweegbare kunstwerken, tunnels) samen met de markt een concepteis wordt ontwikkeld. Deze concepteis zal in de praktijk beproefd worden. Hierbij zal aansluiting gezocht worden met gelijksoortige situaties in Nederland.

4.2.9. Industriële automatisering

Zoals eerder aangegeven is het uitbreiden van het (vaar)wegennet veelal geen optie meer. Beter benutten is in veel gevallen hierop een antwoord. Door het toepassen van industriële automatisering zoals Dynamisch verkeersmanagement, brugbediening op afstand en Dynamisch Reizigers Informatie Systemen kunnen gebruikers gestuurd en geïnformeerd worden. De komende jaren investeert de provincie Noord-Holland in projecten welke een relatie hebben met bovengenoemde toepassingen. Naast het opbouwen van een eigen verkeerscentrale, plaatsen we op diverse locaties camera's en DRIP's. Ook geven we de komende jaren vorm aan de aanleg van afstandsbediening van bruggen. Op het OV-netwerk rollen we DRIS volledig uit. Hierbij plaatsen we op iedere aangewezen halte een DRIS informatie paneel. Deze ICT gerelateerde apparatuur vraagt ook om gespecialiseerd beheer. De komende periode geven we aan dit beheer vorm.

4.3. Vormgeving van het beheer van de weginfrastructuur

Sinds 2008 werkt de directie Beheer en Uitvoering aan het zogenoemde gebruikersgericht netwerkbeheer. In de gebruikersgerichte benadering staat de gebruiker centraal, waarbij de overlast voor de gebruiker tot een minimum wordt beperkt. Een van de middelen om dit te bereiken is de trajectbenadering. Dit behelst de bundeling van maatregelen aan het infrastructurele netwerk, waarbij de maatregelen aan alle objecten of onderdelen van objecten binnen een traject gemiddeld eens in de 12 jaar gelijktijdig plaatsvindt. Een overzicht van de vastgestelde trajecten is opgenomen in bijlage 2.

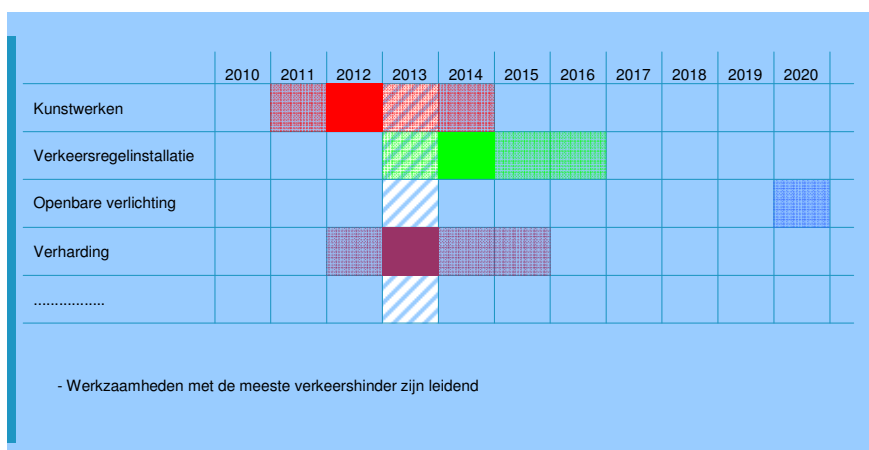
Een traject is daarbij een functionele eenheid bestaande uit één of meerdere aaneengesloten weggedelen waarbij sprake is van vergelijkbaar gebruik, eisen of aard. Gebleken is dat na gemiddeld 12 jaar het optimale onderhoudsmoment op een traject is. Na 12 jaar is het maatgevende object (de verhardingsconstructie) in de regel aan grootschalig onderhoud toe. Gebruikte materialen en intensiteit van gebruik kunnen ertoe leiden dat van het gemiddelde wordt afgeweken.

Voor de onderhoudsmaatregelen binnen een traject zijn de functie, kwaliteitsniveaus van de infrastructuur en de doorstroming leidend.

De objecten binnen de trajecten worden in samenhang geïnspecteerd, gemonitord en geprogrammeerd. De trajectbenadering leidt tot veel voordelen ten opzichte van de traditionele werkwijze, namelijk:

- De doorstroming van het wegverkeer verbetert doordat minder sprake is van verstoring van het wegverkeer;
- De hinder voor het wegverkeer vermindert door bundeling van maatregelen per traject;
- De onderlinge afstemming verbetert en een integrale gebiedsbenadering wordt gemakkelijker;
- Er zijn efficiencyvoordelen te behalen (geringere interne kosten en verkeersmaatregelen);
- De communicatie met de gebruiker verbetert doordat het mogelijk is in een eerder stadium en gericht over de maatregelen te berichten.

Een voorbeeld van de aanpak van een traject.



Figuur 3: schematisch overzicht van de trajectbenadering

Stel: het vervangen van de verharding is in 2013 maatgevend, voor kunstwerken vindt een levensduurverlengende maatregel plaats in 2012, de verkeersregelinstallatie wordt in 2013 in plaats van 2014 vervangen en voor openbare verlichting vindt tussentijds onderhoud plaats of vindt pas plaats in de volgende cyclus.

De consequenties van de trajectbenadering zijn:

- Kapitaalvernietiging als objecten eerder dan technisch noodzakelijk worden onderhouden (maximaal drie jaar op basis van een levenscyclus van 12 jaar);
- In andere gevallen zal zogenoemd levensduurverlengend onderhoud plaatsvinden;
- De extra kosten die de voorgaande consequenties met zich meebrengen worden echter gecompenseerd door de financiële voordelen van de trajectbenadering (onder andere minder wegafzettingen, lagere inzet voor voorbereiding, administratie en toezicht).

Met name het combineren van de werkzaamheden aan de diverse objecten levert een aanzienlijke besparing in de kosten op. Afhankelijk van hoe de werkzaamheden worden ingepland (dag, nacht of weekend) kan deze besparing oplopen.

4.4. Vormgeving van het beheer van de vaarweginfrastructuur

In deze paragraaf worden een aantal elementen van het beheer genoemd die specifiek gelden voor de vaarweginfrastructuur.

4.4.1. Beheerdiversiteit op en langs de vaarwegen

Behalve de provincie spelen nog andere beheerders een rol op de provinciale vaarwegen. Met elkaar zijn zij verantwoordelijk voor de kernfuncties van de provinciale vaarwegen, te weten waterhuishouding, waterkering en scheepvaart. Waterhuishouding is de verzamelnaam voor het beheer van de waterkwaliteit en de waterkwantiteit; onder scheepvaart valt het nautisch beheer (gericht op het scheepvaartverkeer) en het vaarwegbeheer (gericht op het kapitaalgoed).

In volgende tabel zijn de verschillende soorten van beheer met de beheerders samengevat.

| Beheer | Beheerder |
|-----------------------------|-------------------------|
| Nautisch beheer | Provincie Noord-Holland |
| Vaarwegbeheer | Provincie Noord-Holland |
| Waterkwaliteitsbeheer | Hoogheemraadschap |
| Waterkwantiteitsbeheer | Hoogheemraadschap |
| Beheer van de waterkeringen | Hoogheemraadschap |

4.4.2. Nautisch beheer

Nautisch beheer houdt in: "Het handhaven en het bevorderen van een veilige, vlotte en doelmatige afwikkeling van het scheepvaartverkeer." Het nautisch beheer wordt geregeld in de Scheepvaartverkeerswet en de daarop gebaseerde uitvoeringsbesluiten. Binnen de provincie is het nautisch beheer verder ingevuld door middel van verkeersbesluiten inzake onder andere plaatsing van verkeerstekens, vaarsnelheid en scheepsafmetingen.

Een concretisering van het nautisch beheer wordt ingevuld door het begrip 'verkeersmanagement' met de daarbij horende verkeersinstrumenten. Onder verkeersmanagement wordt verstaan: "Het mogelijk maken van een vlotte, veilige en betrouwbare verkeersafwikkeling van het scheepvaartverkeer."

In de volgende tabel zijn de activiteiten voor nautisch beheer gegeven.

| Soort beheer | Beheeractiviteiten |
|-----------------|---|
| Nautisch beheer | <ul style="list-style-type: none"> • Regelgeving • Toezicht en controle op het gebruik van de vaarwegen en op naleving van de regelgeving • Begeleiding en regelen van het scheepvaartverkeer • Nautische beleidsontwikkeling en verkeersmanagement • Bediening van sluizen en bruggen • Zorg voor de nautische voorzieningen |

De handhavende taak geldt ook voor voorwerpen die in het water terechtkomen met gevolgen voor de vlotheid en veiligheid van de scheepvaart. De directie Subsidies,

Handhaving en Vergunningen geeft binnen de provincie invulling aan de handhavende taak.

4.4.3. Vaarwegbeheer

Met vaarwegbeheer wordt het functionele en technische beheer van de provinciale vaarwegen, ofwel het bakbeheer, bedoeld. De provincie is als vaarwegbeheerder verantwoordelijk voor het in stand houden van het benodigde vaarwegprofiel voor de scheepvaart.

In de volgende tabel zijn de activiteiten voor vaarwegbeheer gegeven.

| Soort beheer | Beheeractiviteiten |
|---------------|---|
| Vaarwegbeheer | <ul style="list-style-type: none"> • Uitvoeren van onderhoud en inspecties van bodem, oevers, (beweegbare) kunstwerken, nautische voorzieningen en exploitatie nat • Vergunningen en ontheffingen vaarwegbeheer • Inspelen op beleidsontwikkelingen, vertalen van beleid voor de scheepvaart (goederenvervoer, recreatievaart) naar concrete streefbeelden en functie-eisen. |

4.4.4. Waterkwaliteitsbeheer

De waterkwaliteitsbeheerder is primair verantwoordelijk voor schoon water en een schone waterbodem. In juridische zin zijn de bevoegdheden van de waterkwaliteitsbeheerder neergelegd in de Waterwet. De verantwoordelijkheden ten aanzien van de waterbodem, zoals het verwijderen van vervuilde bagger, zijn eveneens opgenomen in de Waterwet.

4.4.5. Waterkwantiteitsbeheer

De waterkwantiteitsbeheerder is verantwoordelijk voor voldoende waterbergend vermogen, voldoende doorstroomcapaciteit voor de afvoer van overtollig water uit het gebied en handhaven van het waterpeil. De hoogheemraadschappen stellen in hun keuren reglementen op. Hierin staat aangegeven welke partij, gebruiker of eigenaar van een water of aangrenzend perceel welke onderhoudstaken moeten uitvoeren. In de legger staan de voor de waterkwantiteit te handhaven afmetingen van de watergangen (lengte, breedte en diepte) beschreven.

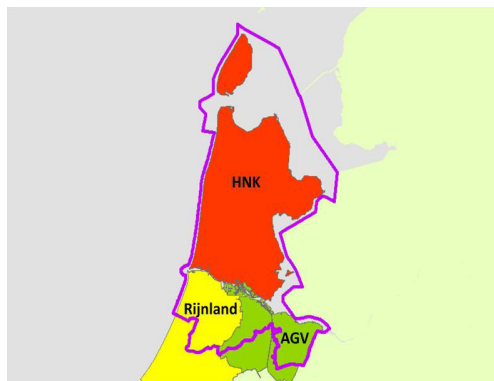
Het waterschap is verantwoordelijk voor het op diepte houden van watergangen in het kader van de legger of keur. De provincie is als vaarwegbeheerder verantwoordelijk voor het in stand houden van het benodigde vaarwegprofiel voor de scheepvaart. In de legger is door Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) en Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) echter opgenomen dat de onderhoudsplicht voor het op keurdiepte houden van de provinciale vaarwegen is neergelegd bij de provincie Noord-Holland als vaarwegbeheerder.

Hoogheemraadschap van Rijnland heeft wel in haar legger staan dat zij het leggerprofiel dient te maken.

4.4.6. Beheer waterkeringen

Waterschappen zijn verantwoordelijk voor de bescherming van de polders tegen overstroming. Dit geldt ook voor de overstroming van polders vanuit de provinciale vaarwegen, de boezemwateren.

Tijdens gevaarlijke omstandigheden, zoals extreem natte of droge tijden, heeft de beheerder van de waterkeringen de taak de nautisch beheerder ruimschoots van tevoren op de hoogte te stellen van maatregelen die consequenties kunnen hebben voor een vlotte en veilige doorgang van het scheepvaartverkeer zoals stremmingen.



De naastliggende kaart geeft een overzicht van de ligging van de verschillende waterschappen.

4.4.7. Oeverconstructies

Voor het Noordhollandsch Kanaal en overige vaarwegen is het zogenoemde risicogestuurd beheer ontwikkeld voor het beheer en onderhoud van de oevers. De reden hiervoor was dat in het onderhoud aan de oevers begin 2000 een grote achterstand was opgelopen. De beperkte beschikbaarheid van middelen is de reden dat ervoor gekozen is de onderhoudsachterstanden in de komende periode niet weg te werken; dit wil zeggen tot op niveau R of R- te brengen.

Het risicogestuurd beheer maakt onderscheid tussen drie risiconiveaus: een inschatting van het risico per locatie. Het risico is afhankelijk van:

- De functies aanwezig op of achter de oever;
- De afstand van de functie tot aan de oeverconstructie;
- De technische kwaliteit van de oeverconstructie.

Het risicogestuurd beheer maakt onderscheid tussen drie risiconiveaus:

1. Groen: geen risico voor functie én oeverconstructie technisch in orde;
2. Oranje: geen risico voor functie maar oeverconstructie technisch niet in orde;
3. Rood: risico voor functie én oeverconstructie technisch niet in orde.

In beginsel wordt bij het risicogestuurd beheer alleen ingegrepen als sprake is van niveau rood: risico voor de functie én de oeverconstructie niet in orde. Het onderhoudsprogramma voor alle oevers voor 2012 – 2016 is gebaseerd op het risicogestuurd beheer.

4.5. Vormgeving van het beheer van de openbaar vervoerinfrastructuur

In deze paragraaf wordt een aantal elementen van het beheer genoemd die specifiek gelden voor de openbaar vervoerinfrastructuur.

4.5.1. Strategie onderhoudsprogrammering

Het beheren van openbaar vervoerinfrastructuur kent specifieke aandachtspunten. Er zijn bijzondere elementen, zoalsabri's, fietsvoorzieningen, reisinformatie displays. Deze moeten in samenhang goed functioneren. Daarnaast moet de openbaar vervoerinfrastructuur voldoen aan een hoogwaardig kwaliteitsniveau. Voor vrijliggende openbaarvervoerbannen (kerntraject Zuid Tangent) geldt hetzelfde onderhoudsregime als voor stroomwegen. Voor de delen van het tracé nabij haltes geldt een hoogwaardig kwaliteitsniveau (R+). Dit kwaliteitsniveau is door Gedeputeerde Staten vastgesteld in de Nota Kapitaalgoederen.

De beheersmaatregelen zijn niet alleen gericht op instandhouding op de lange termijn maar juist bij Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) is het van belang dat de infrastructuur voor de reiziger continu schoon, heel en veilig is. Goed beheer betekent ook aandacht voor de functionaliteit van het netwerk, bijvoorbeeld door verkeersmanagement op het netwerk (sturing gericht op doorstroming).

Voor wat betreft de programmering wordt onderzocht of het wenselijk is om ten behoeve van integraal onderhoud de Zuidtangent infrastructuur nog op te delen in trajecten. Deze trajectbenadering is nog niet vorm gegeven. Belangrijke criteria in het bepalen van trajecten voor de Zuidtangent zijn: de levensduur/onderhoudscyclus voor objecten, omrijdroutes en de effecten op de concessie. Voor de OV-infrastructuur langs provinciale wegen is er aansluiting bij de gedefinieerde wegtrajecten.

4.5.2. HOV Netwerkbeheer

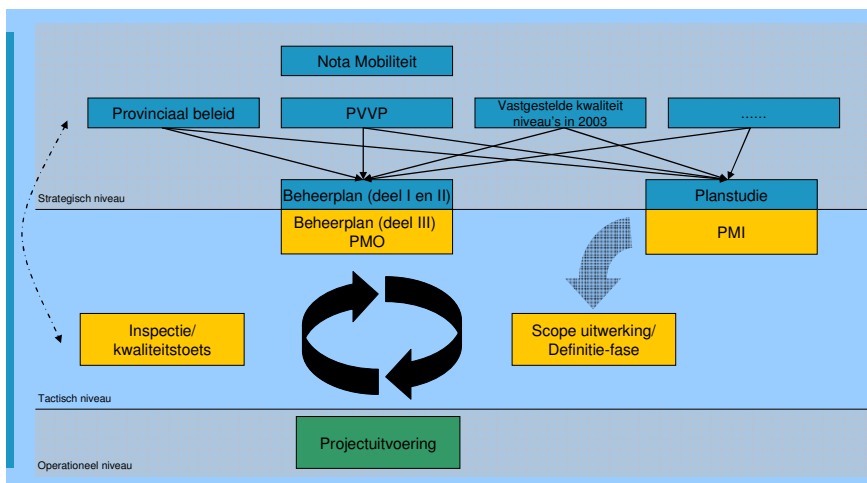
Het HOV-netwerk is in ontwikkeling. Onder de noemer R-net is onder andere met de Stadsregio Amsterdam samengewerkt om het HOV-netwerk verder te ontwikkelen/uit te breiden. De provincie Noord-Holland stelt zich daarbij op als (toekomstig) verantwoordelijke (aanleg en beheer) van het vrijliggende R-net in de noordelijke Randstad.

De focus van beheer verschuift van het beheer van afzonderlijke trajecten naar het beheer van een HOV-netwerk. Hierbij is het van belang verder te kijken dan alleen het provinciaal areaal. Het streven is een eenduidige kwaliteit, functionaliteit en prestatie op het gehele HOV-netwerk. De provincie Noord-Holland zal hier als voornaamste beheerder een regisserende /adviserende rol in nemen richting andere wegbeheerders.

Deel III Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud en Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur

5. Totstandkoming meerjarenprogramma's

De programmering van het onderhoud in het Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud (PMO) is gebaseerd op de eerdergenoemde trajectbenadering.



Figuur 4: proces totstandkoming meerjarenprogramma's.

Strategisch niveau

Op het strategisch niveau worden de (beleids)kaders vastgesteld. Op basis van de beleidsvisie, vastgestelde beleidsplannen (bijvoorbeeld het Provinciaal Milieu Plan en het PVVP) en de vastgestelde kwaliteitsniveaus wordt invulling gegeven aan het beheer en onderhoud van de infrastructuur. Deze invulling is voor het beheer van de kapitaalgoederen vastgelegd in dit beheerplan. Eventuele investeringen komen tot uiting in het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI).

Tactisch en operationeel niveau

Het tactisch en operationeel niveau geeft concrete invulling aan de vastgestelde kaders in de vorm van uit te voeren projecten. Om te beginnen wordt aan de hand van inspecties bepaald wat de huidige staat van het areaal is. De maatregelen worden bepaald aan de hand van vijf criteria:

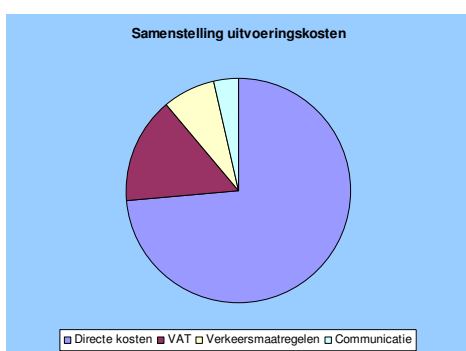
- Restlevensduur (financieel);
- Wet- en regelgeving;
- Functie;
- Technische staat;
- Beeldkwaliteit.

De maatregelen worden per objectcategorie bepaald en vervolgens, zo mogelijk, op trajectniveau samengevoegd. Vervolgens wordt gekeken naar de raakvlakken tussen

de drie netwerken. Na het vaststellen van de onderhoudsmaatregelen wordt synergie gezocht met eventuele te plegen investeringen op een traject. Het totaalpakket aan onderhouds- en investeringsmaatregelen wordt vervolgens vertaald naar een uitvoeringsplan en daarna in uitvoering gebracht. Na uitvoering van de maatregelen wordt opnieuw gekeken of voldaan wordt aan de afgesproken kaders. Op basis van de hieruit voortvloeiende resultaten wordt het PMO geactualiseerd.

5.1. Werkwijze binnen het proces

Om zo efficiënt mogelijk te werken dient afstemming van de verschillende werkzaamheden zoveel mogelijk plaats te vinden op strategisch niveau. Door deze afstemming naar strategisch niveau te brengen is veel voordeel te behalen. Daarbij kan men denken aan besparingen op VAT-kosten, (project) communicatiekosten en kosten voor verkeersmaatregelen.



Bron: CROW Publicatie 145, Module Weginfrastructuur Beheerkosten openbare ruimte

Figuur 5: samenstelling uitvoeringskosten.

Om afstemming op strategisch niveau mogelijk te maken moet gekeken worden naar het totaal aan in te zetten middelen om de kapitaalgoederen te onderhouden en functioneel te verbeteren. Dit betreffen:

- Onderhoud;
- Vervangingsinvesteringen;
- Nieuwe investeringen.

5.1.1. Trajectstudies

In de Nota Kapitaalgoederen is het Provinciaal Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PIMI) opgenomen. Dit is een totaalprogramma waarin het PMI en het PMO geïntegreerd zijn.

Het totaalprogramma voor infrastructurele maatregelen moet er op gericht zijn om op een zo efficiënt mogelijke manier de instandhouding en functionele verbetering van de kapitaalgoederen te realiseren. Het totaalprogramma (PIMI) dient daarbij tenminste inzicht te bieden in de onderhoudsmaatregelen welke als directe kosten

ten laste komen van de exploitatiebegroting en de vervangings- en nieuwe investeringen welke als kapitaallasten ten laste komen van de (exploitatie)begroting.

Het bleek echter dat één integraal programma geen voordeel oplevert ten opzichte van twee afzonderlijke maar afgestemde programma's. Om te komen tot goede afstemming tussen beide programma's is ervoor gekozen om de activiteiten in het PMO mee te nemen in de studiefases van het PMI. Door middel van trajectstudies worden, per traject, alle werkzaamheden aan dat traject geïnventariseerd. Na afstemming worden de werkzaamheden in de verschillende programma's opgenomen.

6. Communicatie

Voorgaand proces vereist dat op een aantal momenten in de planning- en controletyclus de ambtelijke organisatie input levert. Dit gebeurt door middel van een aantal documenten.

De globale planning ziet er hierbij als volgt uit:

- Nota Kapitaalgoederen – vaststelling door Provinciale Staten - Eenmaal in de 4 jaar na vaststelling van het collegeprogramma. Daarna jaarlijks eventuele bijstelling door middel van de kaderbrief.
- Beheerplannen – vaststelling door Gedeputeerde Staten - Eenmaal in de 4 jaar na vaststelling van het collegeprogramma. Daarna jaarlijks eventuele bijstelling door middel van de kaderbrief.
- Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur – vaststelling door Provinciale Staten – Eenmaal per jaar bij vaststelling van de begroting.
- Actualisatie Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur – vaststelling door Provinciale Staten – Eenmaal per jaar bij vaststelling van de zomernota.
- Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud – vaststelling door Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten – Eenmaal per jaar bij vaststelling van de begroting.
- Actualisatie Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud – vaststelling door Provinciale Staten – Eenmaal per jaar bij vaststelling van de zomernota.
- Voortgangsrapportage – Viermaal per jaar aan Gedeputeerde Staten.
- Jaarrapportage – Eenmaal per jaar aan Gedeputeerde Staten.

Nota Kapitaalgoederen

De Nota Kapitaalgoederen biedt inzicht in de beleidsvisie, de relatie van deze visie met de diverse programma's en de consequenties van deze beleidsvisie (vooral ook budgettaire en de bekostiging) voor het beheren, bouwen en onderhouden van de bij provincie Noord-Holland in beheer zijnde kapitaalgoederen.

Beheerplan

Het beheerplan beschrijft de methode waarop de status van infrastructuur (de kapitaalgoederen) vergeleken wordt met het vastgestelde kwaliteitsniveau. Daaruit komen concrete maatregelen voort die noodzakelijk zijn om de functie van de infrastructuur in stand te houden. Deze worden geprioriteerd op basis van de beleidscriteria (betrouwbaarheid, bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid). Het resultaat is een meerjarig maatregelenprogramma met bijbehorende onderhoudsraming.

Voortgangsrapportage

De voortgangsrapportage geeft inzicht in de actuele stand van zaken rondom tijd en geld binnen het PMI en het PMO. Daarnaast wordt in de voortgangsrapportage door

middel van een aantal (nog vast te stellen) PIN's gemonitord in hoeverre invulling wordt gegeven aan de beleidsvisie.

Jaarrapportage

De jaarrapportage geeft een evaluatie weer van de voortgangsrapportages en biedt het bestuur een monitor op de werkelijke situatie. Doormiddel van (nog vast te stellen) PIN's wordt gemonitord in hoeverre invulling is gegeven aan de beleidsvisie, waar eventueel bijsturing noodzakelijk is en in hoeverre de beleidsvisie aansluit op de werkelijke situatie. Naar aanleiding van de jaarrapportage kan het bestuur zijn beleidsvisie aanpassen. De jaarrapportage wordt verwerkt in de jaarrekening.

7. Kostenstructuur en bekostiging

Dit hoofdstuk gaat dieper in op de kostensystematiek en het financieel kader.

7.1. Beheerkostensystematiek

Om het gemiddelde normbedrag voor de beheerkosten te kunnen bepalen maakt de provincie Noord-Holland gebruik van het beheerkostenmodel van de CROW (publicatie 145). Dit model biedt het bestuur en de ambtelijke organisatie de mogelijkheid om op basis van zes beleidsthema's (veiligheid, bereikbaarheid, comfort, aanzien, leefbaarheid en milieu) keuzes te maken over het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte. De berekende normbeheerskosten zijn bestemd voor vast onderhoud, variabel onderhoud en voor de investeringen die nodig zijn om infrastructuur bij einde technische levensduur te vervangen.

Verschillende beleidskeuzes leiden tot verschillende kwaliteitsniveaus van kapitaalgoederen. Voor de diverse onderdelen van de openbare ruimte zijn (maximaal) vier van dergelijke kwaliteitsniveaus gedefinieerd. Het gaat om:

- Kwaliteitsniveau 'basis' (referentieniveau R), dat is afgeleid uit bestaande richtlijnen of dat, bij het ontbreken van richtlijnen, aangeeft wat gemiddeld gangbaar is in Nederland.
- Kwaliteitsniveau 'hoog' (referentieniveau R+), het niveau dat boven het gemiddelde en gangbare niveau in Nederland ligt (leidt overigens tot inspannender beheer).
- Kwaliteitsniveau 'zeer hoog' (referentieniveau R++), het niveau dat zeer boven het gemiddelde en gangbare niveau in Nederland ligt (en tot een zeer inspannender beheer leidt).
- Kwaliteitsniveau 'laag' (referentieniveau R-), waarbij het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte lager ligt dan wat gangbaar is in Nederland.

7.2. Berekening beheerkosten

De berekening van de beheerkosten is een vermenigvuldiging van de hoeveelheid areaal (Q) met de prijs (P) per eenheid.

Kortom, om te komen tot de uiteindelijke normkosten moet de areaalomsang worden geïnventariseerd en moeten voor de verschillende areaalonderdelen de kosten van de benodigde maatregelen worden bepaald.

Omdat in de CROW-publicatie 145 niet alle kosten zijn opgenomen, is voor de ontbrekende elementen (o.a. kunstwerken, vaarwegen en geleiderail) gebruik gemaakt van kengetallen van andere overheden, te weten:

- Kunstwerken: provincie Zuid-Holland/TNO;
- Vaarwegen: Rijkswaterstaat/Zuid-Holland;
- Geleiderail: Rijkswaterstaat.

7.3. Indirecte kosten

In de beheerkostensystematiek van de CROW zijn de volgende indirecte kosten niet opgenomen:

- Apparaatskosten;
- Kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht (VAT);
- Kosten door calamiteiten en vandalisme;
- Kosten voor eventuele schade;
- Kosten van communicatie en voorlichting;
- Kosten van handhaving;
- Kosten van inspecties naar de onderhoudstoestand;
- Kapitaallasten van investeringen;
- BTW.

Deze indirecte kosten dienen door de ambtelijke organisatie te worden bepaald. Op basis van ervaring kunnen de indirecte kosten als opslagpercentage voor indirecte organisatie worden berekend.

7.4. Financieel kader

Instandhouding van de infrastructuur is vooral gekoppeld aan structurele budgetten. Hiervoor dienen dus tot in lengte van jaren voldoende middelen beschikbaar te zijn. De normkostensystematiek vormt de basis voor de structurele budgetbehoefte. Hierbij wordt uitgegaan van gemiddelde eenheidsprijzen en frequenties van instandhoudingsmaatregelen, geldend voor het gehele areaal. Naast structurele budgetten zijn incidentele 'tijdelijke' budgetten nodig. Het betreft onder meer budgetten voor functionele aanpassingen en budgetten voor achterstallige instandhouding.

Met het vaststellen van de Nota Kapitaalgoederen is een nieuwe systematiek voor het financieren van het onderhoud ingevoerd.

- Voor vast onderhoud is in de begroting een jaarlijks budget opgenomen.
- Voor het variabel onderhoud is een voorziening met een jaarlijks budget in de begroting opgenomen. Dit vergroot de flexibiliteit in het tijdstip van uitvoeren. De flexibiliteit moet extra groot zijn om een goede aansluiting op nieuwbouwprojecten mogelijk te maken. De werkelijke kosten worden uit de voorziening voldaan (egalisatievoorziening). Daarmee is flexibiliteit in het tijdstip van besteden bereikt en worden pieken en dalen in de begroting en jaarrekening vermeden.
- Met vervangingsinvesteringen wordt op dezelfde wijze om gegaan als met een nieuwe investering: er worden kredieten verstrekt via het PMI/PMO en het werk wordt in een aantal jaren afgeschreven. De gedachte achter de CROW-systematiek is dat er vanaf de aanleg van een weg voor vervanging wordt gespaard. Dat is echter niet gebeurd. Het verstrekken van kredieten voorkomt ongewenste pieken in de begroting.

| Onderwerp | Ten laste van | Budget | Relevante opmerkingen |
|-------------------------|-------------------------|---|--|
| Vast onderhoud | Exploitatie | Structureel budget | Budget gebaseerd op actueel beheerplan en normbeheerkosten |
| Achterstallig onderhoud | Exploitatie / reserve | Incidenteel budget | |
| Variabel onderhoud | Exploitatie/voorziening | <p>Hoogte gekoppeld aan beheerplan met een horizon van bijvoorbeeld 15 jaar</p> <p>Rekenvoorbeeld: totaal onderhoudslasten voor 15 jaar = 100 Voeding voorziening: a. startkapitaal = 25 b. jaarlijkse storting via exploitatie = 5</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Meerjarig beheerplan per netwerk aanwezig - autorisatieniveau PS. 2. Meerjarig beheerplan elke vier jaar actualiseren. 3. Houdt bij de actualisatie rekening met areaaluitbreiding. 4. Beoordeel of de voorziening na actualisatie beheerplan toereikend is. 5. Voor elke afzonderlijke jaarschijf wordt het uitvoeringsprogramma met het benodigde budget voorgelegd - autorisatieniveau GS. 6. Uitstel van uitvoering heeft binnen de horizon geen invloed op de voorziening, afstel wel. 7. Periodieke voortgangsrapportage over de uitvoering in het jaar. 8. Het voorkomen van fluctuaties in de exploitatie, omdat de budgetten voor variabel onderhoud jaarlijks aan schommelingen onderhevig zijn. |
| Vervangingsinvestering | Exploitatie | Structurele kapitaallasten | <ol style="list-style-type: none"> 1. Opstellen van een jaarlijks investeringsschema. 2. Bestemmingsreserve mogelijk ter gedeeltelijke dekking van de kapitaallasten of ter gedeeltelijke dekking van het investeringsbedrag. 3. Bij kapitaalgoederen gaat het veelal om investeringen van aanzienlijke omvang. Dus activeren in plaats van het beschikken (ter dekking) over een groot eigen vermogen. 4. Activeren van vervangingsinvesteringen met maatschappelijk nut is toegestaan. Wij kennen een baten en lastenstelsel in tegen stelling tot het rijk dat met het kasstelsel werkt en waarbij de kosten van een investering in het jaar zijn genomen. |
| Nieuwe investering | Exploitatie | Structurele kapitaallasten PMI | Jaarlijks investeringsschema, waarbij de claims naast de andere claims worden gelegd bij de behandeling van de begroting, jaar t+1 |

Bijlagen

Bijlage 1: Provinciaal areaal

| Wegen | |
|--|--------|
| Lengte verharding in beheer bij de provincie Noord-Holland | |
| Wegsoort | |
| Stroomweg | 120 km |
| Gebiedsontsluitingsweg | 410 km |
| Erftoegangsweg | 60 km |
| Parallelweg | 35 km |
| Fietspad | 390 km |
| Voetpad | 15 km |
| Busbaan (vrijliggend) | 35 km |

| Kunstwerken | |
|---|--------------|
| Aantal vaste kunstwerken in beheer bij de provincie Noord-Holland | |
| | |
| Duiker | 114 st |
| Duikerbrug | 87 st |
| Vaste brug | 98 st |
| Viaduct | 56 st |
| Tunnel/onderdoorgang | 55 st |
| Aquaduct | 1 st |
| Kunstwerken in beheer bij derden | circa 200 st |

| Overige objecten | |
|--|----------------------|
| Objecten aantal in beheer bij de Provincie Noord-Holland | |
| | |
| Geleiderail | 180 km |
| Bewegwijzering | 3.000 st |
| Hmp - bordjes | 7.000 st |
| Tellussen | 140 st |
| Lichtmasten/armaturen | 10.000 st/ 14.000 st |
| Verkeersregelinstallaties | 240 st |
| Gladheidsmeldsystemen | 30 st |
| Afvalbakken | 470 st |
| Goten/kolken | 140 km / 9.000 st |
| Geluidschermen | 30 km |
| Actieve wegmarkering (LED) | 10 km |
| Bermplank | 15.200 st |

| Landschap en Milieu | |
|----------------------------|---------------|
| | |
| Berm/groen in beheer | 1.000 hectare |
| Bermsloot | 580 km |

| Vaarwegen en oevers | |
|-------------------------------|--------------|
| Bodem | 250 km |
| Oever | 380 km |
| Aantal kunstwerken | |
| Beweegbare bruggen | 54 st |
| Sluizen | 10 st |
| Vaste bruggen | 21 st |
| Overige verkeersvoorzieningen | |
| Betonningen | 58 st |
| Verkeersbebording | ca. 1.600 st |

OV-areaal

De provinciale OV-infrastructuur bestaat uit de verhardingen, kunstwerken (tunnel, viaducten, geluidsschermen) en bijbehorende toegangen (trappen, liften), haltes (perron +abri), haltevoorzieningen (hekwerken, prullenbakken, bankjes, fietsvoorzieningen, etc) en Dynamische Reisinformatiepanelen. Ook de verkeerslichtbeïnvloedende systemen (Verkeersregelinstallaties met Korte Afstands Radio: KAR) zijn onderdeel van het (Hoogwaardig) Openbaar Vervoersnetwerk (HOV).

Naast de haltes en DRIS op provinciale wegen heeft de provincie ookabri's en DRIS op niet provinciale wegen in beheer.

Samenvattend kan de volgende OV infrastructuur onderscheiden worden:

- Zuidtangent:
 - Kerntraject (Haarlem-Schiphol)
 - Zuidtak (Hoofddorp- Nieuwe Vennep)
 - Oosttak (Aalsmeer-Uithoorn)
- Vrijliggende en aanliggende busbanen langs provinciale wegen:
 - HOV infrastructuur: o.a. N235 en N247
 - ROV infrastructuur: o.a. N200
- OV infrastructuur op niet provinciale wegen:
 - Abri's: o.a. in de kop van Noord-Holland
 - DRIS: functioneel beheerder DRIS in diverse gemeentes

Toekomstig areaal

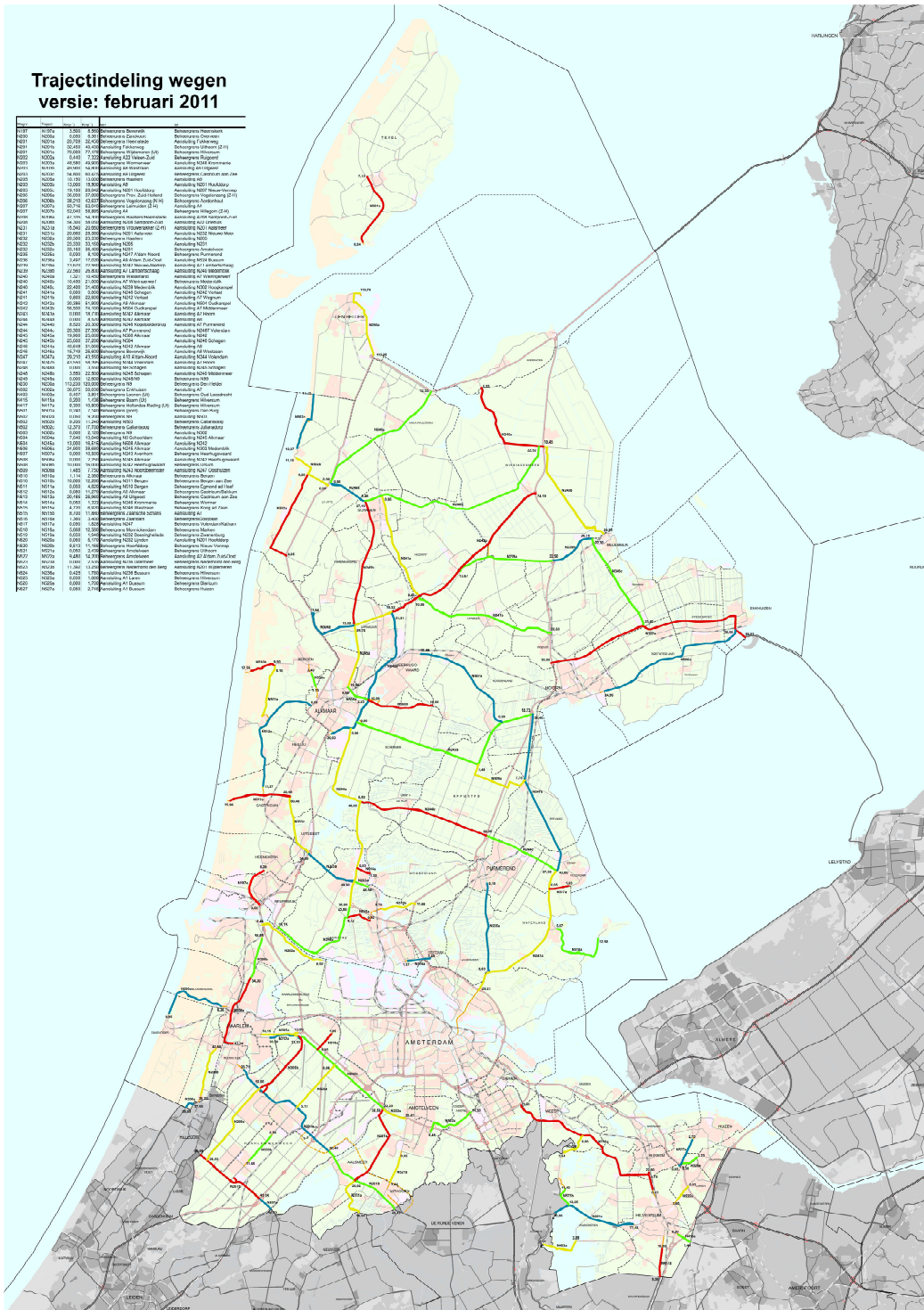
Naast het bestaande areaal is ook veel nieuwe businfrastructuur in ontwikkeling. De provincie Noord-Holland investeert op grote schaal in het openbaar vervoer en het HOV in het bijzonder. De Zuidtangent wordt verder uitgebreid en nieuwe trajecten zijn in voorbereiding en/of uitvoering in het kader van de ontwikkeling van de Randstad-netformule (R-net).

In de Nota Kapitaalgoederen is, op basis van de inventarisatie van projecten die al in voorbereiding of uitvoering waren genomen op het moment van opstellen van de nota, de onderstaande tabel opgenomen. De tabel geeft de omvang van het in beheer zijnde areaal weer voor de jaren 2010, 2011 en 2015. Er is sprake van bijna een verdubbeling van het areaal. Tevens neemt de exploitatiedruk op het netwerk toe.

| | 2010 | 2011 | 2015 |
|---------------------|--------|--------|--------|
| HOV Busbaan | 34 km | 38 km | 60 km |
| Abri's in onderhoud | 421 st | 450 st | 500 st |
| DRIS in onderhoud | 44 st | 250 st | 300 st |



Bijlage 2: Trajectenkaart Noord-Holland



Bijlage 3: Overzicht van gekoppelde documenten

- Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan, *Actualisatie van het PVVP 2007-2013*, Provincie Noord-Holland, vastgesteld door Provinciale Staten op 1 oktober 2007.
- Nota kapitaalgoederen met maatschappelijk nut, *Bouwen en onderhouden van kapitaalgoederen*, Provincie Noord-Holland, 5-12-2010.
- Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud 2012-2016, Provincie Noord-Holland, juni 2011.
- Kwaliteitscatalogus Wegen, Provincie Noord-Holland, mei 2010.
- Kwaliteitscatalogus Vaarwegen, Provincie Noord-Holland, mei 2010.
- Kwaliteitscatalogus Openbaar Vervoer, Provincie Noord-Holland, mei 2010.
- Actieplan geluid, *opgesteld in kader van 1^e tranche Europese richtlijn omgevingslawaaï (nr. 2002/49/EG)*, Provincie Noord-Holland, maart 2009.
- Een beter milieu begint in Noord-Holland, *Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2013*, Provincie Noord-Holland, oktober 2009.
- Nota Mobiliteit, *naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid*, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 30 september 2004.
- Eisen en Richtlijnen Bouw- en Infraprojecten, Provincie Noord-Holland, november 2011.
- Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2012-2016, Provincie Noord-Holland, november 2011.
- Waterplan 2010-2015 Provincie Noord-Holland, *Beschermen, benutten, beleven en beheren*, Provincie Noord-Holland, 16 november 2009.
- Netwerkstrategie Vaarwegen en Binnenhavens Noord-Holland, Provincie Noord-Holland, 15 april 2008.