

Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2016-2019

Bouwen en onderhouden van kapitaal-
goederen met maatschappelijk nut



BEHEER

Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2016-2019

Bouwen en onderhouden van kapitaal-
goederen met maatschappelijk nut

Colofon

Uitgave

Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie

Provincie Noord-Holland
Directie B&U | Sector BSP

Fotografie

Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging

Provincie Noord-Holland, MediaProductie

Oplage

80 exemplaren

Haarlem, augustus 2015

MANAGEMENT SAMENVATTING

In onze provincie Noord-Holland is een goede bereikbaarheid in een duurzame omgeving zeer belangrijk. Bereikbaarheid is immers een essentiële voorwaarde voor een goede economische en sociale ontwikkeling. Goede bereikbaarheid staat of valt met robuuste en veilige infrastructurele verbindingen.

In 2010 is de eerste Nota Kapitaalgoederen opgesteld en begin 2011 vastgesteld door Provinciale Staten voor de periode 2011-2015. De Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) is bestemd voor de periode 2016-2019. Deze vernieuwde versie streeft hetzelfde doel na, maar beschrijft dit ook in relatie tot nieuwe ontwikkelingen binnen het provinciale beleid en financieringsregels. Daarnaast is opnieuw uitgerekend hoeveel areaal de provincie beheert, hoeveel het beheer hiervan gemiddeld kost (normkosten) en wat de komende jaren de financieringsbehoefte is van dat beheer.

In lijn met het coalitieakkoord is het beleid op het beheer en onderhoud van de kapitaalgoederen ongewijzigd, behoudens enkele accentverleggingen, zoals duurzaamheid, samenwerking en bedrijfsvoering.

Sinds 2013 worden de areaalgegevens beheerd in het geautomatiseerde integraal beheersysteem. Het beheersysteem stelt ons in staat om de omvang van het areaal nauwkeuriger te berekenen. De hoeveelheid areaal is toegenomen door het realiseren van nieuwe infrastructuur in de afgelopen jaren. Door de geordende informatie in het beheersysteem wordt tevens zichtbaarder dat op basis van de leeftijdsopbouw van het areaal een groot aantal vervangingen van kunstwerken en oeverconstructies worden voorzien in de komende 10 jaar. Voor de wegen wordt de grootste vervangingsgolf na 2025 verwacht.

In het coalitieakkoord 'Ruimte voor Groei' blijven de kwaliteitsniveaus gehandhaafd. Uit inspecties blijkt dat het areaal voldoet aan de door de Provinciale Staten vastgestelde kwaliteitsniveaus. Daarnaast laat de monitor collectieve dienstverlening 2013 zien dat ook de gebruikers van het areaal tevreden zijn. In de Nota Kapitaalgoederen 2011 werden de kwaliteitsniveaus aangegeven in het R-systeem. Om aan te sluiten bij de landelijke CROW-systematiek zijn de kwaliteitsniveaus in het R-systeem omgezet in het ABCD-systeem. De gehanteerde beeldkwaliteitsniveaus zijn:

Stroomwegen	B	(R)
Wegen overig	C	(R-)
Fietspaden	B	(R)
Haltevoorzieningen	B	(R)
Vrijliggende busbanen	B	(R)
Vaarwegen	C/D	(Risicogestuurd)
Milieueffecten	B	(R)

In het coalitieakkoord 2015 zijn de kwaliteitsniveaus niet gewijzigd ten opzichte van de kaderbrief 2014. Deze kwaliteitsniveaus blijven dan ook ongewijzigd het kader voor de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen.

Bij het realiseren van nieuw areaal dienen de beheerlasten over gehele levenscyclus expliciet te worden betrokken bij de besluitvorming. De meerjarige beheer- en onderhoudskosten voor vast en variabel onderhoud, worden conform de CROW systematiek per jaar geraamd op 1,95% van het investeringsbedrag voor wegen en 1,2% voor vaarwegen en opgenomen in de besluitvorming over de investeringskredietaanvraag. Deze percentages zijn getoetst en de uitkomst hiervan is dat de huidige werkwijze ten aanzien van areaaluitbreiding nog steeds voldoet. In het jaar van gereedkomen van de areaaluitbreiding vindt nacalculatie (P*Q) plaats van de beheer- en onderhoudskosten. Het beheer- en onderhoudsbudget wordt in het eerstvolgende begrotingsjaar in de begroting en de meerjarenraming op basis van de nacalculatie aangepast.

ATTING

In deze nota worden trends benoemd die van invloed zijn op het beheer en onderhoud van het areaal. Zo wordt uitgegaan van een lichte groei van de intensiteiten op het provinciale wegennet. Verder wordt er toegewerkt naar een verduurzaming van de infrastructuur, waarbij de focus ligt op de kosten en opbrengsten over de gehele levenscyclus. Daarnaast realiseert de provincie op dit moment een aantal bedieningscentrales. Onderzocht wordt of bundeling van deze centrales kan leiden tot een grotere efficiency.

De provincie wil meer in regie werken en bereikt dit door de invoering van geïntegreerde gebiedscontracten. Hierdoor zal een aantal taken, waaronder het programmeren van het variabel onderhoud, in samenwerking met de markt worden uitgevoerd. Daarbij maakt de invoering van het assetmanagement het mogelijk om gericht te kunnen sturen op beleidsthema's door middel van de bedrijfswaarden. Centraal hierbij staat de afweging tussen prestaties, risico's en kosten.

De huidige werkwijze voor de uitvoering van het beheer en onderhoud bevat een aantal mogelijkheden voor optimalisaties. Door verder vooruit te plannen kan het beheer en onderhoud geoptimaliseerd worden over de gehele levensduur van een object. Een integrale afweging tussen nieuwbouw- en onderhoudsactiviteiten maakt het mogelijk om efficiënter met de beschikbare middelen om te gaan.

Het jaarlijks gemiddeld benodigde budget om al het areaal eeuwigdurend te kunnen beheren is het normbudget. Het normbudget wordt gebruikt om de benodigde budgetten te bepalen voor het in stand houden van de kapitaalgoederen volgens het vastgestelde kwaliteitsniveau.

Voor deze nota is een nieuw normbudget berekend door een onafhankelijk ingenieursbureau. Het nieuwe normbudget van 92,9 miljoen euro is vervolgens op verschillende manieren, intern en extern, getoetst. We kunnen concluderen dat de uitkomsten van de normbudgetberekening robuust en betrouwbaar zijn. Bovendien zijn de uitkomsten in lijn met de Nota Kapitaalgoederen 2011-2015.

NORMBUDGET			
	Wegen	Vaarwegen	totaal
Normbudget vast onderhoud	€ 21,32	€ 4,96	€ 26,28
Normbudget variabel onderhoud	€ 22,66	€ 7,73	€ 30,39
Normbudget vast- en variabel onderhoud	€ 43,99	€ 12,69	€ 56,68
	€ -	€ -	€ -
Normbudget vervangingsonderhoud	€ 24,84	€ 11,42	€ 36,26
Totaal normbudget	€ 68,83	€ 24,11	€ 92,93

Door de verschillen in financieringssysteematiek tussen het vast en variabel onderhoud en de investeringen worden deze apart bekeken. Allereerst zullen de uitkomsten ten aanzien van het vast en variabel onderhoud nader toegelicht worden. Vervolgens wordt ingegaan op de investeringen. De effecten van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen zijn budgettair neutraal en passen binnen de huidige financiële kaders

Normbudget voor vast en variabel onderhoud

Door toepassing van een aantal optimalisaties van de werkwijze, zoals assetmanagement en gebiedscontracten, wordt er efficiënter gewerkt. Dit is verwerkt in een taakstelling. Deze taakstelling is in mindering gebracht op het normbudget, dit is het taakstellend normbudget. Het taakstellend normbudget voor vast en variabel onderhoud is vergeleken met de budgetten in de begroting (het werkelijk budget). Het blijkt dat het werkelijk budget bij het vast onderhoud hoger is dan het normbudget. Bij het variabel onderhoud geldt dat het werkelijk budget lager is dan het taakstellend normbudget. Door het

verschil bij het vast onderhoud in te zetten voor het variabel onderhoud kan het verschil verkleind worden.

Vanwege de lopende contracten voor vast onderhoud wordt niet in 2017, maar in 2018 over gegaan op het nieuwe taakstellend normbudget.

Vanaf 2023 is sprake van een structureel verschil van 12,6 miljoen euro tussen het werkelijke beschikbare budget en het normbudget. Door efficiënter te werken (onder andere door invoering van gebiedscontracten en assetmanagement) kan het verschil bij de volledige invoering van de gebiedscontracten worden verminderd met 7,8 miljoen euro (zie taakstellend normbudget). Het resterende verschil van 4,8 miljoen wordt met name veroorzaakt doordat de voorziene areaaluitbreiding bij variabel onderhoud nog niet structureel is verwerkt in de begroting. Door de huidige stand van de voorziening leidt dit in de huidige collegeperiode niet tot een extra claim op de begroting en kan er in 2019 zelfs 10 miljoen euro van de voorziening worden afgeroomd.

Met het vaststellen van deze Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen wordt gestart met een systematiek ten aanzien van de egalisatievoorziening variabel onderhoud, waarbij de benodigde stand van de voorziening over een periode van 15 jaar wordt gezien. Volgens deze systematiek dient er vanaf 2021 weer bijgestort te worden in de voorziening.

Normbudget voor investeringen

Het investeringsplafond voor vervangingsinvesteringen van 20 miljoen euro zoals vastgesteld in de kaderbrief 2014 van blijkt op termijn niet toereikend te zijn. De gemiddelde werkelijke vervangingsbehoefte tot en met 2040 is namelijk 32 miljoen euro. Vanaf 2025 is er een dekkingsprobleem om de berekende kapitaallasten voor de benodigde vervangingsinvesteringen te kunnen dekken. Dit kan in 2040 oplopen tot een dekkingsprobleem van ongeveer 20 miljoen euro per jaar.

Om het toekomstige dekkingsprobleem met betrekking tot de kapitaallasten aan te pakken, zullen de komende jaren voorstellen ontwikkeld worden.

De belangrijkste inzichten over de financiële effecten van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen hebben als input gediend voor het meerjarig financieel perspectief bij Kaderbrief/begroting 2016. (Definitieve) financiële verwerking van alle mutaties zal plaatsvinden bij Kaderbrief 2017/Begroting 2017.

INHOUD

6 1 Inleiding

- 6 | 1.1 Aanleiding
- 7 | 1.2 Leeswijzer

8 2 De Kapitaalgoederen

- 8 | 2.1 Het beheersysteem GISIB
- 8 | 2.2 Omvang kapitaalgoederen
- 10 | 2.3 Leeftijd van de kapitaalgoederen en vervangingsmoment
- 12 | 2.4 Kwaliteit van de kapitaalgoederen
- 12 | 2.5 Monitor collectieve dienstverlening 2013

14 3 Beleidskaders

- 14 | 3.1 Coalitieakkoord
- 14 | 3.2 Beleidsvisie (Vlot en Veilig)
- 15 | 3.3 Beleidskader Verkeersmanagement
- 15 | 3.4 Kwaliteitsniveaus
- 17 | 3.5 Financiële kaders

20 4 Trends

- 20 | 4.1 Verkeersintensiteiten
- 21 | 4.2 Duurzaamheid
- 21 | 4.3 Belanghebbenden
- 21 | 4.4 Werken in regie
- 23 | 4.5 Slimme infrastructuur, data en informatie
- 23 | 4.6 Centrale aansturing areaal
- 24 | 4.7 Assetmanagement
- 25 | 4.8 Wet HOF

27 5 Beheer en Onderhoudscyclus

- 27 | 5.1 Vertaling beleid naar beheer en onderhoud
- 27 | 5.2 Inspecteren
- 27 | 5.3 Programmeren van onderhoud (PMO)
- 28 | 5.4 Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI)
- 28 | 5.5 Synergie tussen onderhoud en nieuwbouw
- 29 | 5.6 Afstemming van wegwerkzaamheden
- 29 | 5.7 Uitvoering
- 30 | 5.8 Overdracht naar beheer

31 6 Financiering

- 31 | 6.1 Toelichting op de gehanteerde systematiek
- 33 | 6.2 Resultaten van de normbudgetberekening

41 7 Beleidsverantwoording

- 41 | 7.1 Processtappen
- 42 | 7.2 Stuurgroep Infra en Werkgroep Infra
- 42 | 7.3 Planning en control cyclus
- 42 | 7.4 Beleidscyclus

44 Bijlagen

- 45 | 1 Begrippenlijst
- 49 | 2 Areaalomvang
- 52 | 3 Beeldkwaliteitscatalogus en kwaliteitsmenukaarten
- 57 | 4 Bedieningscentrales
- 60 | 5 Overzicht typen onderhoud
- 61 | 6 Confrontatie normbudget met onderhoudsbehoefte en werkelijk budget

INLEIDING

1.1 AANLEIDING

In onze provincie Noord-Holland is in een duurzame omgeving goede bereikbaarheid zeer belangrijk. Bereikbaarheid is immers een essentiële voorwaarde voor een goede economische en sociale ontwikkeling. Goede bereikbaarheid staat of valt met robuuste en veilige infrastructurele verbindingen.

De provincie Noord-Holland is zelf eigenaar en beheerder van circa 616 km wegen (zowel enkel als meerbaans), 45 km vrijliggende openbaar vervoersbanen, 391 km fietspaden, 246 km vaarwegen en een verkeerscentrale om goede doorstroming over deze infrastructuur te waarborgen¹⁾.

De provincie heeft de wettelijke zorgplicht over deze kapitaalgoederen. Hierbij heeft de provincie de ambitie om de functionaliteit en kwaliteit van deze kapitaalgoederen op peil te houden en zodanig het onderhoudsniveau te handhaven dat kapitaalvernietiging voorkomen wordt. De wettelijke zorgplicht en de provinciale ambitie worden uitgevoerd aan de hand van bestuurlijk vastgestelde kwaliteitseisen.

In deze Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) staat wat, hoe en tegen welke kosten de kapitaalgoederen in stand worden gehouden en wat de relaties en consequenties zijn van deze beheervisie met de diverse programma's.

Op basis van het coalitieakkoord en de daarbij gestelde beleidskaders op het gebied van onder andere veiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en beschikbaarheid en in afstemming met regionale partners wordt het beheer en onderhoud zo efficiënt mogelijk en met zo min mogelijk hinder uitgevoerd. Hierbij wordt een structurele en planmatige aanpak, zoals trajectbenadering en risicomanagement, gehanteerd. Door het integreren van werkzaamheden op trajecten en door nauwe samenwerking met de regionale partners is de hinder voor de gebruiker zo beperkt mogelijk en worden de maatregelen zo efficiënt mogelijk uitgevoerd.

Ook is ingezet op de verdere professionalisering van het beheer en onderhoud naar assetmanagement. Uitgangspunt is een efficiëntere/effectievere uitvoering van onderhoud en functionele verbeteringen door middel van gebiedscontracten, waarbij de kennis van de markt optimaal wordt benut. Maar ook door over de gehele levenscyclus van de objecten te kijken naar kosten en opbrengsten.

Dit alles wordt transparant gemaakt in de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen. Dit is een visie op het beheer van de provinciale kapitaalgoederen.

In 2011 is de eerste Nota Kapitaalgoederen door Provinciale Staten vastgesteld voor de periode 2011-2015. De Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen is bestemd voor de periode 2016-2019. Deze vernieuwde versie streeft hetzelfde doel na, maar beschrijft dit ook in relatie tot nieuwe ontwikkelingen binnen het provinciale beleid en financieringsregels. Nieuwe ontwikkelingen zijn bijvoorbeeld: de kaders uit het nieuwe coalitieakkoord 2015, assetmanagement, gebiedscontracten, areaaldatabeheer, het omgaan met vervangingsinvesteringen en de Uitvoeringsregels Infra. Daarnaast is opnieuw uitgerekend hoeveel areaal de provincie beheert, hoeveel het beheer hiervan gemiddeld kost (normkosten) en wat de komende jaren de financieringsbehoefte is van dat beheer.

¹⁾ De omvang van het areaal is voor deze Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen opnieuw bepaald met een nieuwe methodiek. De uitkomsten laten verschillen zien ten opzichte van voorgaande metingen. De verschillen worden verklaard in hoofdstuk 2.2 en in bijlage 2.

1.2 LEESWIJZER

Om de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen op te kunnen stellen is onderzoek gedaan en informatie verzameld. Daarbij is eerst gekeken WAT we aan kapitaalgoederen beheren. Vervolgens zijn de beleidskaders en trends voor het in stand houden van deze kapitaalgoederen geïnventariseerd. Dat geeft antwoord op de vraag HOE te beheren. Op basis hiervan kan bepaald worden wat het kost om deze kapitaalgoederen te beheren en hoe dat aansluit op de beheerbudgetten die hiervoor zijn gereserveerd. Als laatste wordt beschreven hoe de verantwoording over de te beheren kapitaalgoederen wordt gedaan.

In hoofdstuk 2 worden de door de directie Beheer en Uitvoering te beheren kapitaalgoederen in beeld gebracht. In dit hoofdstuk wordt onder andere beschreven wat de omvang van de te beheren kapitaalgoederen is; maar ook de restlevensduur en de kwaliteit van het te beheren areaal.

Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van het vigerende beleid dat invloed heeft op het in stand houden van het areaal. Bijvoorbeeld de kwaliteitsniveaus die zijn afgesproken en de financiële kaders komen in dit hoofdstuk aan bod.

In hoofdstuk 4 wordt een overzicht gegeven van nieuwe ontwikkelingen met betrekking tot het areaal. Bijvoorbeeld duurzaamheid en verkeersintensiteiten. Maar ook vernieuwingen in werkmethodes en processen, zoals de introductie van assetmanagement en gebiedsgericht werken, komen aan bod in dit hoofdstuk.

In hoofdstuk 5 wordt beschreven hoe ons areaal wordt beheerd. Dat ons areaal wordt geïnspecteerd volgens het meerjarig inspectieplan. Dat op basis van deze inspectieresultaten nieuwe projectinitiatieven ontstaan, die in het een meerjarig onderhoudsplan (PMO) worden gezet en vervolgens in uitvoering worden gebracht.

In hoofdstuk 6 wordt beschreven hoe de nieuwe normkosten voor het in stand houden van het areaal zijn uitgerekend. Vervolgens worden de nieuwe normkosten geconfronteerd met de beheerbudgetten en de werkelijke onderhoudsbehoefte.

In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op hoe de beleidsverantwoording plaatsvindt.

Ieder hoofdstuk wordt afgesloten met een korte samenvatting.

Ter verduidelijking is een begrippenlijst opgenomen na het laatste hoofdstuk, in bijlage I. Daarna volgen de bijlagen met aanvullende informatie over: de omvang van het areaal (bijlage II); beeldkwaliteit en de kwaliteitsmenukaarten (bijlage III); de bedieningscentrales (bijlage IV); de verschillende typen onderhoud (bijlage V); de berekeningen en uitkomsten van de norm- en beheerkosten (bijlage VI).

DE KAPITAALGOEDEREN

In dit hoofdstuk wordt gekeken naar de kapitaalgoederen die de provincie beheert. Om welke en hoeveel kapitaalgoederen gaat het eigenlijk? Wat is de toestand van deze kapitaalgoederen en wat vindt de gebruiker van het beheer?

Een essentiële voorwaarde om goed te beheren is inzicht te hebben in de kapitaalgoederen en de staat waarin zij verkeren. Waar bestaat het areaal uit, wat is de leeftijd, wat is de staat ervan, zijn er grote risico's? Er wordt ook wel gezegd als je niet weet wat je hebt kun je het ook niet beheren.

2.1 HET BEHEERSYSTEEM

Sinds 2013 worden de areaalgegevens inclusief leeftijd en inspectieresultaten in het geautomatiseerde beheersysteem GISIB beheerd. Dit beheersysteem is eind 2014 opgeleverd aan de provincie. Met dit beheersysteem kunnen de areaalgegevens zowel in de database als op de kaart worden geraadpleegd, geregistreerd en gemuteerd. Daarnaast kunnen met dit systeem onderhoudsplanningen en meerjarenramingen worden gemaakt op basis van leeftijd, laatste onderhoudsmoment en kwaliteit. Dit vormt de basis voor de onderhoudsprogrammering (PMO).

De afgelopen jaren is veel energie gestoken in het verder inventariseren van de areaalgegevens en het vullen van het beheersysteem. Het overgrote deel van het beschikbare archief en vele inspectieresultaten zijn nu opgenomen in het beheersysteem en daarmee ontsloten voor gebruik. De komende jaren zal het beheersysteem verder en meer gedetailleerd gevuld worden, wat ten goede zal komen aan het verder professionaliseren van het beheer.

2.2 OMVANG KAPITAALGOEDEREN

De provincie Noord-Holland is eigenaar en beheerder van vele infrastructurele verbindingen. Het te beheren areaal is onderverdeeld in 3 infrastructurele netwerken; het wegennetwerk (inclusief de fietspaden), het openbaarvervoernetwerk en het vaarwegennetwerk. Binnen deze netwerken is een onderverdeling in type objecten, zoals bijvoorbeeld kunstwerken, oeverbescherming, verkeerslichten, bermen en openbare verlichting.

Om de hoeveelheid areaal te bepalen is gebruik gemaakt van het nieuwe beheersysteem. Dit is nauwkeuriger dan de methode die in 2011 is gebruikt voor de vorige Nota Kapitaalgoederen. Destijds werd als basis voor het aantal kilometers weg gebruik gemaakt van de gegevens van het CBS. Bij de gegevens van het CBS wordt echter de lengte van bepaalde types meerbaanswegen dubbel gerekend. Daarnaast waren ook de lange uitritten van de erftoegangs- en parallelwegen opgeteld bij de lengte. Het nieuwe beheersysteem berekent alleen de zuivere lengte van de rijbaan. Hierdoor is het aantal kilometers weg ten opzichte van de Nota Kapitaalgoederen 2011 afgenomen.

De normbudgetberekening was in 2011 gebaseerd op de lengte van de weg, dit is ook de reden geweest waarom een aantal zaken zijn toegevoegd in de vorige berekening van de weglengte. Het nieuwe beheersysteem stelt ons in staat om te rekenen met de totale oppervlakte van de verharding. De huidige normbudgetberekening is dan ook gebaseerd op de totale oppervlakte van de verharding en niet meer op de weglengte. In tabel 1 wordt de omvang van het areaal weergegeven.

De aanleg van nieuw areaal is de belangrijkste veroorzaker van wijzigingen. Het totale areaal is sinds

2011 toegenomen, zie bijlage 2. Het aantal kilometer wegen is de afgelopen jaren toegenomen met een kleine 50 km. De toename wordt veroorzaakt onder meer door de realisatie van de N201, de omlegging N9 bij De Stolpen (N503) en Schoorldam (N504). Bij dit laatste project is ook een fietspad aangelegd. Daarnaast is geïnvesteerd in fietstunnels in de N201, de N245 en de N246.

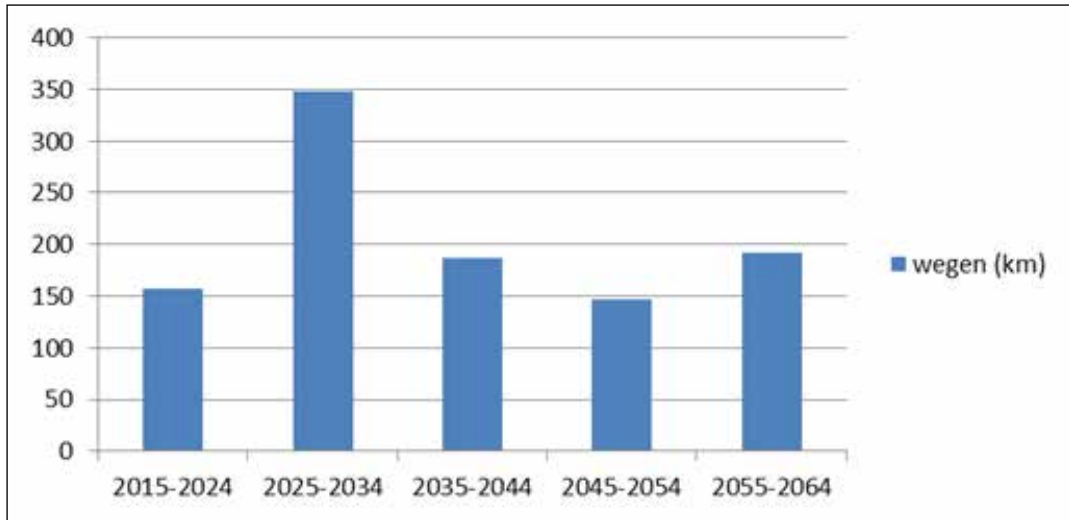
Het aantal kilometers busbaan is eveneens toegenomen. De toename bestaat uit het in 2014 in beheer van PNH gekomen deel Busbaan Schiphol Noord (deel van HOV-1 kerntraject) en de nieuw aangelegde busbaan Schiphol Logistics Park in het kader van de N201 (deel van HOV-2 Oosttak).

Voor de komende jaren wordt areaaluitbreiding verwacht onder andere vanuit de projecten Bereikbaarheid Waterland (N235/ N247), N241 (verbreding rijbaan, aanleg parallelweg en fietsstraat) en N244 (verdubbeling rijbanen), HOV Velsen, HOV 't Gooi en Westfrisiaweg N23.

Tabel 1: Areraalomvang

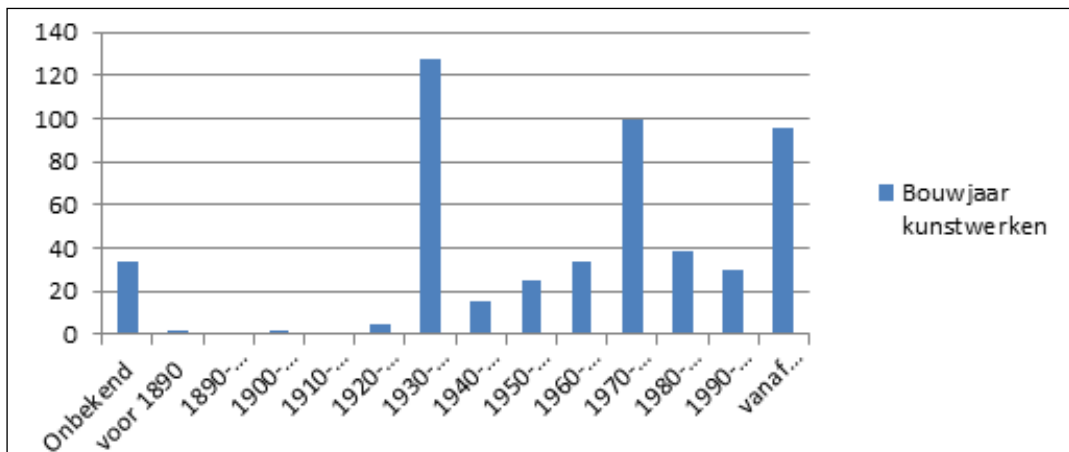
Het wegennetwerk			
Totaal wegennetwerk			616 km
	Stroomwegen		131 km
		Enkelbaans	65 km
		Meerbaans (met tussenberm)	66 km
	Gebiedsontsluitingswegen		405 km
		Enkelbaans	360 km
		Meerbaans (met tussenberm)	45 km
	Erftoegangswegen		50 km
	Parallelwegen		29 km
	Fietsstraat		1 km
Vrijliggende fietspaden			391 km
Het openbaarvervoer (OV) netwerk			
Vrijliggende busbanen			45 km
Aanliggende busbanen			50 km
DRISpanelen (Dynamisch Reiziger Informatie Systeem)			99 stuks
Haltes			553 stuks
	R-net haltes(zuidtangent)	46 stuks	
	Overige haltes (langs provinciale wegen)	154 stuks	
	Overige haltes (langs overige wegen)	353 stuks	
Het vaarwegennetwerk			
Vaarwegen (oevers en bodem)			246 km
Damwanden			390 km
Kunstwerken			
Kunstwerken totaal			536 stuks
Vaste bruggen			329 stuks
Viaducten			66 stuks
Ecoducten			2 stuks
Tunnels			2 stuks
Onderdoorgangen			70 stuks
Aquaducten			2 stuks
Beweegbare bruggen			53 stuks
Sluizen			10 stuks
Pontjes			2 stuks
Groen			
Bomen			52.238 stuks
Bermen			1600 hectare

Figuur 2: Jaar van vervanging wegen en fietspaden

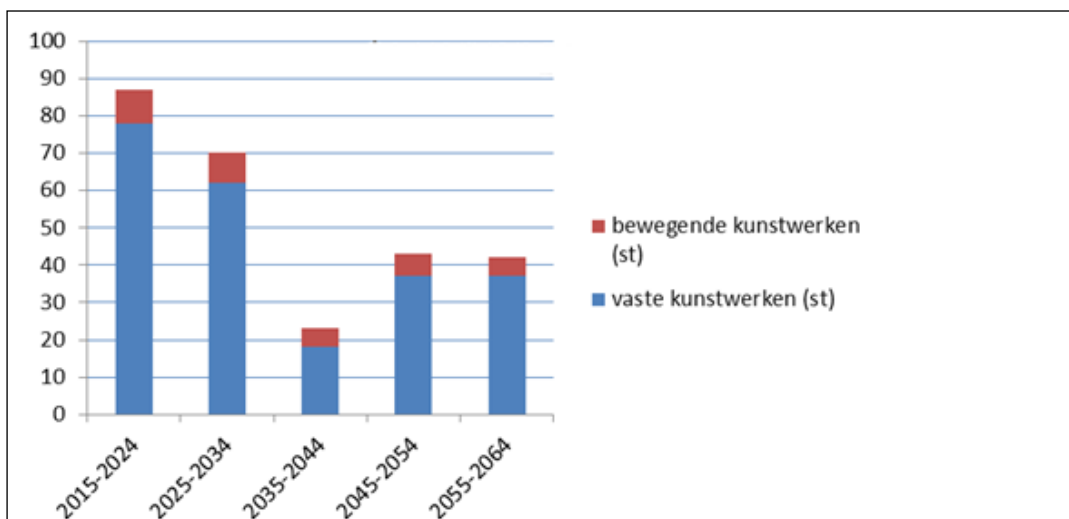


In onderstaande figuur 3 is de leeftijdsopbouw van alle kunstwerken weergegeven. Wat opvalt, is het groot aantal vooroorlogse kunstwerken. De theoretische technische levensduur van bruggen is ongeveer 80 jaar. Als gevolg hiervan is momenteel een grote vervangingsgolf gaande, zie onderstaande figuur. De aantallen te vervangen kunstwerken zijn aangegeven in figuur 4 voorbeelden hiervan zijn Waardpolderbrug, Beatrixbrug, Krommeniebruggen, Geinbrug, de Vechtbrug, de Zijperbrug, de Leegwaterbrug, de Wilhelminasluis en diverse duikerbruggen bij de projecten N23 Westfrisiaweg en reconstructie N241.

Figuur 3: Bouwjaar kunstwerken



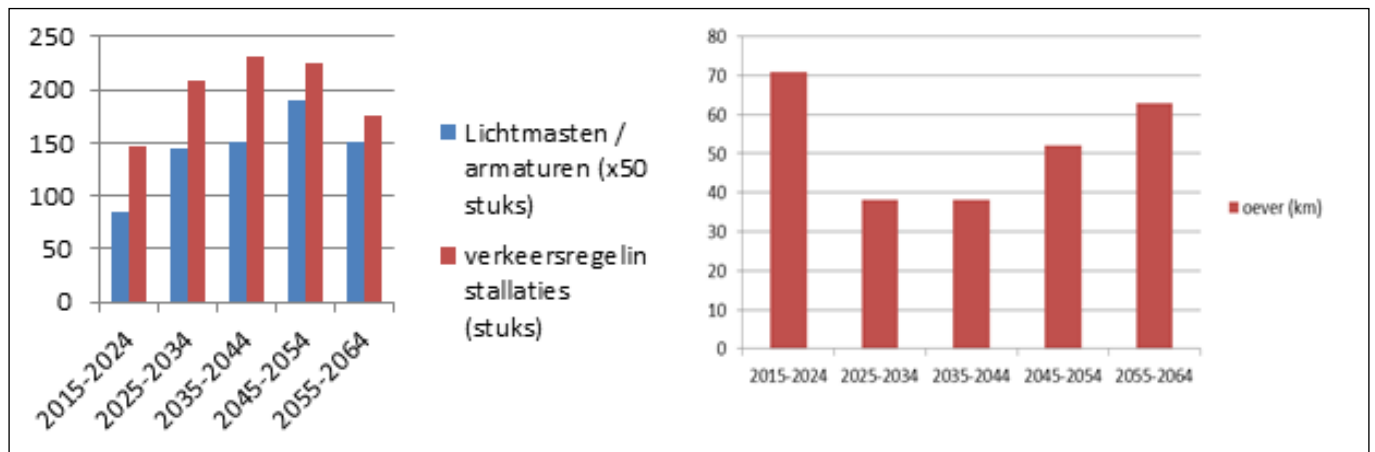
Figuur 4: Aantal te vervangen kunstwerken per 10 jaar



Bij het overige areaal zijn er minder pieken bij de vervangingen. Een oorzaak is dat de theoretische technische levensduur minder lang is dan bij bruggen of wegen, waardoor de cyclus voor vervanging kleiner is. Zo worden de Verkeersregelininstallaties (VRI) en de openbare verlichting (OV) om de 30 jaar vervangen en enkele belangrijke onderdelen worden na 15 jaar of nog eerder vervangen (VRI kast en armatuur 15 jaar en de lampen 4 jaar). Hierdoor ontstaan minder grote pieken in de vervangingsopgave, zie figuur 5. Bij met name de houten oeverbescherming is de totale levensduur minder lang en bij de oevers is een betere spreiding in jaar van aanleg. Toch zien we bij de oevers de komende 10 jaar wel een piek door de huidige onderhoudsstaat van de oevers.

Bij de minder kapitaalintensieve objecten zoals palen, bebording, plantvakken, afvalbakken enabri's is er nauwelijks een onderscheid op de langere termijn aangezien de levensduur van dit soort objecten vaak tussen de 10 en 20 jaar zit.

Figuur 5: Aantal te vervangen VRI's en Lichtmasten/Armaturen en oevers per 10 jaar



2.4 KWALITEIT VAN DE KAPITAALGOEDEREN

Eind 2012 is er door het ingenieursbureau IV-Infra een inspectie naar de beeldkwaliteit van het gehele areaal uitgevoerd. Uit deze inspectie blijkt dat de beeldkwaliteit van het areaal voldoet aan het door de Provinciale Staten vastgestelde kwaliteitsniveau. Daarnaast voert de provincie ook periodiek steekproeven uit op de beeldkwaliteit, waarbij de conclusie hetzelfde is als die van IV-Infra.

2.5 MONITOR COLLECTIEVE DIENSTVERLENING 2013

Vanaf 2007 wordt elke twee jaar de kwaliteit van de provinciale dienstverlening gemeten door de gebruikers van de verschillende netwerken te interviewen. In dit onderzoek, "Monitor collectieve dienstverlening", worden de dienstverlening van de verschillende netwerken gescoord. Over het algemeen laat het totaal oordeel een stabiel beeld zien. De dienstverlening wordt gemiddeld beoordeeld op ruim een 7, wat gezien kan worden als een redelijk tot goed resultaat. De provinciale wegen krijgen de hoogste score en de busbanen de laagste (op basis van de waardering van de buschauffeurs).

De gebruikers van provinciale wegen waarderen zowel de kwaliteit van de wegen als de provincie als beheerder van de wegen met een 7,4. Over het geheel gezien is men tevreden over de provinciale wegen en de wijze waarop de provincie deze beheert.

De provincie als beheerder van de fietspaden wordt gewaardeerd met een 7,3. De kwaliteit van de fietspaden worden gewaardeerd met een 7,2. De fietsers zijn vooral tevreden over de verkeersborden, bewegwijzering en het rijcomfort. De staat van het wegdek wordt in vergelijking met 2011 ook een stuk positiever beoordeeld. Over de stallingsmogelijkheden bij bushaltes en schuil- en rustmogelijkheden is minder dan de helft van de fietsers tevreden. Conform het beleidskader "Visie OV 2020" uit 2012 wordt hier aandacht aan besteed. Zo zijn de stallingsmogelijkheden voor fietsers het afgelopen jaar uitgebreid en worden de komende jaren nog verder verbeterd, vooral de R-Net haltes en de haltes langs stroomlijnen.

Er is een afname in de waardering voor de verlichting en afstelling van de verkeerslichten. Voor de afname in waardering van de verlichting is geen duidelijke verklaring. Conform het beleidskader Verkeersmanagement "vlot en veilig", zie kaderbrief 2015, wordt de (optimale) afstelling van verkeerslichten aangepakt.

De reizigers van openbaar vervoer geven de provincie als beheerder van de OV-haltes een rapportcijfer van een 7,4. De OV-haltes zelf krijgen hetzelfde rapportcijfer. Over het algemeen zijn de passagiers meer tevreden over R-net dan over het andere busvervoer. De buschauffeurs die gebruik maken van R-net geven de provincie als beheerder van de OV-haltes een rapportcijfer van een 6,8. De vrije busbanen zelf beoordeelt men gemiddeld met een 6,9. Het meest positief is men over het beheer van de bushaltes en de berm.

Bij de vaarwegen geven de schippers als totaaloordeel het provinciale beleid op de vaarwegen gemiddeld een 7,3. Dit cijfer heeft betrekking op alle aspecten van de vaarwegen, zoals wachtplaatsen, bedieningstijden bij sluisen, de diepte en breedte van de vaarwegen. Voor de wijze waarop de provincie Noord-Holland de vaarwegen onderhoudt geeft men gemiddeld een 7,3 waarbij men het meest tevreden is over de fysieke aspecten van de Noordhollandse vaarwegen. De breedte van de vaarwegen scoort de hoogste tevredenheid, gevolgd door de diepte van de vaarwegen, de markering en onderhoud van bruggen en sluisen. Voor de wachtplaatsen bij bruggen en sluisen neemt de waardering af, maar is nog wel voldoende. Over mogelijke verbeteringen van de wachtplaatsen is overleg met Schuttevaer (belangenvereniging voor beroepsvaart).

De resultaten van het onderzoek geven geen aanleiding tot structurele wijzigingen van het beheerbeleid.

Samenvatting

Sinds 2013 worden de areaalgegevens beheerd in het geautomatiseerde beheersysteem GISIB. Het overgrote deel van de areaalgegevens is inmiddels in beheersysteem ingevoerd. De komende jaren zal dit nog verder aangevuld worden. Het beheersysteem stelt ons in staat om de omvang van het areaal nauwkeuriger te berekenen. De hoeveelheid areaal is toegenomen door het realiseren van nieuwe infrastructuur in de afgelopen jaren. Op basis van de leeftijdsopbouw van het areaal wordt een groot aantal vervangingen van kunstwerken voorzien de komende 10 jaar. Voor de wegen wordt de grootste vervangingsgolf na 2025 verwacht. Uit inspecties blijkt dat het areaal voldoet aan de door de Provinciale Staten vastgestelde kwaliteitsniveaus. Daarnaast laat de Monitor collectieve dienstverlening 2013 zien dat de gebruikers van het areaal tevreden zijn.



BELEIDSKADERS

Dit hoofdstuk bevat de (beleids)kaders die de basis vormen voor de besluitvorming rondom het bouwen en te beheren kapitaalgoederen: wat zegt bijvoorbeeld het coalitieakkoord, wat is de beleidsvisie, op welk kwaliteitsniveau worden onze kapitaalgoederen onderhouden.

3.1 COALITIEAKKOORD

Op 20 mei 2015 is het nieuwe coalitieakkoord 'Ruimte voor Groei' gepresenteerd. Ten aanzien van het beheer en onderhoud wordt de reeds ingeslagen weg gevolgd. Het bevat de volgende tekst ten aanzien van infrastructuur:

"De ambitie van Gedeputeerde Staten rondom mobiliteit en infrastructuur in het algemeen en beheer en onderhoud in het bijzonder is vastgelegd in het nieuwe coalitieakkoord.

Goede bereikbaarheid is noodzakelijk voor de groei van de economie in Noord-Holland, maar ook een vereiste om deel te kunnen nemen aan de arbeidsmarkt en het sociale leven. Voor ons staat keuzevrijheid van vervoermiddel voor alle Noord-Hollanders voorop. Wij streven naar een efficiënt en samenhangend bereikbaarheidssysteem, dat is afgestemd op waar we wonen, werken en recreëren. Daaronder vallen voor ons wegen, vaarwegen, busbanen en fiets- en voetpaden.

We zullen de komende jaren dan ook blijven investeren in de verkeers- en vervoersinfrastructuur. In de provinciale investeringsstrategie blijft doorstroming, naast leefbaarheid en verkeersveiligheid, een speerpunt.

Beheer en Onderhoud

Wij zijn verantwoordelijk voor de provinciale wegen en zetten sterk in op goed beheer en structureel onderhoud. Daarbij maken we gebruik van innovatie en slimme oplossingen. Zo kan overlast zoveel mogelijk beperkt worden door groot onderhoud en nieuwbouw te combineren. Deze effectieve en efficiënte werkwijze wordt voortgezet. Daarbij proberen wij de bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden zoveel mogelijk te garanderen. Voor onderhoud en beheer van nieuwe wegen reserveren wij tijdig geld."

In lijn met het coalitieakkoord is het beleid op het beheer en onderhoud van de kapitaalgoederen ongewijzigd, behoudens enkele accentverleggingen, zoals duurzaamheid, samenwerking en bedrijfsvoering.

3.2 BELEIDSVISIE (VLOT EN VEILIG)

In februari 2006 is de Nota Mobiliteit van het rijk vastgesteld. Naar aanleiding van deze nota is in 2007 het in 2003 opgestelde Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) geactualiseerd. Inmiddels is de looptijd van het PVVP verstreken en is besloten om het PVVP niet te actualiseren. Het in het PVVP verwoordde verkeers- en vervoersbeleid blijft wel van kracht en wordt opgenomen in de Omgevingsvisie.

Door de stijgende mobiliteitsvraag kent de provincie een groeiende uitdaging. De (auto)netwerken zijn op piekmomenten verzadigd. Naast het continueren van de uitbreiding van de wegcapaciteit (= extra beheerlasten) wordt ingezet op het efficiënter gebruik maken van alle netwerken tezamen. Daarnaast krijgt het verbeteren van het vervoerproduct op de netwerken en de totale keten meer aandacht. Hierbij is continue aandacht voor de verbetering van het openbaar vervoer.

Een goede bereikbaarheid is cruciaal voor de provincie, zowel voor de economie, als voor de leefkwaliteit van haar inwoners. De provincie zet zich in om die bereikbaarheid te kunnen waarborgen. Om deze aanpak vorm te geven zijn er speerpunten in het PVVP geformuleerd:

- ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement
- impuls fiets
- hoogwaardig openbaar vervoer
- verkeersmanagement en ICT
- aanpak goederenvervoer
- invloed op ruimtelijke ontwikkelingen

Deze speerpunten zijn nog steeds van kracht en worden verwerkt in de nieuwe Omgevingsvisie.

3.3 BELEIDSKADER VERKEERSMANAGEMENT

In 2014 is het provinciale Beleidskader Verkeersmanagement 2015 – 2020 vastgesteld. Het vakgebied verkeersmanagement is nog volop in ontwikkeling. Vooral de technologische ontwikkelingen gaan razendsnel. Hierdoor is het lastig te beschrijven hoe de werkelijkheid er over 5 jaar uitziet. In het beleidskader is rekening gehouden met deze onzekerheid.

Het doel van verkeersmanagement is het verbeteren van de doorstroming met 6% en het verhogen van de betrouwbaarheid van de verplaatsing met 10%. Onder de voorwaarde dat de verkeersveiligheid onveranderd blijft.

Hoe de doelen uit het beleidskader gerealiseerd worden is uitgewerkt in het Meerjarenprogramma Verkeersmanagement 2015-2020. Deze doelen stellen eisen aan de beschikbaarheid van de infrastructuur, zowel aan de beschikbaarheid van het wegennetwerk van de provincie als aan de verschillende verkeersmanagementsystemen. Ondanks de onzekerheid ten gevolge van de vele ontwikkelingen op het vakgebied verkeersmanagement wordt op dit moment in kaart gebracht wat dit betekent voor ons areaal.

3.4 KWALITEITSNIVEAUS

In 2004 is door Provinciale Staten vastgesteld dat het kwaliteitsniveau waaraan de infrastructuur moet voldoen, wordt bepaald op basis van de landelijke CROW-systematiek beheerkosten openbare ruimte²⁾. 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 hierbij relevante beleidsthema's staan in tabel 2.

Tabel 2: Overzicht van de beleidsthema's binnen de CROW-systematiek

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 trillinghinder 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.

2) CROW publicatie 145, Beheerkosten weginfrastructuur, 2001

Tabel 3: R-systeem omgezet in ABCD-score systeem van de CROW

Zeer laag	Laag	Basis	Hoog	Zeer Hoog
D	C R-	B R	A R+	A+ R++

Tabel 4: De verschillende beleidsthema in de CROW beeldkwaliteit systematiek


Beleidsthema	Kwaliteitsniveau			
	Laag	Basis	Hoog	Zeer 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	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

In Tabel 4 wordt een overzicht gegeven van de verschillende kwaliteitsniveaus die de CROW onderscheidt en de effecten op de beleidsthema's. In dit overzicht is het kwaliteitsniveau "Zeer laag" niet opgenomen, aangezien de CROW wegbeheerders ontraadt dit kwaliteitsniveau te hanteren.

Het onderhoud wordt niet alleen uitgevoerd op basis van het beeldkwaliteitsniveau, maar ook op basis van andere CROW richtlijnen en NEN-normen. Dit betreft voornamelijk technische eisen, zoals bijvoorbeeld dwars- en langsonvlakkeiseisen.

Om inzicht te geven in wat de verschillende onderhoudsniveaus zijn, is er voor de arealen van de provincie een kwaliteitscatalogus gemaakt, gebaseerd op de CROW-systematiek. Daarnaast is er een "beeldkwaliteitsmenukaart" gemaakt, waarin op een overzichtelijke manier inzichtelijk wordt gemaakt wat de verschillende kwaliteitsniveaus inhouden. Zowel de menukaart als de kwaliteitscatalogus is een hulpmiddel om over kwaliteit te kunnen discussiëren met verschillende partijen, zie bijlage 3.

Figuur 6: "Beeldkwaliteitsmenukaart" wegen







Beleidsthema	R++	R+	R	R-
Veiligheid	Minimale kans op ongevallen	Kleine kans op ongevallen	Matige kans op ongevallen	Opmerkelijke kans op ongevallen
Bereikbaarheid	Bereikbaarheid niet in het geding	Bereikbaarheid niet in het geding	Bereikbaarheid niet in het geding	Bereikbaarheid beperkt minder
Comfort	Zeep comfortabel	Comfortabel	Comfortabel	Enigszins oncomfortabel
Aanzien	Zeep verzorgde uitstraling	Verzorgde uitstraling	Redelijk verzorgde uitstraling	Matige uitstraling
Leefbaarheid	Leefbaarheid niet in het geding	Leefbaarheid niet in het geding	Leefbaarheid niet in het geding	Leefbaarheid beperkt minder
Milieubelasting	Zeep beperkt mogelijk	Lager dan de wettelijke eisen	Conform wettelijke eisen	Conform wettelijke eisen

Hoofdniveau

Type infrastructuur

Wegen

Kwaliteitsniveaus	
A+ / R++ Zeep goed Ongechonden	A / R+ Goed Mooi en comfortabel
Stroomwegen	 
Gebiedsontsluitingswegen	 

In de Nota Kapitaalgoederen 2011 zijn de kwaliteitsniveaus door Provinciale Staten vastgesteld. In de kaderbrief 2014 zijn deze deels naar beneden bijgesteld. In het coalitieakkoord 2015 zijn deze kwaliteitsniveaus ongewijzigd. Dit betekent dat de vastgestelde kwaliteitsniveaus uit de kaderbrief 2014 in deze nota gehandhaafd blijven. Om aansluiting te houden bij de CROW-systematiek, zijn de kwaliteitsniveaus in het R-systeem omgezet in ABCD-score systeem van de CROW. Zie tabel 5.

Tabel 5: Het beeldkwaliteitsniveau voor de provinciale netwerken

Areaal	Nota Kapitaalgoederen 2011	Coalitieakkoord 2015	Beeldkwaliteit (CROW-288)
Stroomwegen	R	R	B
Wegen overig	R-	R-	C
Fietspaden	R+	R	B
Haltevoorzieningen	R+	R	B
Vrijliggende busbanen	R	R	B
Vaarwegen	Risicogestuurd beheer	Risicogestuurd beheer	C/D ³⁾
Milieu-aspecten bij wegonderhoud	R+	R	B

In het coalitieakkoord 2015 is uitgegaan van de kwaliteitsniveaus uit de kaderbrief 2014. Deze kwaliteitsniveaus blijven ongewijzigd het kader voor de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen.

In de huidige systematiek (vastgelegd in de Nota Kapitaalgoederen 2011) is het beeldkwaliteitsniveau van de objecten gekoppeld aan de wegategorisering van Duurzaam Veilig: Stroomwegen, Gebiedsontsluitingswegen en Erftoegangswegen. Sindsdien zijn er meerdere classificaties voor ons areaal opgesteld, onder andere voor de Investeringsstrategie (INHI, A, B en C wegen) en het beleidskader Verkeersmanagement (VM+, VMO en VM- wegen). Deze classificaties zijn opgesteld met een specifiek doel; afwegingen voor investeringen in infrastructuur en verkeersmanagementmaatregelen. Bij deze classificaties is niet gekeken naar de elementen die van belang zijn voor het onderhoud. Daarom wordt niet afgeweken van de huidige wegategorisering van Duurzaam Veilig: Stroomwegen, Gebiedsontsluitingswegen en Erftoegangswegen conform de Nota Kapitaalgoederen 2011.

3.5 FINANCIËLE KADERS

De inrichting en het beheer van de openbare ruimte legt een groot beslag op de provinciale begroting. Een onmisbaar instrument bij de beheersing van de kosten is een planmatige en financiële onderbouwing conform de financiële kaders.

Instandhouding van de infrastructuur is vooral gekoppeld aan structurele budgetten. Hiervoor dienen tot in lengte van jaren voldoende middelen beschikbaar te zijn. De normkostensystematiek is het uitgangspunt voor de structurele budgetbehoefte, zie hoofdstuk 6. Hierbij wordt uitgegaan van gemiddelde eenheidsprijzen en frequenties van instandhoudingsmaatregelen geldend voor het gehele areaal. Verder wordt onderscheid gemaakt tussen vast onderhoud, variabel onderhoud en vervanging. Maar wat is het verschil tussen deze soorten onderhoud en hoe gaan we daar mee om? Dit wordt beschreven in deze paragraaf.

Wanneer een nieuwe weg wordt aangelegd, een bestaande weg wordt verbreed of wordt voorzien van een heel andere inrichting of nieuw beleid leidt tot veranderingen, dan kan dat in de toekomst leiden tot andere of extra beheerlasten. Ook hier zal in dit hoofdstuk aandacht aan worden besteed.

3.5.1 Soorten onderhoud

Om ons areaal zo goed mogelijk in stand te houden op een vooraf bestuurlijk vastgesteld kwaliteitsniveau, zal tijdens de levensduur van het areaal onderhoud moeten worden gepleegd. Hierbij worden de volgende vormen van onderhoud onderscheiden conform de financiële verordening en het Besluit begroting en verantwoording (BBV):

- Vervangingsinvesteringen (vervangingsonderhoud) zijn investeringen ten behoeve van de vervanging van een oud (bestaand) actief als gevolg van economische veroudering of slijtage, zoals het compleet vervangen van een beweegbare brug.
- Levensduur verlengende investeringen zijn investeringen die worden gepleegd ten behoeve van een bestaand actief, zoals renovatie van een beweegbare brug.
- Onder variabel onderhoud wordt verstaan onderhoud van veelal ingrijpende aard dat op een groot deel van het object wordt uitgevoerd en na een langere gebruiksperiode moet worden verricht, zoals het vervangen van de deklaag van een weg.
- Vast onderhoud is het onderhoud dat in het eerste of het lopende planjaar op een (klein) gedeelte van het object wordt uitgevoerd, zoals berm maaien.

3) Voor vaarwegen wordt gebruik gemaakt van risicogestuurd beheer. Dit vertaalt zich in de praktijk naar een C niveau of, daar waar het risico het toelaat, een lager niveau.

3.5.2 Dekking van de budgetbehoefte en administratieve vormgeving

Wanneer de kwaliteitsniveaus bestuurlijk zijn vastgesteld is daarmee de toekomstige budgetbehoefte voor beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur op basis van de normbeheerskostenberekening (CROW) duidelijk. Conform de BBV en de uitvoeringsregels infra is er een onderscheid tussen vast en variabel onderhoud en vervangingsinvesteringen in de planning en de begroting.

Vast onderhoud

Voor vast onderhoud wordt in de begroting een jaarlijks budget opgenomen, omdat er weinig jaarlijkse fluctuaties in de uitgaven zijn.

Variabel onderhoud

Voor het variabel onderhoud is een dergelijke werkwijze niet praktisch. Door de grote variatie in budgetbehoefte per jaar, dien je daarmee flexibel om te kunnen gaan. Die flexibiliteit in schuiven in de jaren moet extra groot zijn om een goede aansluiting op nieuwbouw- en vervangingsinvesteringprojecten mogelijk te maken. Dit komt uiteindelijk de efficiency ten goede. Er is een voorziening variabel onderhoud in de begroting opgenomen. De (egalisatie) voorziening wordt jaarlijks met een gelijkblijvend (norm) bedrag gevoed. Onttrekking uit de voorziening vindt plaats op basis van de werkelijke kosten. Daarmee wordt flexibiliteit in het tijdstip van besteden mogelijk gemaakt en kunnen pieken en dalen in de begroting en jaarrekening worden vermeden.

Vervanging

De gedachte achter de CROW-systematiek is dat er vanaf de aanleg van een weg voor vervanging wordt gespaard. In de praktijk is dit in den lande niet gebruikelijk. Hierdoor zouden vervangingsinvestering direct ten laste van de begroting gebracht moeten worden. Dit zou heel grote pieken in de begroting opleveren en dat is niet gewenst. Daarom wordt met een vervangingsinvestering op dezelfde wijze omgegaan als met een nieuwe investering: er worden kredieten verstrekt via het PMI/PMO en de afschrijvingslasten wordt over een aantal jaren (25) verdeeld.

In de praktijk wordt echter van de definities van vast en variabel onderhoud en vervanging afgeweken. Zo wordt een deel van de vervangingen (klein vervangingsonderhoud) niet geactiveerd, maar gedekt uit het budget variabel onderhoud. Dit betreft onder meer het vervangen van bermpaaltjes, verkeersborden en openbare verlichting. Deze aspecten worden in de lijn met de financiële verordening (ondergrenscriterium, afschrijvingstermijn >25 jr. en investeringsvolume meer dan € 500.000) alleen geactiveerd als het meegenomen wordt met het vervangen van de totale weg.

Daarnaast wordt ook een deel van het variabel onderhoud (klein variabel onderhoud) op dit moment uit het vast onderhoudsbudget betaald. Voorbeelden hiervan zijn het snoeien van bomen, reparaties aan de beschoeiingen en schilderwerk. Deze activiteiten staan benoemd in de onderhoudscontracten van het vast onderhoud. Daarmee wordt in de praktijk bedoeld al het onderhoud dat niet gecategoriseerd kan worden onder vervangingsonderhoud, levensduur verlengende investeringen en variabele onderhoud. De invulling die in de praktijk gegeven wordt aan de definities, wordt als uitgangspunt gebruikt voor de verdere berekeningen van de budgetten. Aangezien levensduur verlengende investeringen weinig voorkomen zullen zij verder in de nota niet als aparte categorie behandeld worden. Voor levensduur verlengende investeringen wordt eenzelfde systematiek gehanteerd als voor de vervangingsinvesteringen.

3.5.3 Uitvoeringsregels Investeringskredieten Infra

In de Uitvoeringsregels Investeringskredieten Infra zijn de (financiële) kaders voor de uitvoering van de infrastructuurprojecten opgenomen. De kernpunten van de uitvoeringsregels zijn als volgt samen te vatten:

- Planning en programmering van het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) en het Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud (PMO) gebeurt met een doorkijk van acht jaar en loopt synchroon met de planning en control cyclus.
- Planning en programmering van PMI en PMO gebeurt per project, waarbij studie-, plan- en realisatiefase worden onderscheiden en waarbij areaaluitbreidingen en toename van onderhoudskosten expliciet in beeld worden gebracht.
- Er wordt per project realistisch geraamd, waarbij rekening wordt gehouden met risico's die zich voor kunnen doen in het project. De totale kasramingen van deze projecten worden voor 100% vertaald naar kapitaallasten en voor 100% opgenomen in de begroting.
- Investeringskredieten worden per project op een uniforme wijze aangevraagd, beheerd en verantwoord.

3.5.4 Beheerlasten t.g.v. nieuwe ontwikkelingen

Ten gevolge van areaalverandering kunnen de beheerlasten stijgen of dalen. In de Nota Kapitaalgoederen 2011 is afgesproken dat bij toekomstige besluitvorming over de aanleg van nieuwe infrastructuur expliciet de beheerlasten moeten worden

betrokken bij de afweging. Ook de consequenties van het niet volgen van de uit oogpunt van beheerkosten meest gunstige programmering worden benoemd en beoordeeld. De beheerlasten kunnen ook veranderen door verandering van de inrichting of nieuw beleid (denk aan verandering kwaliteitsniveaus, Machinerichtlijn [Europese richtlijnen voor het veilig werken met machines] of verduurzamingen als Solaroad). Bij substantiële veranderingen van beheerlasten ten gevolge van nieuw beleid zullen bij de kaderbrief voorstellen worden gedaan hoe hiermee om te gaan.

3.5-5 Beheerkosten areaaluitbreiding

De meerjarige beheer- en onderhoudskosten van een areaaluitbreiding worden voorafgaand aan de realisatie geraamd en in de investeringskredietaanvraag opgenomen. De raming van de beheer- en onderhoudskosten bedraagt conform de CROW systematiek ongeveer 3% van het investeringsbedrag zoals opgenomen in de Nota Kapitaalgoederen 2011. Het percentage zonder de kosten voor vervanging is lager en bedraagt bij wegen dan 1,95% per jaar en bij vaarwegen 1,2% per jaar van het investeringsbedrag. Deze percentages en verhoudingen zijn herijkt, zie hoofdstuk 6. De areaaluitbreiding wordt eenmaal per jaar, na vaststelling van het PMI, geactualiseerd ten behoeve van de kaderbrief. Dit wordt vervolgens verwerkt in de meerjarenbegroting.

Samenvatting

Deze nota borduurt voort op het beleidskader uit de Nota Kapitaalgoederen 2011. Dit is nogmaals bevestigd in het coalitieakkoord 'Ruimte voor Groei'. De huidige kwaliteitsniveaus conform de kaderbrief 2014 blijven gehandhaafd. Om aan te sluiten bij de landelijke CROW-systematiek zijn de kwaliteitsniveaus in het R-systeem omgezet in het ABCD-systeem. De gehanteerde beeldkwaliteitsniveaus zijn:

Stroomwegen	B
Wegen overig	C
Fietspaden	B
Haltevoorzieningen	B
Vrijliggende busbanen	B
Vaarwegen	C/D
Milieu-effecten	B

Bij het realiseren van nieuw areaal dienen de beheerlasten expliciet te worden betrokken bij de besluitvorming. De meerjarige beheer en onderhoudskosten, voor vast en variabel onderhoud, worden conform de CROW systematiek geraamd op 1,95% van het investeringsbedrag voor wegen en 1,2% voor vaarwegen en opgenomen in de besluitvorming over de investeringskredietaanvraag.



TRENDS

In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke trends invloed hebben op het beheer en onderhoud van de kapitaalgoederen en wat de gevolgen hier van zijn.

Er spelen diverse trends die invloed hebben op het in stand houden van de kapitaalgoederen. Bijvoorbeeld groei verkeerintensiteit, het op een andere manier benaderen van de markt en het inzetten van duurzame techniek. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste trends nader toegelicht.

4.1 VERKEERSINTENSITEITEN

Er is een directe relatie tussen het gebruik van de infrastructuur en de noodzaak tot onderhoud. Infrastructuur waar de intensiteit hoog ligt zal eerder aan onderhoud toe zijn dan delen van het provinciale wegennet waar weinig verkeer rijdt. Daarom is het noodzakelijk om zicht te hebben op de ontwikkeling van het gebruik van het provinciale wegennet, anders gezegd: hoe ontwikkelen de intensiteiten zich in de loop der jaren.

Er zijn twee factoren die sterk bepalen hoe de verkeersintensiteiten op de provinciale wegen zich ontwikkelen: de ruimtelijke ontwikkeling en de economische ontwikkeling. Tussen beide ontwikkelingen is een duidelijke afhankelijkheid. Een lage tot geen economische groei leidt tot weinig ruimtelijke ontwikkeling. De afgelopen jaren laat de ontwikkeling van de intensiteiten een diffuus beeld zien. Op delen van het netwerk is het gebruik afgenomen, waar op andere trajecten juist sprake is van een toename.

Figuur 7: Toe- en afname verkeersintensiteiten



De ontwikkeling van de intensiteiten de komende jaren is onzeker. Er is sprake van een voorzichtig economisch herstel. De verwachting is dat dit herstel zich de komende jaren voorzet. Waardoor uitbreiding van de infrastructuur zal plaatsvinden, met als gevolg extra beheerlasten.

Op het terrein van grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen is niets gepland waarbij een grote verschuiving in de intensiteiten mag worden verwacht.

Naast de toename van de intensiteiten neemt ook de belasting van het areaal door het vrachtverkeer toe. Dit is een landelijke trend. De vervoerssector verzoekt om het toelaten van vrachtverkeer tot een massa van 96 ton. Toename van de toe te laten voertuigmassa heeft een positief effect op het milieu. Echter heeft dit ook tot gevolg dat ons areaal zwaarder wordt belast, wat een nadelig effect kan hebben op de restlevensduur van het areaal, met name de bruggen.

Op basis van bovenstaande analyse is in de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen rekening gehouden met een lichte groei van de intensiteiten op grote delen van het provinciale wegennet. Daarnaast is rekening gehouden met een zwaardere belasting van een groot deel van het areaal.

4.2 DUURZAAMHEID

De provincie zet in op onderwerpen als circulaire economie, duurzaam inkopen en op projecten als een SolaRoad. Binnen het samenwerkingsverband 'Duurzaam GWW' wordt samen met andere overheden een aanpak gecreëerd om de duurzame ambities toe te passen binnen de eigen aanbestedingsprocedures. Voorbeelden hiervan zijn het toepassen van LED verlichting, het gebruik van gemaaid bermgras voor Biodiesel, het ecologisch maaien van de bermen, het gebruik van geluidsreducerend asfalt, energieopwekking (zonne-energie), vormgeving, levensduurverlenging en combineren van functionaliteiten ("biobased" en "recycling in situ"). Er wordt ook onderzoek gedaan naar verdienmodellen voor het provinciaal areaal, zoals bijvoorbeeld 'Energie uit Asfalt'.

Voor de lange termijn is het van belang dat de duurzame ambities van de provincie op meerdere niveaus een plek krijgen. In de strategische visies, in het assetmanagement, in de investerings- en onderhoudsprogramma's en in de aanbestedingsprocedures. Een duidelijke, herkenbare visie en ambitie richting onze partners zal ons helpen om met andere partijen verder te zoeken naar duurzame oplossingen. Te denken valt aan samenwerking met gemeenten, andere provincies en Rijkswaterstaat. Dit kan zowel binnen als buiten Duurzaam GWW (Duurzaam GWW is een samenwerkingsverband van marktpartijen, overheidsopdrachtgevers en kennisinstituten gericht op het duurzamer maken van de Spoor- en Grond- Weg- en Waterbouw). Op basis van onze huidige activiteiten en de ontwikkelingen om ons heen wordt een aantal interessante projecten aangereikt om bij aan te sluiten of als launching customer /aanjager te fungeren.

Deze duurzame initiatieven en projecten op lange termijn kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het verduurzamen van de infrastructuur en op een kosten efficiënte wijze omgaan met de beschikbare financiële middelen. Daarbij ligt de focus op kosten en opbrengsten over de gehele levenscyclus, bijvoorbeeld door te kiezen voor levensduurverlenging of het besparen en/of opwekken van energie.

4.3 BELANGHEBBENDEN

Onze belanghebbenden staan steeds meer centraal. De belanghebbenden bestaan niet alleen uit de weggebruikers maar ook uit om- en aanwonenden die hinder ondervinden van werkzaamheden.

De belanghebbende is een belangrijke factor bij het plannen van de werkzaamheden en bij het bepalen van de wijze van uitvoering van de werkzaamheden. De provincie heeft in een aantal werkprocessen het belang van de belanghebbende geborgd. De provincie stemt de uitvoeringsperiode van alle projecten af met collega wegbeheerders. Doel is te voorkomen dat een combinatie van werkzaamheden leidt tot veel verkeersoverlast en als gevolg hiervan economische schade. De voorgenomen uitvoeringsperiode kan hierdoor verschuiven. Ook wordt er bij het bepalen van de wijze van uitvoering rekening gehouden met de impact op de omgeving. Daarbij kan worden gevarieerd in tijdstip van uitvoering (dag/nacht), maar ook in voorgestelde werkwijze, zoals de trajectbenadering.

Tenslotte is vastgelegd hoe de belanghebbende wordt geïnformeerd over voorgenomen werkzaamheden. De wijze waarop varieert en is sterk afhankelijk van de verwachte verkeershinder van het project.

Doel is om begrip te kweken en de weggebruiker te bewegen zijn/haar gedrag aan te passen, bijvoorbeeld om de weggebruiker te informeren om tijdelijk een andere route te rijden.

Daarnaast meet de provincie de tevredenheid van de belanghebbende over het beheer en onderhoud van onze netwerken. Op basis van de uitkomsten kan de onderhoudsstrategie worden aangepast.

Het verminderen van de hinder voor zowel omwonenden als de weggebruikers leidt tot extra eisen ten aanzien van de uitvoering van het onderhoud. De gevolgen van deze extra eisen zijn verwerkt in deze nota.

4.4 WERKEN IN REGIE

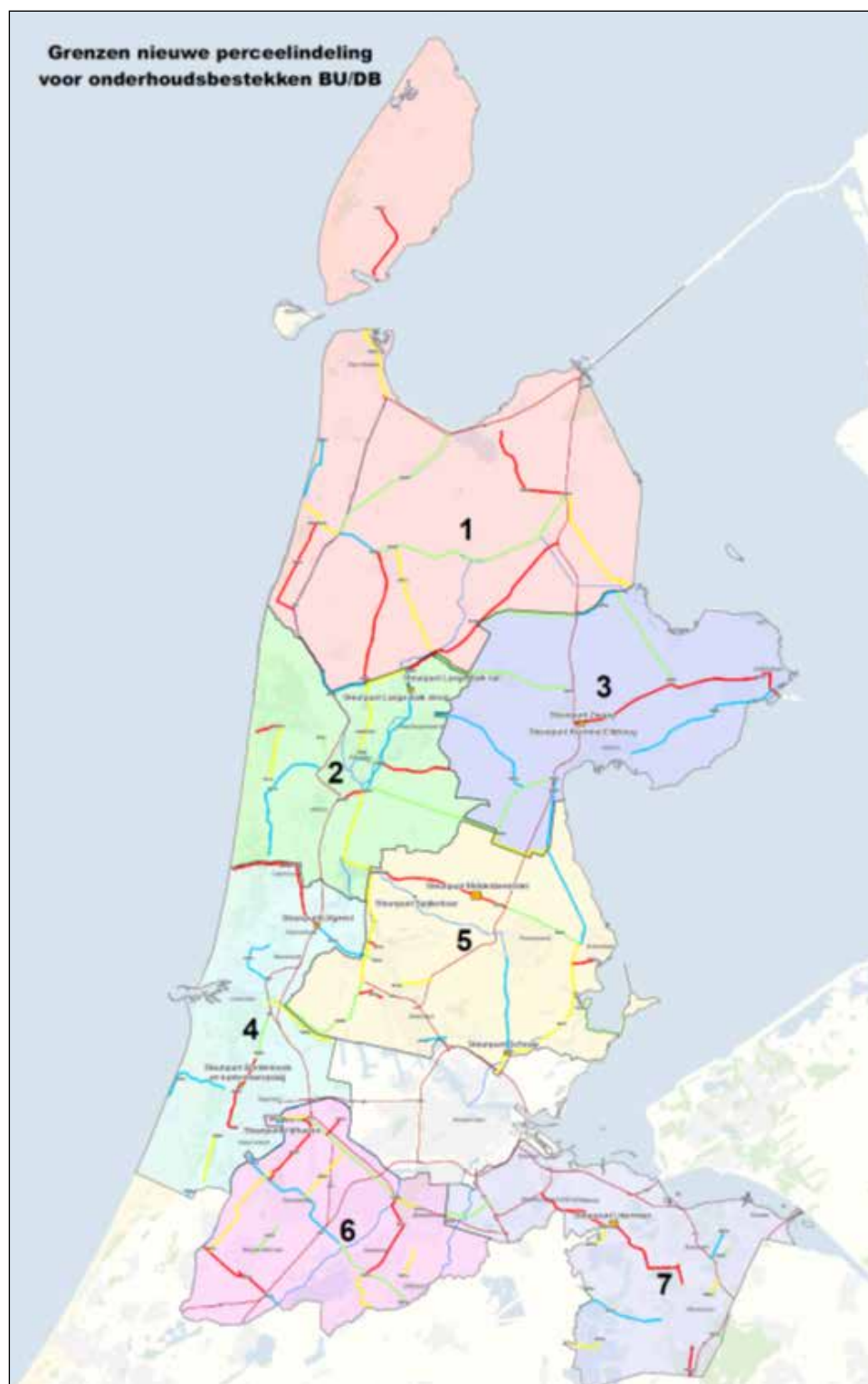
De ambitie van de provincie Noord-Holland is om meer resultaat te behalen door meer aan de markt over te laten en zelf krachtig regie te voeren. De wens om meer regie te gaan voeren loopt als een rode draad door de ontwikkelingen binnen de provincie Noord-Holland. In de Nota Kapitaalgoederen 2011 is geconstateerd dat de beheerlasten toenemen. Daarop is op verzoek van PS een onderzoek gestart naar andere marktbenaderingen (zoals DBFM; Design, Build, Finance & Maintenance) waarbij betaling geschiedt op basis van prestatie-eisen. Denk bijvoorbeeld aan beschikbaarheid, doorstroming en hinder. De uiteindelijk gekozen aanpak is om te gaan werken met integrale gebiedscontracten. Hierbij wordt het vast en variabel onderhoud van het gehele areaal in een gebied voor 10 jaar in één contract op de markt gezet. In de aanloop naar deze geïntegreerde gebiedscontracten is voor vast onderhoud een aantal gebiedscontracten aanbesteed. Daartoe is Noord-Holland

ingedeeld in 7 gebieden:

- 1 Noord-Holland Noord / Kop van Noord-Holland
- 2 Noord-Kennemerland / Alkmaar e.o.
- 3 West-Friesland
- 4 Haarlem IJmond
- 5 Zaanstreek Waterland
- 6 Noord-Holland Zuid
- 7 Gooi en Vechtstreek

Zie figuur 8 voor een overzicht van de gebiedsindeling.

Figuur 8: De gebieden voor de gebiedscontracten



Deze zijn nu alle operationeel. Daarnaast is een prestatiecontract voor de nieuwe delen van de N201 afgesloten.

In mei 2015 is het eerste geïntegreerde gebiedscontract (Kop van Noord-Holland) aanbesteed voor een periode van 10 jaar. In 2015 is gestart met het maken van de volgende twee gebiedscontracten. Hiervoor zijn de gebieden 2+3 (West-Friesland en Alkmaar e.o.)⁴⁾ en 7 (Gooi- en Vechtstreek) geselecteerd. Daarna volgen de resterende drie gebiedscontracten.

De belangrijkste taak die van de provincie richting de opdrachtgever verschuift is het programmeren van het onderhoud. De opdrachtnemer zal in samenwerking met de provincie, een meerjarenplanning opstellen, waarin hij aangeeft waar en wanneer hij vast onderhoud en variabel onderhoud denkt uit te voeren. Met het plannen van de werkzaamheden houdt de opdrachtnemer rekening met de gehele levenscyclus van het areaal. De meerjarenplanning bevat daarnaast een efficiënte afstemming van vast onderhoud met variabel onderhoud, vervangingen en nieuwbouw. Er zal een balans gevonden moeten worden tussen de vrijheid voor de opdrachtnemer om tot een optimale onderhoudsplanning te komen en de regie die wij willen voeren op de programmering. Daarom is de samenwerking een belangrijk onderdeel van de contractvorming. Om de opdrachtnemer de vrijheid te geven om met efficiënte en innovatieve oplossingen te komen, zal de samenwerking zich niet richten op de uitvoering van de maatregelen, maar op het beheersen van de risico's. Er wordt dus niet meer gesproken over het aantal keren maaien, maar over de beheersing van het risico dat het gras te hoog wordt en de gevolgen die dat heeft voor bijvoorbeeld zichtbaarheid bermplankjes.

De gebiedscontracten zorgen voor een wijziging van de manier waarop het onderhoud is meegenomen in de begroting. Het onderscheid van vast en variabel onderhoud wordt minder van belang. De verwachting is dat het kasritme veel gelijkmatiger zal zijn, waardoor de behoefte aan een egalisatievoorziening (zoals nu gebruikt voor variabel onderhoud) verminderd.

Het streven is om in 2018 het gehele beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur via de gebiedscontracten uit te voeren.

Door de invoering van de gebiedscontracten zal de provincie Noord-Holland meer regie gaan voeren op beheer en onderhoud van onze kapitaalgoederen en optimaal de expertise van de markt benutten.

4.5 SLIMME INFRASTRUCTUUR, DATA EN INFORMATIE

Er zijn en komen nieuwe technologieën beschikbaar om de mobiliteit beter te faciliteren. De 'Routekaart Beter Geïnformeerd op weg' beschrijft mogelijke transitiepaden. Auto's worden steeds slimmer en gaan zelf sturen en navigeren: van rijtaakondersteuning naar een volledig autonome auto, zo wordt voorspeld. Dat betekent ander verkeersmanagement en een andere rol voor de huidige verkeerscentrales. Met coöperatieve technieken kan "slimme infrastructuur" communiceren met voertuigen die in steeds grotere mate geautomatiseerd (zelfstandig/autonoom) worden. De intelligente auto levert zelf informatie over de situatie op de weg en de alternatieve routes, bijna real time informatie over incidenten, filevorming, maar ook over de staat van de weg of plotselinge wijzigingen in het weer. De vraag is hoe de transities die in de Routekaart zijn voorzien er uitzien en welke rol de overheid met verkeersmanagement en verkeerscentrales moeten gaan spelen. Er wordt een verkenning uitgevoerd om in beeld te brengen hoe dit er dan uit moet gaan zien rond 2020-2025. Het ligt voor de hand de verkenning gezamenlijk met ketenpartners uit te voeren.

De nieuwe technologieën langs de weg en in de auto zullen veranderingen teweeg brengen in zowel de fysieke infrastructuur als de verkeersmanagementsystemen. Omdat de uitkomsten nog niet bekend zijn is er geen inzicht in de gevolgen voor de instandhoudingslasten. In deze nota gaan we uit van de huidige instandhoudingslasten.

4.6 CENTRALE AANSTURING AREAAL

De provincie heeft nu twee bedieningscentrales in Hoofddorp (tunnel en verkeersmanagement) en over een paar jaar drie, mogelijk 4 bedieningscentrales na realisatie van de centrale(s) voor bediening van bruggen en sluisen. Daarmee kunnen beweegbare kunstwerken en tunnels worden bewaakt en bestuurd en het wegverkeer op een belangrijk deel van ons netwerk worden geïnformeerd, geleid en gestuurd. Op dit moment wordt verkend of dit efficiënter en effectiever kan door activiteiten van de centrales te bundelen. Niet alleen binnen PNH maar ook met andere overheden. Daarnaast wordt verkend hoe dit herkenbaar kan worden geborgd binnen de begroting. Randvoorwaarde daarbij is dat dit tenminste budgettair neutraal is. Meer informatie over de bedieningscentrale is te vinden in bijlage IV.

De bundeling van centrales kan de komende vijf jaar tot wijzigingen leiden zowel voor de organisatie als voor de financiën. Aangezien het een randvoorwaarde is dat dit tenminste budgettair neutraal is, wordt in deze nota uitgegaan van gelijkblijvende instandhoudingslasten.

4) De gebieden Alkmaar e.o. en West-Friesland worden voor de geïntegreerde gebiedscontracten beschouwd als één gebied.

4.7 ASSETMANAGEMENT

De provincie wil krachtig regie blijven voeren. Een van de ontwikkelingen die de provincie in staat stelt om een krachtige regisseur te zijn, is de invoering van assetmanagement. Assetmanagement is een methode om transparant een afweging te kunnen maken tussen de kosten over de gehele levenscyclus, de prestaties en de risico's. Het geeft een helder beeld over hoe de beleidsdoelstellingen behaald worden. Assetmanagement richt zich op het beheren, onderhouden en bouwen van de infrastructurele kapitaalgoederen met maatschappelijk nut en alle bijbehorende processen. Door veel aandacht te geven aan het evalueren van de doorlopen stappen wordt gewerkt aan een continue verbetering van het assetmanagement.

De ontwikkeling naar een assetmanagementorganisatie brengt de volgende voordelen met zich mee:

- Assetmanagement maakt transparant hoe de beheercyclus verloopt, welke werkprocessen daarin te onderscheiden zijn en welke activiteiten daarbij horen.
- Assetmanagement draagt bij aan de doelstelling om sneller en beter te reageren op de wensen vanuit de politiek, de consequenties hiervan in kaart te brengen en vervolgens op een efficiënte wijze de (door de politiek) gestelde doelstellingen te bereiken.
- Zowel aan het bestuur als het publiek kunnen keuzes helder worden weergegeven. Assetmanagement verbindt de doelstellingen van de organisatie op strategisch, tactisch en operationeel niveau op een transparante wijze.
- Constante kwaliteit met de optimale inzet van middelen. Er worden bewuste keuzes gemaakt in het onderhoud (de prestaties, kosten en risico's van de asset). Hierdoor ontstaat een voorspelbare planning en kostenontwikkeling.
- Gericht investeren, zonder dat de eigen risico's toenemen. Doordat de kosten over de gehele levenscyclus (LCC), de prestaties en risico's in beeld zijn, kan precies bepaald worden waar investeren het meeste financieel en maatschappelijk rendement oplevert.

Figuur 9: Assetmanagement systeem



Het assetmanagementsysteem Infrastructuur bestaat uit een zestal stappen, zoals in figuur 9 staat weergegeven. Door deze stappen continu te doorlopen wordt het areaal op een transparante en efficiënte manier beheerd.

Bij het assetmanagement wordt gestreefd naar een optimum van prestaties van het netwerk, risico's en de kosten over de gehele levenscyclus.

De prestaties zijn gekoppeld aan een aantal beleidsthema's. Binnen het assetmanagement worden dat bedrijfswaarden genoemd. Er zijn een vijftal bedrijfswaarden afgeleid uit het beleid van de provincie. Deze zijn: Doorstroming, Leefbaarheid, Veiligheid, Imago en Kosten. Deze bedrijfswaarden sluiten ook aan op de beleidsthema's uit de CROW beeldkwaliteits-systematiek. Door te kijken naar de afzonderlijke bedrijfswaarden kan gericht worden gestuurd en kan inzichtelijk worden gemaakt welke prestaties geleverd worden door de individuele assets.

De risico's worden binnen het assetmanagement beheerst door middel van twee typen risicomangement: de risico's ten aanzien van de processen (AM-systeemrisicomangement) en de risico's ten aanzien van de assets (Assetrisicomangement). De komende periode wordt gebruikt om in kaart te brengen welke prestaties gehaald worden op de afzonderlijke bedrijfswaarden en wat onze risicopositie is met de huidige budgetten. Hierdoor wordt het mogelijk om in een volgende Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen de afweging tussen prestaties, risico's en kosten te maken.

Omdat assetmanagement volgens een systematische en gestandaardiseerde werkwijze verloopt, kan een assetmanagementorganisatie gecertificeerd worden volgens ISO 55001. De ISO 55001 is begin 2014 tot stand gekomen. De certificering is een goede methode om het assetmanagement binnen de organisatie te borgen.

Het is echter geen doel op zich en het behalen van het certificaat is ook niet het eindpunt. Om de certificering te behouden is het noodzakelijk om het assetmanagement continue te blijven ontwikkelen en verbeteren.

De invoering van het assetmanagement maakt het mogelijk om gericht te kunnen sturen op beleidsthema's door middel van de bedrijfswaarden en daaruit volgend de kaders uit deze nota. Centraal hierbij staat de afweging tussen prestaties, risico's en kosten. Dit zal het nieuwe kader vormen voor het toekomstige onderhoud.

4.8 WET HOF

De wet Hof, wat staat voor 'houdbare overheidsfinanciën', maakt decentrale overheden medeverantwoordelijk voor het terugdringen van het Nederlandse begrotingstekort. Dat moet omdat tekorten van gemeenten of provincies door Brussel worden meegeteld bij de berekening van het begrotingstekort, dat niet meer dan 3 procent mag bedragen.

Het EMU-saldo (het tekort onder de wet Hof) wordt bepaald door het verschil tussen de euro's die in de kas vloeien en de euro's die er in hetzelfde jaar uit gaan. De wet Hof is dus relevant voor investeringen vanuit onze reserves (EXIN-H, TWIN-H) en niet voor jaarlijkse kosten die uit de exploitatiebegroting van de provincie worden betaald, zoals vast onderhoud. Ook uitgaven ten laste van een voorziening belasten het EMU-saldo. Dit is het geval voor variabel onderhoud

Binnen het PMO kunnen de volgende uitgaven worden onderscheiden:

- 1 Vervangingsinvesteringen;
- 2 Vast onderhoud en
- 3 Variabel onderhoud

Deze uitgaven worden op verschillende manieren gedekt in de begroting. Hieronder kort een beschrijving van de dekking en de weerslag daarvan op het EMU-saldo.

- 1 Vervangingsinvesteringen:
 - A Vervangingsinvesteringen die worden geactiveerd op de balans. De hieruit voortvloeiende kapitaallasten (afschrijving +rente) worden als lasten opgenomen in de begroting. De dekking van de kapitaallasten vindt plaats uit de algemene dekkingsmiddelen. Voor het berekenen van het EMU-saldo zijn kapitaallasten niet van belang. Het volledige investeringsbedrag belast het EMU-saldo.
 - B Vervangingsinvesteringen die gedekt worden uit een reserve: Het volledige investeringsbedrag belast het EMU-saldo.
- 2 Vast onderhoud: Voor het vast onderhoud zijn (structurele) budgetten in de begroting opgenomen. Dekking vindt plaats uit de algemene middelen. De uitgaven voor vast onderhoud zijn EMU neutraal.
- 3 Variabel onderhoud: De uitgaven voor variabel onderhoud worden gedekt door onttrekkingen uit de voorziening 'Groot onderhoud wegen en vaarwegen'. De impact op het EMU-saldo wordt bepaald door de omvang van de onttrekkingen in een bepaald jaar.

Bij de plenaire behandeling van de Wet Hof in de Tweede Kamer en de Eerste Kamer heeft de minister verklaard dat de Wet Hof geen belemmeringen op zal leveren voor de investeringen van de decentrale overheden. In deze kabinetsperiode zullen geen sancties worden toegepast.

Dit laat niet onverlet dat het risico aanwezig is dat de forse investeringen die de provincie de komende 10 jaar voornemens is te gaan doen (niet alleen vervangingsinvesteringen maar ook grote projecten als bv. de Zeesluis, de N23) een rol kunnen gaan spelen in relatie tot de maximum toelaatbare tekortnorm voor medeoverheden (in 2015 0,5 % BBP, in 2016 en 2017 is de tekortnorm resp. 0,4% en 0,3% BBP).

Samenvatting

In deze nota worden trends benoemd die van invloed zijn op het beheer en onderhoud van het areaal. Zo wordt uitgegaan van een lichte groei van de intensiteiten op het provinciale wegennet.

De provincie werkt toe naar een verduurzaming van de infrastructuur, waarbij wordt gekeken naar de kosten en opbrengsten over de gehele levenscyclus. Naast de duurzame initiatieven die al toegepast worden, zal bij projecten gekeken worden naar de kansen en mogelijkheden die er zijn om de duurzaamheid te verbeteren.

Bij uitvoering van het onderhoud wordt de hinder voor zowel omwonenden als weggebruikers geminimaliseerd. Dit stelt extra eisen aan deze uitvoering.

De provincie wil meer in regie werken en bereikt dit door de invoering van geïntegreerde gebiedscontracten. Hierdoor zal een aantal taken, waaronder het programmeren van het onderhoud, in samenwerking met de markt worden uitgevoerd. Deze nieuwe manier van contracteren heeft ook gevolgen voor de manier waarop het onderhoud is meegenomen in de begroting.

De provincie realiseert op dit moment een aantal bedieningscentrales. Onderzocht wordt of bundeling van deze centrales kan leiden tot een grotere efficiency. Dit zal leiden tot zowel organisatorische als financiële wijzigingen.

De invoering van het assetmanagement maakt het mogelijk om gericht te kunnen sturen op beleidsthema's door middel van de bedrijfswaarden. Centraal hierbij staat de afweging tussen prestaties, risico's en kosten. Dit zal het nieuwe kader vormen voor het toekomstige onderhoud. De Wet Hof zal onder het huidige kabinet geen belemmeringen geven voor de investeringen van de decentrale overheden. Maar het risico is aanwezig dat onder een nieuw kabinet de forse investeringen die de provincie de komende 10 jaar voornemens is te gaan doen een rol kunnen gaan spelen in relatie tot de maximum toelaatbare tekortnorm voor medeoverheden.



BEHEER EN ONDERHOUDSCYCLUS

Dit hoofdstuk richt zich op de wijze waarop de beschikbare middelen zo efficiënt mogelijk worden ingezet. Daarbij wordt aangegeven hoe de operationele uitvoering invulling geeft aan de beleidsvisie.

In dit hoofdstuk zal de beheer en onderhoudscyclus nader toegelicht worden. De stappen die genomen worden om vanuit het beleid te komen tot de operationele maatregelen staan hierbij centraal.

5.1 VERTALING BELEID NAAR BEHEER EN ONDERHOUD

Het beleid van de provincie ten aanzien van het onderhoud moet vertaald worden naar de operationele taken en activiteiten. Hierbij worden kaders voor het programmeren opgesteld, voorwaarden waaraan de uitvoering moet voldoen, afstemming met de omgeving. Daarnaast worden ook de rollen, taken en verantwoordelijkheden beschreven. Al deze zaken zijn opgenomen in het Beheerplan Infrastructurele Kapitaalgoederen 2012-2016. Dit beheerplan wordt volgend jaar geactualiseerd.

5.2 INSPECTEREN

Het beeldkwaliteitsniveau bepaalt, naast de leeftijdsopbouw en de staat van onderhoud van het areaal of en in welke mate er onderhoudsmaatregelen nodig zijn. Het bepalen van de benodigde onderhoudsmaatregelen kan door middel van inspecties en metingen worden vastgesteld.

Het Inspectie Meerjaren Programma (IMP) biedt inzicht in alle benodigde inspecties en onderzoeken die nodig zijn om de kapitaalgoederen goed te kunnen beheren. Binnen het IMP worden drie verschillende uitgangspunten waarop inspecties zijn gebaseerd onderscheiden:

- Wettelijk verplichte inspecties (Arbo-wet, wegenwet, etc.);
- Instandhoudingsinspecties (gericht op de technische staat van onderhoud);
- Kwaliteitstoetsen (gericht op het toetsen, of aan de afgesproken kwaliteitsniveaus en beleidsdoelstellingen wordt voldaan).

De inspecties geven een beeld van de werkelijke onderhoudstoestand en biedt de mogelijkheid om op basis van met name de toestand een keuze te maken met betrekking tot de te nemen maatregelen.

5.3 PROGRAMMEREN VAN ONDERHOUD (PMO)

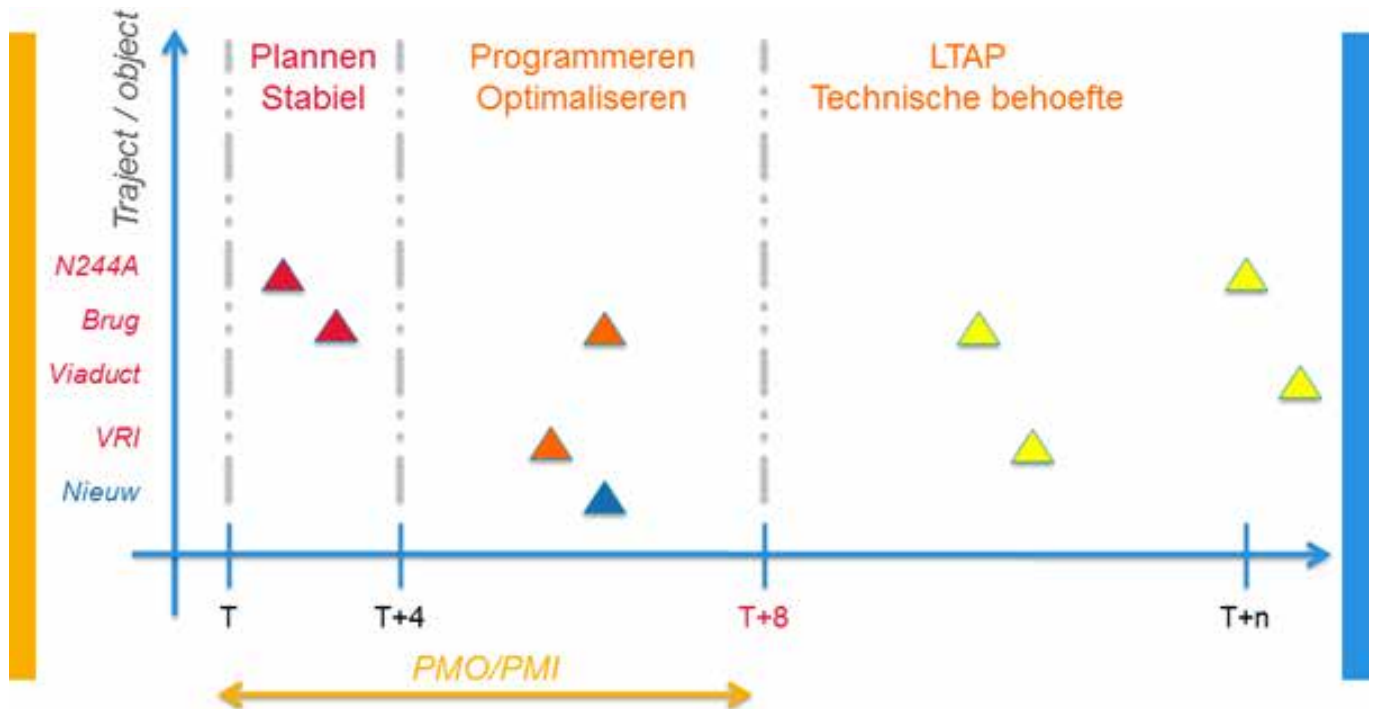
Op basis van de kaders en kwaliteitseisen uit de Nota Kapitaalgoederen en de vertaling naar beheereisen, wordt het Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud (PMO) opgesteld. Dit geeft inzicht in welke instandhoudingmaatregelen en financieringsbehoeften noodzakelijk zijn om de functies en kwaliteitsniveaus, die voor het areaal bestuurlijk zijn vastgesteld, in stand te houden.

Om het beheer goed vorm te kunnen geven is inzicht in het onderhoud op de langere termijn (> 8 jaar) noodzakelijk. Om dit inzicht te verkrijgen wordt ook een lange termijn assetplanning (LTAP) opgesteld voor alle objecten. De LTAP bevat alle technische maatregelen om het object gedurende zijn gehele levenscyclus zo efficiënt mogelijk in stand te houden. Dit wordt voor alle objecten in kaart gebracht.

In figuur 10 wordt de relatie tussen de LTAP en het PMO weergegeven. Zichtbaar is dat voor de lange termijn gebruik wordt gemaakt van de technische onderhoudsbehoefte uit de LTAP. Op de middellange termijn worden werken geprogrammeerd in overleg met de omgeving. Op de korte termijn worden de geprogrammeerde werken verder uitgewerkt en projectmatig richting uitvoering gebracht. De middellange- en korte termijn komen terug in het PMO. Het PMO wordt jaarlijks geactualiseerd en vastgesteld door PS bij de begrotingsbehandeling.



Figuur 10: Proces programmeren



5.4 PROVINCIAAL MEERJARENPROGRAMMA INFRASTRUCTUUR (PMI)

Op basis van de Investeringsstrategie, het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan (PVVP) en de toekomstige Omgevingsvisie wordt het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) opgesteld. Dit geeft inzicht in de besteding van middelen aan nieuwe infrastructuur.

Figuur 11: Samenhang tussen PMI en PMO



5.5 SYNERGIE TUSSEN ONDERHOUD EN NIEUWBOUW

De relatie tussen PMO en PMI ligt in de gecombineerde aanpak van onderhoud en investeringen. Daar waar mogelijk worden onderhoud en nieuwbouw gecombineerd. Mogelijkheden om te combineren worden onderzocht in trajectstudies. Op basis van het PMI en PMO wordt bepaald voor welke trajecten een trajectstudie toegevoegde waarde heeft. De criteria die hierbij gelden zijn:

- Welke wegonderdelen komen in aanmerking voor groot onderhoud en welke kansen voor weginrichting biedt dat?
- Voor welke trajecten zijn al afspraken met omgeving gemaakt over investeringsmaatregelen?
- Op welke trajecten bestaan grote knelpunten op het gebied van veiligheid, doorstroming of leefbaarheid?
- Wat is de omvang van het project als deze knelpunten geoptimaliseerd moeten worden?

Voor sommige trajecten kan de conclusie zijn dat alleen variabel onderhoud aan de orde is, met eventueel kleine quick-wins. Van andere trajecten kan al bekend zijn dat er grotere problemen spelen die een trajectstudie rechtvaardigen, omdat bepaalde knelpunten bijvoorbeeld zijn opgenomen in het PMI en/of de Investeringsstrategie.

Het resultaat van een uitgevoerde trajectstudie is een trajectnota en statusrapport, waarin de scope van het project is toegelicht en varianten (bestuurlijk) zijn afgewogen. Ook is hierin aangegeven hoe het project gefinancierd wordt.

5.6 AFSTEMMING VAN WEGWERKZAAMHEDEN

Om de verstoring van de doorstroming tijdens wegwerkzaamheden tot een minimum te beperken worden wegwerkzaamheden regionaal afgestemd met collega wegbeheerders. Onder de naam RegioRegie wordt geïnventariseerd welke werkzaamheden gepland staan en wordt de termijn van uitvoering verschoven wanneer blijkt dat een combinatie van werkzaamheden tot grote vertraging leidt. De uitkomst van RegioRegie is een lijst met afgestemde werkzaamheden waarbij tijdsloten zijn toegekend aan projecten.

Een paar weken voor uitvoering van de werkzaamheden dient de aannemer een uitvoeringsplan in bij de provincie. Het verkeerscoördinatiepunt (VCP) toetst de plannen van de aannemer.

Het geeft tijdelijke en definitieve tijdsloten af, beoordeelt tijdelijke verkeersmaatregelen, beoordeelt samen met de weginspecteurs de veiligheid en waarborgt aanrijtijden van hulpdiensten.

5.7 UITVOERING

De afgelopen jaren zijn er twee grote ontwikkelingen doorgevoerd binnen de provincie Noord-Holland om de efficiency bij de uitvoering van projecten te verbeteren: het Integraal Project Management en Geïntegreerde Contracten. Beide ontwikkelingen zullen hieronder nader worden toegelicht.

IPM

Als onderdeel van de efficiencyverbetering is ook de omvang van contracten toegenomen. Daartoe wordt gewerkt in teams met specialisten volgens het IPM-model (Integraal Project Management). De projecten worden uitgevoerd door een integraal projectteam. Gedurende alle fases van het project is zo duidelijk welke taken bij welk lid van het projectteam zijn belegd. IPM onderscheidt 5 processen: Projectmanagement, Risicobeheersing, Omgevingsmanagement, Technisch management en Contractmanagement. De IPM-organisatie kent aan elk proces een specifieke rol toe. Verschillende rollen kunnen vervuld worden door een of meerdere personen. Iedere rol heeft wel een eigen ondersteunend team.

UAV-GC

Er is al geruime tijd een ontwikkeling in de markt gaande die “meer markt – minder overheid” mogelijk maakt. We hebben hier voluit voor gekozen. Het veranderprogramma is inmiddels afgerond en overgedragen aan de lijn. Inmiddels wordt 90% van de lopende opdrachtenportefeuille met geïntegreerde contracten (UAV-GC) voorbereid. Opleidingen en een aantal pilots lopen onverminderd door. Het streven is vanaf 2017 te werken met gebiedsgerichte en geïntegreerde prestatie beheercontracten, naast een beperkt aantal grotere realisatiecontracten. We denken daarbij toe te kunnen met een compacte en “slimmere” organisatie.

Kenmerkend voor een geïntegreerde contractvorm is de samenvoeging van taken en verantwoordelijkheden binnen de bouwprocesfuncties in één te contracteren partij. De Opdrachtgever blijft de rol van initiatiefnemer van het project vervullen en Opdrachtnemer realiseert het project door middel van ontwerp- en uitvoeringswerkzaamheden. Binnen de kaders van de UAV-GC worden 4 rollen onderscheiden te weten: Initiatief, Ontwerp, Uitvoering en Meerjarig onderhoud.

Het staat de Opdrachtgever in principe per project vrij om invulling te geven aan de verdeling van taken binnen de rollen van ontwerp, uitvoering en meerjarig onderhoud. De UAV-GC geeft de mogelijkheid om de verantwoording en actieve betrokkenheid voor het ontwerp te verschuiven en te verdelen tussen Opdrachtgever en Opdrachtnemer. Dit geldt eveneens voor de functie van uitvoering. Binnen het bouwproces zijn de volgende fasen te onderscheiden: Projectvoorbereidingsfase, Precontractfase, Contractfase, Aanbestedingsfase, Realisatiefase en Nazorgfase.

5.8 OVERDRACHT NAAR BEHEER

Het overdrachtsproces na realisatie van een project moet er voor zorgen dat de documenten en data tijdig beschikbaar zijn voor de beheerende partij. De beheerder kan zo altijd beschikken over de juiste data en beheergegevens; De onderhoudstoestand van de provinciale infrastructuur is zo altijd actueel en maakt zo de beheercirkel weer sluitend.

Samenvatting

De verbeterde beschikbaarheid van areaalgegevens maakt het mogelijk om verder vooruit te plannen en zo het beheer en onderhoud te optimaliseren over de gehele levensduur van een object. Naarmate het uitvoeringsmoment dichterbij komt, wordt de planning steeds betrouwbaarder. Een integrale afweging tussen nieuwbouw- en onderhoudsactiviteiten maakt het mogelijk om efficiënter met de beschikbare middelen om te gaan. Een goede overdracht van projecten en de bijbehorende informatie tussen de beheerder en de realisator is van groot belang. Ook bij de uitvoering wordt gezocht naar meer efficiency door gebruik te maken van nieuwe contractvormen en Integraal Project Management om deze aan te sturen.



FINANCIERING

In dit hoofdstuk wordt aangegeven wat de geraamde kosten zijn voor het beheer en onderhoud van de kapitaalgoederen en hoe deze in de begroting worden gedekt.

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de normbudgetberekening gepresenteerd. Het hoofdstuk begint echter met een beknopte toelichting op de berekeningssystematiek en het toelichten van de gehanteerde uitgangspunten.

6.1 TOELICHTING OP DE GEHANTEERDE SYSTEMATIEK

6.1.1 Normkostensystematiek in het algemeen

Om te kunnen bepalen wat de jaarlijkse gemiddelde beheerkosten zijn, wordt gebruik gemaakt van de landelijke toegepaste beheerskostensystematiek van de CROW (publicatie 145). Dit wordt ook wel normbudgetberekening genoemd. Het resultaat van deze berekening is een normbudget. Het normbudget is het jaarlijks gemiddeld benodigde budget om al het areaal eeuwigdurend te kunnen beheren.

Figuur 12: Normbudget = areaalgegevens x kwaliteitsambities x kostenkengetallen



De beheerskostensystematiek stelt een bestuur in staat weloverwogen te kiezen voor een kwaliteitsniveau waarop de kapitaalgoederen onderhouden dient te worden. Verschillende keuzes voor wat betreft de onderhoudsniveaus resulteren in verschillende kosten⁵ voor beheer. Met de systematiek is het mogelijk om de keuzes en de daarbij behorende kosten naast elkaar te zetten.

6.1.2 Hoe zijn de nieuwe normbudgetten tot stand gekomen?

Vorig jaar is aan een onafhankelijk ingenieursbureau, dat gespecialiseerd is in kostenkengetallen, opdracht gegeven voor een nieuwe normbudgetberekening. Doordat nu meer gedetailleerde areaal gegevens aanwezig zijn dan bij de Nota Kapitaalgoederen 2011, kan het nieuwe normbudget nauwkeuriger berekend worden. Namelijk op het meest nauwkeurige niveau 3 van de CROW. De CROW hanteert drie detailniveaus, waarop een normkostenberekening opgesteld kan worden, van globaal (CROW niveau 1) tot gedetailleerd (CROW niveau 3). Afhankelijk van het doel of de mate van de beschikbare informatie kan een niveau gekozen worden.

Ook zijn de uitgangspunten bij areaaluitbreidingen getoetst en is de toekomstige areaaluitbreiding berekend. De meerjarige beheer- en onderhoudskosten van een areaaluitbreiding worden voorafgaand aan de realisatie geraamd en in de investeringskredietaanvraag opgenomen. De raming van de beheer-

5) Deze kosten zijn exclusief de apparaatskosten net als bij de vorige Nota Kapitaalgoederen.

en onderhoudskosten bedraagt conform de CROW systematiek ongeveer 3% van het investeringsbedrag zoals opgenomen in de Nota Kapitaalgoederen 2011. Het percentage zonder de kosten voor vervanging is lager en bedraagt bij wegen dan 1,95% en bij vaarwegen 1,2% van het investeringsbedrag.

De verhoudingen zijn in het onderzoek opnieuw berekend. Deze controleberekening is gecalculleerd door de totale beheerkosten voor het provinciale areaal, uit te drukken in de totale vervangingswaarde van het provinciale areaal.

Daarnaast is er een nacalculatie gedaan van 4 gerealiseerde investeringsprojecten. Voor de nacalculatie zijn 4 representatieve investeringsprojecten geïdentificeerd. Het nieuwe areaal in deze projecten heeft ook een keer de cyclus vast en variabel onderhoud doorgemaakt. Op basis van de facturatie hierover is een nacalculatie gedaan over de hoogte en verhouding tussen de kostencomponenten vast, variabel en vervanging.

De robuustheid en betrouwbaarheid van de uitkomsten van de gedetailleerde normbudgetberekening van het ingenieursbureau op CROW niveau 3 zijn op vijf verschillende manieren gecontroleerd. De uitkomsten van de normbudgetberekening zijn:

- 1 vergeleken met een controle berekening gemaakt op niveau 2 van de CROW;
- 2 getoetst door middel van een 'second opinion' door een onafhankelijk adviesbureau;
- 3 vergeleken met de normbudgetberekening van de Nota Kapitaalgoederen 2011;
- 4 met behulp van een benchmark vergeleken met een vergelijkbare provincie;
- 5 vergeleken met de uitgaven uit het verleden en de geprogrammeerde toekomstige uitgaven voor beheer en onderhoud.

In paragraaf 6.2.1 worden de uitkomsten van de vijfvoudige controle weergegeven.

6.1.3 Taakstellend onderhoudsbudget

De provincie Noord-Holland streeft er naar om efficiënter te werken dan de norm. Dit noemen we ook wel het 'taakstellend normbudget'. In het taakstellend normbudget is een korting op het berekende normbudget doorgevoerd (vast en variabel). Dit is de basis voor de jaarlijks in de begroting beschikbare gestelde budgetten voor beheer en onderhoud. De provincie Noord-Holland streeft er namelijk naar om met minder budget het beheer en onderhoud te kunnen uitvoeren met behoud van de kwaliteit. Dit wordt bereikt door efficiënter en slimmer te werken. Daardoor is het mogelijk om in de praktijk minder geld uit te geven aan beheer en onderhoud dan de uitkomsten van de normbudgetberekening laten zien. De efficiencymaatregelen waarmee dit wordt bereikt zijn onder andere de trajectbenadering, kostprijssturing, de invoering van gebiedscontracten en de invoering van assetmanagement.

6.1.4 De werkelijke onderhoudsbehoefte: Vast onderhoud, Variabel onderhoud en Vervanging

Naast het (taakstellend) normbudget is het ook van belang om te weten wat de werkelijke onderhoudsbehoefte is. De werkelijke onderhoudsbehoefte is de per jaar geraamde kosten op basis van de werkelijk benodigde beheer en onderhoudsactiviteiten (in dat jaar). De norm gaat uit van jaarlijks gelijke bedragen, terwijl de werkelijke onderhoudsbehoefte (voor variabel en vervanging) zich kenmerkt door grote jaarlijkse schommelingen (pieken en dalen). Hoe langer de periode is hoe dichter het gemiddelde van deze jaarlijkse bedragen bij de norm komt.

De omvang van de jaarlijkse schommelingen in het werkelijk benodigde onderhoudsbudget kunnen verklaard worden door een aantal mechanismen. De verschillen in jaarlijkse behoefte nemen toe naarmate de onderhoudsfrequentie langer is. Bij het vast onderhoud is de behoefte jaarlijks vrijwel gelijk omdat de onderhoudsfrequentie van het vast onderhoud vaak jaarlijks is (bijvoorbeeld het maaien van de bermen), terwijl bij het variabel onderhoud de jaarlijkse behoefte verschillend is afhankelijk van het voor dat jaar verwachte variabele onderhoud (bijvoorbeeld het vervangen van een asfaltdeklaag). Een ander mechanisme dat invloed heeft op de omvang van de jaarlijkse schommelingen, is de leeftijd van het areaal. Bij ouder areaal komen vaker dure vervangingen voor die grote verschillen tussen de jaarlijkse bestedingen kunnen veroorzaken.

Voor de werkelijke onderhoudsbehoefte is een doorkijk gemaakt tot 2040 en voor vervanging zelfs tot 2065. Dit is nieuw ten opzichte van de Nota Kapitaalgoederen 2011. Om de benodigde bedragen te bepalen is geïnventariseerd wat de verwachte jaarlijkse onderhoudsbehoefte is op basis van leeftijd en toestand (inspecties) van ons (vaar)wegennetwerk naar de toekomst teneinde het areaal in stand te houden.

6.1.5 De werkelijke budgetten

Onder het werkelijke budget verstaan we het jaarlijkse in de begroting beschikbare gestelde budget voor beheer en onderhoud. Vast en variabel onderhoud en vervangingsinvesteringen worden op verschillende wijze in de begroting⁶⁾ verwerkt.

Vast onderhoud

Voor vast onderhoud wordt in de begroting (exploitatie) een jaarlijks budget opgenomen, gelijk aan het taakstellend normbudget, omdat er weinig jaarlijkse fluctuaties in de uitgaven zijn.

Variabel onderhoud

Voor het variabel onderhoud is een dergelijke werkwijze niet praktisch, er is namelijk een grote variatie in budgetbehoefte per jaar, waar je flexibel mee om moet kunnen gaan. Er is een voorziening variabel onderhoud in de begroting opgenomen. De (egaliserende) voorziening wordt jaarlijks met een gelijkblijvend (norm) bedrag gevoed. Onttrekking uit de voorziening vindt plaats op basis van de werkelijke kosten.

Vervanging

Met een vervangingsinvestering wordt op dezelfde wijze omgegaan als met een nieuwe investering: er worden kredieten verstrekt via het PMI/PMO. In het PMO staat voor de vervangingsinvesteringen de geraamde kasraming weergegeven. Deze kasramingen kunnen worden beschouwd als het investeringsbudget. De investeringen worden over een aantal jaren (25) afgeschreven. De afschrijvingskosten en de bijkomende rentekosten vormen tezamen de kapitaallasten.

6.2 RESULTATEN VAN DE NORMBUDGETBEREKENING

In deze paragraaf worden de resultaten van de normbudgetberekening gepresenteerd, in bijlage VI staat de uitgebreide analyse. Deze inzichten zijn als input gebruikt voor het meerjarig financieel perspectief bij Kaderbrief/begroting 2016.

6.2.1 Uitkomsten normbudgetberekening en controles; het normbudget

De berekening van de normkosten op CROW detailniveau 3 heeft, na verwerking van de vijf controles, een getotaliseerd normbudget opgeleverd van 92,9 miljoen euro per jaar. De volgende tabel geeft een overzicht van hoe dit bedrag op hoofdlijnen is opgebouwd.

Tabel 6: Nieuw normbudget

NORMBUDGET			
	Wegen	Vaarwegen	totaal
Normbudget vast onderhoud	€ 21,32	€ 4,96	€ 26,28
Normbudget variabel onderhoud	€ 22,66	€ 7,73	€ 30,39
Normbudget vast- en variabel onderhoud	€ 43,99	€ 12,69	€ 56,68
	€ -	€ -	€ -
Normbudget vervangingsonderhoud	€ 24,84	€ 11,42	€ 36,26
Totaal normbudget	€ 68,83	€ 24,11	€ 92,93

De berekening is met goed gevolg op vijf verschillende manieren gecontroleerd. De controle met de minder gedetailleerde berekeningsmethode CROW niveau 2 liet vergelijkbare uitkomsten zien. Een onafhankelijk adviesbureau concludeerde in haar second opinion dat de uitkomst van de normbudgetberekening na wat verduidelijkingen aannemelijk is. De uitkomsten van de normbudgetberekening blijkt in lijn met de oude berekening die is gemaakt voor de Nota Kapitaalgoederen 2011. In de Nota Kapitaalgoederen 2011 was het totaal geraamde normbudget voor 2014 94,1 miljoen euro en nu is het totale normbudget berekend op 92,9 miljoen euro⁷⁾. Dit verschil van 1,3% is binnen de bandbreedte van de berekeningsnauwkeurigheid. Er zit wel een verschil in de onderverdeling van het vast en variabel onderhoud tussen beide berekeningen. Dit is te verklaren door verschillen in de definities van vast en variabel onderhoud. Het verschil tussen vast en variabel onderhoud is niet altijd scherp gedefinieerd. Daarnaast zijn vast en variabel onderhoud communicerende vaten. Door meer vast onderhoud uit te voeren hoeft er minder variabel onderhoud uitgevoerd te worden en andersom. Ook het verschil in detailniveau van de normbudgetberekening heeft invloed op de uitkomst. Met de komst van de gebiedscontracten is het niet meer nodig om onderscheid te maken tussen vast en variabel onderhoud, zowel uitvoerend als financieel. Ook blijkt de berekening in lijn met de normbudgetten van de provincie Zuid-Holland, qua areaal vergelijkbaar met de provincie Noord-Holland. Tot slot is gekeken of de berekende normbudgetten in lijn zijn met de werkelijke bestedingen van de afgelopen jaren en de geprogrammeerde toekomstige uitgaven en ook deze blijken in lijn te liggen met de normbudgetberekening van het externe bureau. We kunnen concluderen dat de uitkomsten van de normbudgetberekening robuust en betrouwbaar zijn. Voor meer informatie wordt verwezen naar bijlage VI.

6) Bij de invoering van de Gebiedscontracten is het onderscheid tussen vast en variabel onderhoud minder van belang. De verwachting is dat het kasritme gelijkmatiger zal zijn, waardoor de behoefte aan een egaliserende voorziening (zoals nu gebruikt voor variabel onderhoud) verminderd. De werkgroep Infra is gevraagd met een advies te komen voor de financiële inrichting die past bij de gebiedscontracten en andere toekomstige ontwikkelingen. Tot die tijd blijven we onderscheid maken tussen vast en variabel onderhoud.

7) Het normbudget dat is uitgerekend o.b.v. prijspeil 2014 en dient nog geïndexeerd te worden met het laatste indexcijfer van 1,017%

6.2.2 Taakstellend normbudget

Door efficiënter en slimmer te werken - o.a. door invoering van de gebiedscontracten en kostprijs sturing - verwachten we een behoorlijke besparing op vast en variabel onderhoud te halen. Dit zal oplopen tot een structureel jaarlijkse besparing van 7,8 miljoen euro in 2018. Dit bedrag kunnen we in mindering brengen op het normbudget.

6.2.3 Areaaluitbreiding

Als onderdeel van de nieuwe normkosten berekening zijn de percentages en verhoudingen tussen vast en variabel onderhoud en vervanging opnieuw berekend. En daarnaast zijn 4 representatieve investeringsprojecten op basis van werkelijke kosten intern nagerekend. Uit zowel de nacalculatie als de berekening is gebleken dat de percentages en verhoudingen nog steeds geldig zijn. Dit geldt voor zowel de wegen als de vaarwegen. De raming van de beheer en onderhoudskosten komt wederom uit op circa 3% van het investeringsbedrag. Wanneer gekeken wordt naar het onderscheid tussen vast en variabel dan blijkt deze onderverdeling ook goed overeen te komen. Zo werd de 3% beheer- en vervangingslasten bij wegen onderverdeeld in 35% vervanging, 30% variabel onderhoud en 35% vast onderhoud. De controleberekening komt uit op 36% vervanging, 33% variabel onderhoud en 31% vast onderhoud. De huidige verdeling van 65% voor vast en variabel onderhoud en 35% voor investeringen kan onverminderd worden gehanteerd. Voor vaarwegen geldt een verdeling van 40% voor vast en variabel onderhoud en 60% voor vervangingen. De percentages worden vervolgens met de 3% vermenigvuldigd om te komen tot een raming voor de beheerkosten voor het vast en variabel onderhoud. Dit is voor wegen en vaarwegen respectievelijk 1,95% ($65\% \cdot 3\%$) en 1,2% ($40\% \cdot 3\%$). De raming van de beheerkosten op basis van de 1,95%/1,2%- regel van het investeringsbedrag, wordt verwerkt in de meerjarenraming bij de actualisering van het meerjarig PMO-budget bij de kaderbrief. In het jaar van gereedkomen van de areaaluitbreiding vindt nacalculatie (P*Q) plaats van de beheer- en onderhoudskosten. Het beheer- en onderhoudsbudget wordt in het eerstvolgende begrotingsjaar in de begroting en de meerjarenraming op basis van de nacalculatie aangepast. De nacalculaties zullen gebruikt worden om de gehanteerde percentages te evalueren. Op de voorafgaande raming en de nacalculatie worden de vigerende afspraken over efficiencykortingen toegepast.

Op basis van deze toetsing kan geconcludeerd worden dat de huidige werkwijze ten aanzien van het beheer- en onderhoud van areaaluitbreiding nog steeds voldoet.

Op basis van de geprogrammeerde projecten in het PMI en PMO is uitgerekend hoeveel areaaluitbreiding we kunnen verwachten en wat hiervan de gevolgen zijn voor de benodigde werkelijke beheerbudgetten. Zie de volgende tabel voor de geprognostiseerde toekomstige beheerbudgetten inclusief areaaluitbreidingen.

Tabel 7: Areaaluitbreiding (cumulatief vanaf peiljaar 2014)

AREALUITBREIDING t.o.v. 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Totaal	0,74	1,4	3,12	4,2	8,4	8,4	8,58	9,39	12,12
Vast onderhoud	€ 0,59	€ 0,95	€ 1,87	€ 2,45	€ 4,72	€ 4,72	€ 4,81	€ 5,25	€ 6,72
Variabel onderhoud	€ 0,15	€ 0,45	€ 1,24	€ 1,74	€ 3,68	€ 3,68	€ 3,76	€ 4,14	€ 5,40

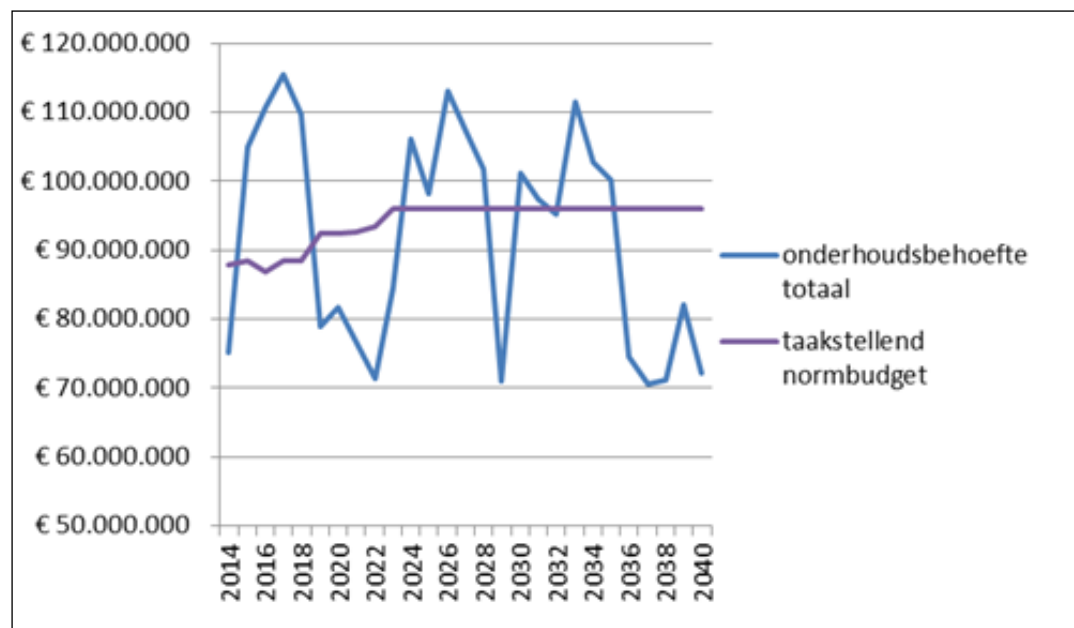
6.2.4 Werkelijke onderhoudsbehoefte (en vergelijking tussen de werkelijke onderhoudsbehoefte en het normbudget)

De werkelijke jaarlijkse onderhoudsbehoefte varieert per jaar en beweegt zich ongeveer rond de norm. De komende 4 jaren is de werkelijke onderhoudsbehoefte bijvoorbeeld hoger dan de norm, waarna hij de 4 jaar daarna weer lager is dan de norm. Na 2023 zal de onderhoudsbehoefte weer boven de norm zitten.

Indien we de volledige periode tot en met 2040 beschouwen, dan is de gemiddeld genomen de werkelijke onderhoudsbehoefte 2 miljoen euro per jaar lager dan het taakstellend normbudget. Als de onderhoudsbehoefte wordt uitgesplitst naar vervangingen en naar vast en variabel onderhoud, blijkt dat daartussen ook verschillen zitten. Bij de vervangingen zien we grotere schommelingen tussen de jaren. Gemiddeld genomen over de periode tot en met 2040 is het werkelijke budget voor vervangingen ruim 3 miljoen euro lager dan de taakstellende norm. Kijkend naar vast en variabel onderhoud, dan zit de onderhoudsbehoefte gemiddeld genomen circa 1 miljoen euro per jaar boven het taakstellend normbudget.

Overall is de werkelijke onderhoudsbehoefte dus redelijk in lijn met het (taakstellende) normbudget. In de berekeningen voor de toekomstige werkelijke onderhoudsbehoefte hebben wij rekening gehouden met besparingen door het efficiënter en slimmer werken.

Figuur 13: Onderhoudsbehoefte versus taakstellende norm voor het totale beheer en onderhoud t/m 2040



6.2.5 Budgetten in de begroting

Wanneer naar de budgetten van de begroting 2015 wordt gekeken, dan geeft het vast onderhoud een redelijk stabiel beeld. Met de jaren neemt dit toe door areaaluitbreiding.

Het budget van het variabel onderhoud geeft ook een redelijk stabiel beeld. Wel is in 2014 een extra storting in de voorziening gedaan voor de financiering van variabel onderhoud. Deze extra storting wordt in de latere jaren verrekend, wat terug te zien is in de begroting. De toekomstige areaaluitbreidingen zijn niet verwerkt in de voorziening (in tegenstelling tot het budget voor vast onderhoud). Deze twee aspecten zorgen er voor dat de storting in de voorziening een dalende tendens laat zien. Indien de voorziening in de toekomst niet toereikend is worden Provinciale Staten gevraagd een aanvulling te doen.

Tabel 8: In de begroting voorziene posten onderhoud en vervanging

WERKELIJK BUDGET TOTAAL (conform begroting februari 2015)							
standvoorziening in 2014 37,2 mln	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Budget vast onderhoud	€ 26,5	€ 29,8	€ 29,8	€ 31,5	€ 32,2	€ 33,4	€ 33,8
Budget variabel onderhoud	€ 34,2	€ 26,9	€ 24,9	€ 22,0	€ 21,3	€ 19,9	€ 19,9
Budget vast- en variabelonderhoud	€ 60,7	€ 56,7	€ 54,7	€ 53,5	€ 53,5	€ 53,3	€ 53,7
Budget vervanging	€ 26,1	€ 30,7	€ 53,1	€ 54,2	€ 51,0	€ 31,8	€ 29,0
Budget totaal	€ 86,8	€ 87,4	€ 107,8	€ 107,7	€ 104,6	€ 85,1	€ 82,7

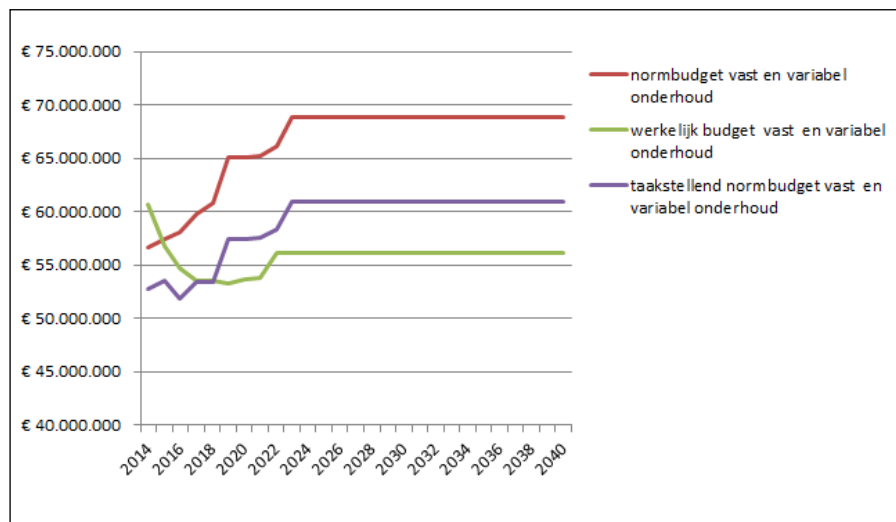
Bij vervanging zien we grote jaarlijkse schommelingen, zie tabel 8. Zo is het budget voor vervanging in 2015, 2019 en 2020 jaarlijks ongeveer 30 miljoen euro aan krediet en in 2016, 2017 en 2018 is er zelfs jaarlijks 50 miljoen euro aan krediet.

Vervangingsonderhoud kent een andere financieringssysteem dan het vast en variabel onderhoud. Deze worden daarom apart behandeld.

6.2.6 Werkelijk budget versus normbudget

Wanneer het werkelijk budget (vast en variabel onderhoud) in de huidige begroting wordt vergeleken met het (taakstellend) normbudget dan wordt vanaf 2023 bij het vast en variabele onderhoud gezamenlijk een structureel verschil (tekort) gesignaleerd, wat dan is opgelopen tot ruim 12,6 miljoen euro tussen het werkelijk budget (56,2 miljoen euro) en het normbudget (68,8 miljoen euro).

Toegezegd is dat door efficiënter te werken wij jaarlijks 7,8 miljoen euro minder nodig hebben dan de norm (zie paragraaf 6.2.2.) Deze besparing is al ingeboekt in de begroting en is vertaald in de figuur 14 naar taakstellend normbudget.

Figuur 14: Confrontatie normbudget, taakstellend normbudget en werkelijk budget

Het berekende tekort van 12,6 miljoen wordt deels opgevangen met een besparing van 7,8 miljoen door efficiënter te werken. Het structurele verschil tussen taakstellend normbudget en het werkelijke budget dat vanaf 2023 overblijft, is dus 4,8 miljoen. Dit verschil laat zich verklaren door de nog niet in de begroting verwerkte areaaluitbreiding en door verschillen tussen de uitkomsten van de nieuwe normbudgetberekening en de vorige berekening uit 2011 voor de vorige Nota Kapitaalgoederen. De nog niet verwerkte areaaluitbreidingen veroorzaken een tekort van 6,5 miljoen euro per jaar, terwijl de nieuwe normbudgetberekening juist een gunstiger beeld laat zien van 1,7 miljoen euro per jaar ten opzichte van de vorige berekeningen in 2011. Dat is niet verwonderlijk gezien het hogere detailniveau van de berekeningen die nu zijn uitgevoerd. Een exact gelijke uitkomst is onmogelijk.

Dit betekent dat het werkelijke budget (budget in de huidige begroting) in principe structureel aangevuld zou moeten worden tot het taakstellend normbudget met een bedrag van 4,8 miljoen euro. Echter, doordat er op dit moment nog een forse buffer in de voorziening voor groot onderhoud aanwezig is, zal naar verwachting pas vanaf 2021 daadwerkelijk aangevuld dienen te worden.

De Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen zal als basis dienen voor actualisatie van het begrotingsjaar 2016 en vanaf 2017 voor de kaderbrief, de actualisatie PMO en Begroting.

6.2.7 Onderverdeling vast en variabel onderhoud.

Wanneer we inzoomen op het vast en variabel onderhoud, dan valt op dat het nieuwe taakstellende normbudget voor vast onderhoud lager is dan het werkelijke budget in de huidige begroting (verschil gemiddeld t/m 2040 5,5 miljoen euro en vanaf 2023 5 miljoen euro structureel). Bij variabel onderhoud is het verschil tussen oude en nieuwe getallen juist andersom. Het nieuwe taakstellende normbudget is voor variabel onderhoud structureel gemiddeld 8 miljoen euro hoger dan het werkelijke budget in de begroting en vanaf 2023 10 miljoen euro. Indien de budgetten voor vast en variabel onderhoud worden onderverdeeld naar wegen en vaarwegen is naar rato ook sprake van de hiervoor genoemde verschillen tussen de norm en de werkelijke budgetten. In de bijlage VI treft u een inhoudelijke verdieping van deze verschillen aan.

Het verschil van gemiddeld 8 miljoen euro structureel t/m 2040 tussen normbudget (taakstellend) en het werkelijke budget wordt veroorzaakt doordat toekomstige areaaluitbreiding nog niet is opgenomen in de begroting en doordat de uitkomst van de nieuwe normbudgetberekening voor variabel onderhoud hoger is dan in 2011.

Het verschil tussen het taakstellende normbudget en het huidige budget (2015) voor vast onderhoud kan worden ingezet voor het tekort bij variabel onderhoud.

6.2.8 Vast onderhoud

Zoals hierboven is geconstateerd valt het taakstellend normbudget in de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen voor het vast onderhoud lager uit dan het budget in de lopende begroting. In tegenstelling tot het variabel onderhoud is bij het vast onderhoud jaarlijks sprake van een vast patroon aan uitgaven. De afgelopen jaren is het onderhoudsbudget vast onderhoud

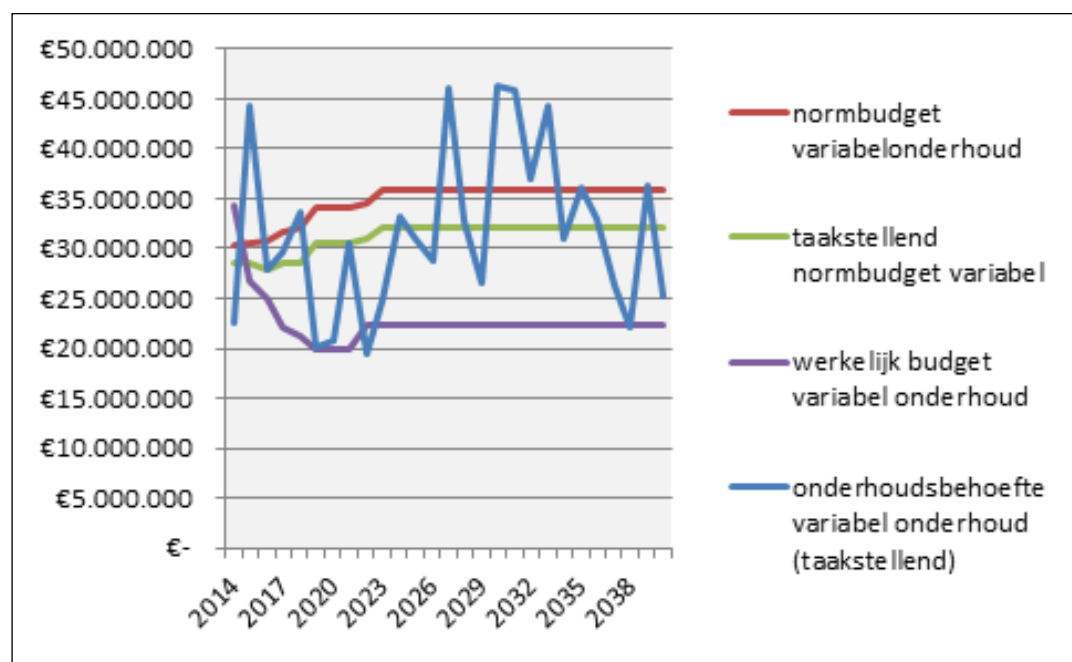
volledig uitgegeven. Dit gebeurde o.a. via onderhoudscontracten, die voor enkele jaren zijn afgesloten. Naar verwachting lopen deze contracten vast onderhoud af in 2017. Aangezien de lopende onderhoudscontracten niet kunnen worden opengebroken, wordt 2018 gezien als een geschikt overgangsmoment om het taakstellende normbudget voor vast onderhoud uit de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen te verwerken in het meerjarige perspectief van de begroting.

In verband met de lopende contracten voor vast onderhoud wordt voorgesteld om niet in 2017 maar, in 2018 over te gaan op het nieuwe taakstellende normbudget.

6.2.9 Variabel onderhoud

Bij het variabel onderhoud is het werkelijk beschikbare budget in de begroting structureel 8 miljoen euro lager dan het taakstellende normbudget in de periode tot en met 2040, gedeeltelijk kan dit opgelost worden door herallocatie van het budget voor vast onderhoud. Wanneer voor de toekomstige areaaluitbreiding een dotatie wordt gedaan in de voorziening voor variabel onderhoud, conform afspraak Nota Kapitaalgoederen 2011, dan is het verschil opgelost. De onderhoudsbehoefte is tot en met 2040 structureel gemiddeld 0,5 miljoen euro per jaar hoger dan het taakstellende normbudget.

Figuur 15: Confrontatie variabel onderhoudsbudget variabel, norm, taakstellend en werkelijk



Wanneer de onderhoudsbehoefte voor variabel onderhoud voor de komende jaren wordt afgezet tegen het werkelijke budget in de huidige begroting (incl. voorziening) dan is het budget op termijn niet meer toereikend. Voorlopig kan het verschil worden gecompenseerd door inzet van de voorziening.

Op basis van de Nota Kapitaalgoederen 2011 is gekozen voor een egalisatievoorziening voor het variabel onderhoud, echter de systematiek om de omvang van de voorziening te beheersen was nog niet uitgewerkt. Inmiddels hebben wij deze systematiek uitgewerkt. In bijlage VI wordt dit op hoofdlijnen uiteengezet. De financiële gevolgen van de gekozen systematiek hebben wij inzichtelijk gemaakt en afgezet tegen de huidige begroting.

Op hoofdlijnen houdt de systematiek in dat de dotatie aan de voorziening gebaseerd wordt op de normkostensystematiek en dat elk jaar bij de begroting opnieuw de stand van de voorziening wordt bekeken. Dit doen we op basis van de onderhoudsbehoefte voor de komende 15 jaar, waarbij gekeken wordt of de storting in de voorziening bijgesteld moet worden.

N.B.: Er is gekozen voor een egalisatieperiode van 15 jaar, zodat ruim op tijd geanticipeerd kan worden op wijzigingen in de onderhoudsbehoefte. Uitgangspunt daarbij is dat de voorziening toereikend moet zijn om eventuele pieken op te vangen maar mag daarentegen ook een niet grote omvang bereiken. Op basis van het huidige inzicht in onze onderhoudsbehoefte blijkt er de komende 15 jaren voldoende ruimte in de voorziening, waardoor er ruimte ontstaat om in 2018 0,1 miljoen euro en in 2019 10 miljoen euro af te romen. Daarentegen dient er vanaf 2021 bijgestort te worden om de voorziening op peil te houden, zie tabel 9.

Tabel 9: Verloop voorziening met beginstand van 48,8 miljoen euro en een afroaming van 0,1 en 10 miljoen euro in 2018 en 2019 en een bijstorting vanaf 2021

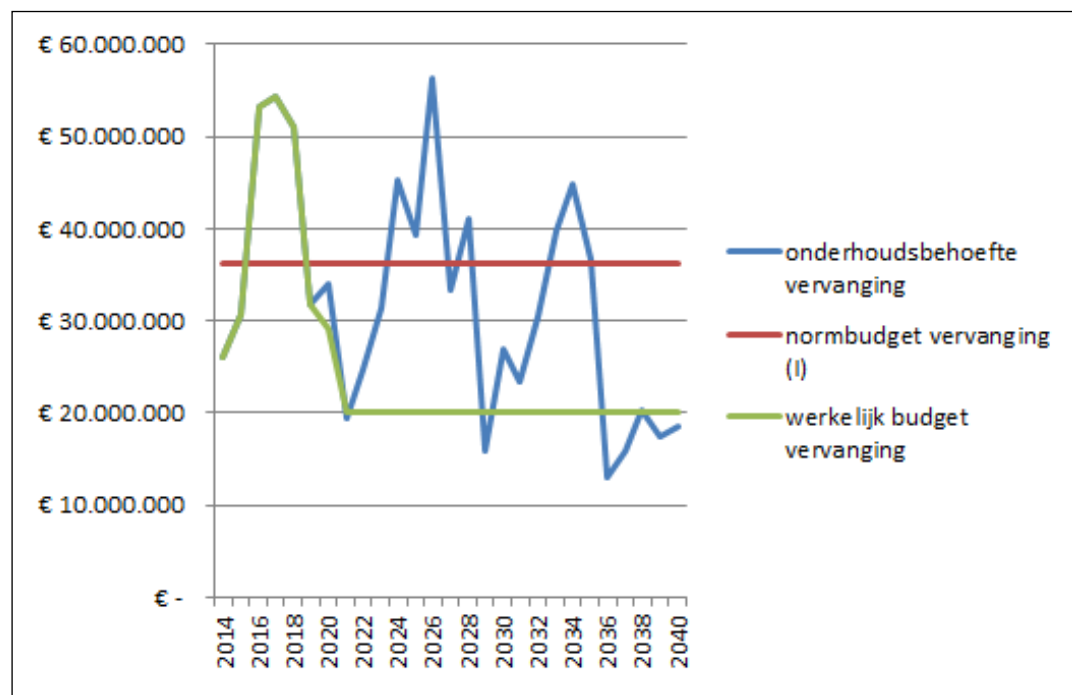
Systematiek 1 met optimalisatie	Netto aframing / claim (tekort) t.o.v. huidige begroting (x miljoen)	Verloop voorziening storten vanaf 2020 (x miljoen)
2016	€ 0,0	€ 28,6
2017	€ 0,0	€ 20,9
2018	€ 0,1	€ 15,7
2019	€ 10,0	€ 11,8
2020	€ 0,0	€ 17,6
2021	€ -3,8	€ 17,5
2022	€ -2,2	€ 28,8
2023	€ -4,8	€ 36,0
2024	€ -4,8	€ 34,9
2025	€ -4,8	€ 36,0
2026	€ -4,8	€ 39,2
2027	€ -4,8	€ 25,2
2028	€ -4,8	€ 24,5
2029	€ -4,8	€ 30,1
2030	€ -4,8	€ 15,8

Voorgesteld wordt een systematiek ten aanzien van de egalisatievoorziening variabel onderhoud waarbij de benodigde stand van de voorziening over een periode van 15 jaar wordt gezien.

6.2.10 Vervangingsinvesteringen

De vervangingsinvesteringen zijn ook tot en met 2040 in beeld gebracht. In onderstaande figuur 16 wordt het verloop van de onderhoudsbehoefte, het normbudget en het werkelijke budget weergegeven voor vervangingsinvesteringen.

Figuur 16: Vervangingsinvesteringen, onderhoudsbehoefte versus budget en normbudget



Ook bij de vervangingsinvesteringen zien we verschillen ten opzichte van de norm. Bij wegen is de vervangingsbehoefte de komende jaren onder de norm en bij vaarwegen zien we het tegenovergestelde. Dit laatste wordt veroorzaakt door de huidige vervangingsgolf (piek) van het betreffende netwerk.

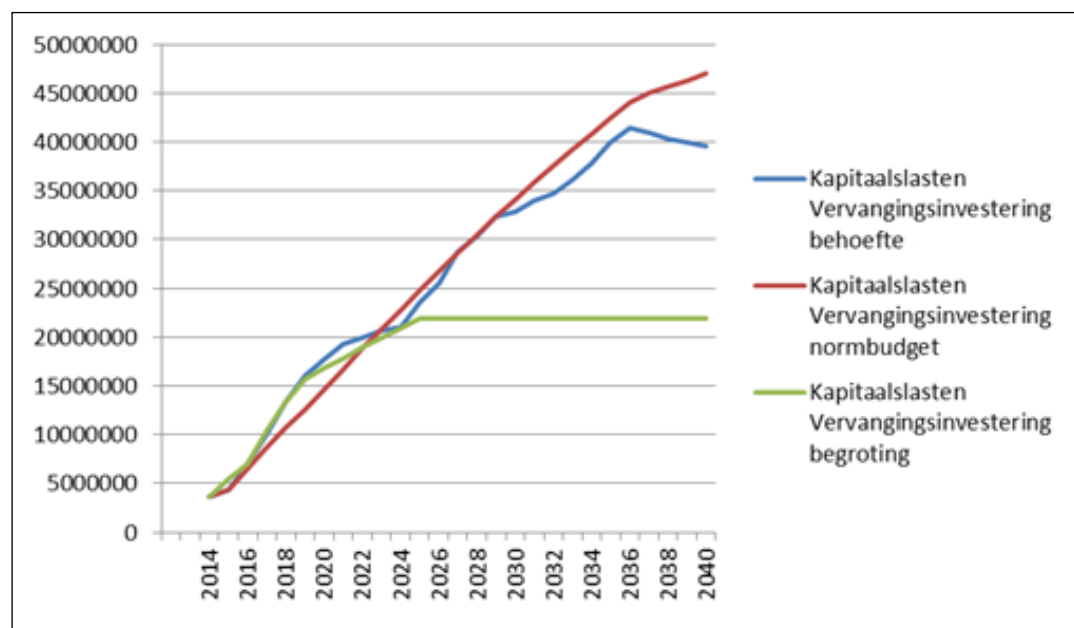
Als we het geheel aan vervangingsinvesteringen samen bekijken dan voorzien wij tot en met 2040 een behoefte, welke zich gemiddeld 3 miljoen euro onder het normbudget van 36 miljoen euro per jaar beweegt.

In de huidige begroting is een investeringsplafond van 20 miljoen euro per jaar ingesteld voor het PMO. Als we de investeringsbehoefte daar tegen af zetten voorzien wij problemen.

Wanneer de kapitaallasten in ogenschouw worden genomen, zullen deze de komende jaren sterk toenemen op basis van de hogere vervangingsinvesteringenbehoefte. De verwachting is dat tot 2025 in de huidige begroting ruimte is om de kapitaallasten van de vervangingsinvesteringenbehoefte te dekken. Daarna zullen de kapitaallasten doorstijgen richting de 40 miljoen euro⁸⁾, zie figuur 17.

Het activeren van de investeringen zorgt voor stapeling van kapitaallasten. Deze nemen als gevolg van de door ons benoemde toename van de investeringslast meer dan evenredig toe de komende jaren en dit signaleren wij als een probleem in de toekomst.

Figuur 17: De kapitaallasten van de vervangingsinvesteringen



Wanneer naar zowel heden als verleden wordt gekeken kan geconcludeerd worden dat een investeringsplafond van 20 miljoen euro niet toereikend is. De ambtelijke organisatie zal op termijn voorstellen uitwerken voor een degelijke financiële meerjarige dekking voor de oplopende kapitaallasten.

Tabel 10: Vergelijking heden en verleden met norm (x miljoen)

	besteding 2011-2014	norm (taakstellend) 2015	Vervangingsbehoefte gem. 2015-2040
Vervanging (incl VIK en reserve oevers NKH1-1)	€ 28,3	€ 35,0	€ 31,8

8) Met het meest actuele rentepercentage en de nieuwste PMO cijfers zal het bedrag aan kapitaallasten in 2040 richting de 35 miljoen gaan.

Samenvatting

De berekeningen van de onderhoudsbehoefte en het normbudget zijn grosso modo in lijn met elkaar en in lijn met de Nota Kapitaalgoederen 2011-2015.

De effecten van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2016-2019 zijn budgettair neutraal en passen binnen de huidige financiële kaders. De resultaten van de berekeningen hebben als input gediend voor het meerjarig financieel perspectief bij Kaderbrief/begroting 2016.

Voor vast en variabel onderhoud gezamenlijk is vanaf 2023 sprake van een structureel verschil van 12,6 miljoen euro tussen het werkelijke budget en het normbudget. Toegezegd is dat door efficiënter te werken (onder andere door invoering van gebiedscontracten) het verschil verkleind wordt tot 4,8 miljoen euro (ten opzichte van het taakstellend normbudget). Dit verschil wordt met name veroorzaakt doordat de voorziene areaaluitbreiding bij variabel onderhoud nog niet structureel is verwerkt in de begroting. Door de huidige stand van de voorziening leidt dit in de huidige collegeperiode niet tot een extra claim op de begroting en kan er in 2019 zelfs 10 miljoen euro van de voorziening worden afgeroomd. Wel dient er vanaf 2021 weer bijgestort te worden.

Het investeringsplafond voor vervangingsinvesteringen van 20 miljoen euro is niet toereikend, aangezien de gemiddelde vervangingsbehoefte tot en met 2040 32 miljoen euro is. Vanaf 2025 is er een dekkingprobleem om de berekende kapitaallasten voor de benodigde vervangingsinvesteringen te kunnen dekken.

De huidige werkwijze ten aanzien van het beheer- en onderhoud van areaaluitbreiding voldoet nog steeds. In het jaar van gereedkomen van de areaaluitbreiding vindt nacalculatie (P*Q) plaats van de beheer- en onderhoudskosten. Het beheer- en onderhoudsbudget wordt in het eerstvolgende begrotingsjaar in de begroting en de meerjarenraming op basis van de nacalculatie aangepast.



BELEIDSVERANTWOORDING

In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe helder en transparant verantwoording wordt afgelegd over de bereikte doelen, prestaties en in welke mate de beleidsvoornemens zijn gerealiseerd.

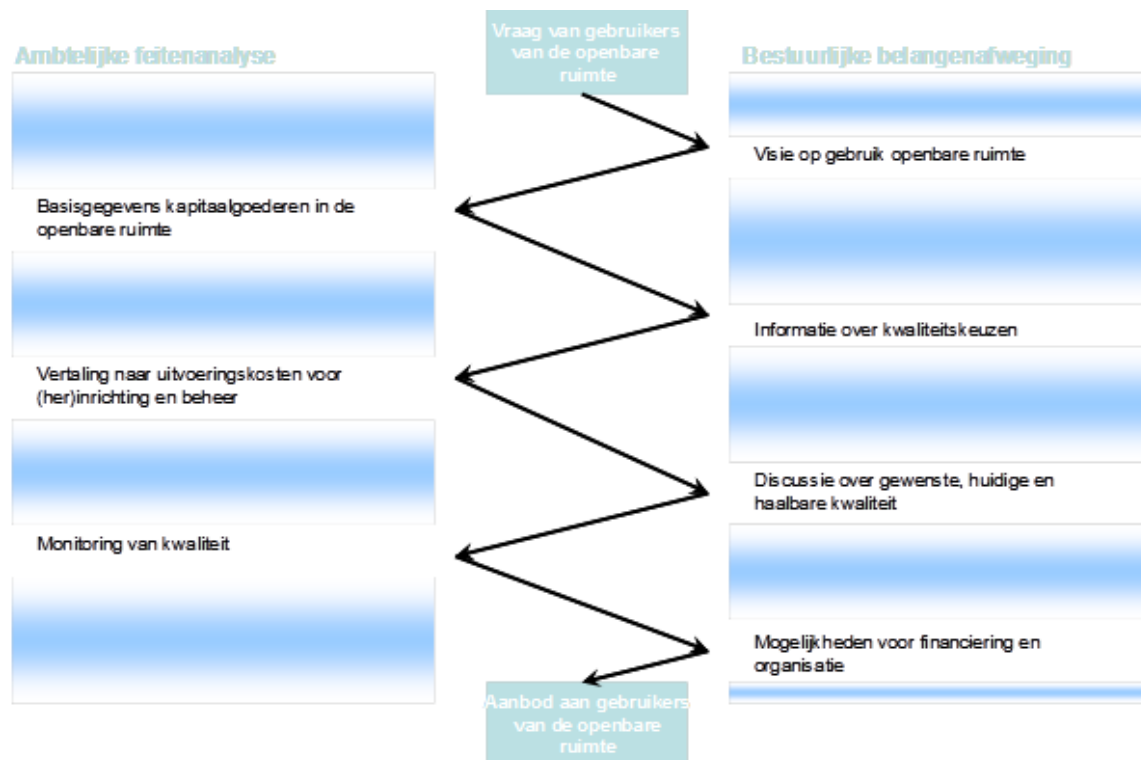
In dit hoofdstuk worden de te nemen processtappen en op de te leveren rapportages beschreven. De processtappen en de rapportages hebben als doel om helder en transparant verantwoording af te kunnen leggen over de bereikte doelen, prestaties en in welke mate de beleidsvoornemens zijn gerealiseerd.

7.1 PROCESSTAPPEN

Uit voorgaande hoofdstukken is af te leiden dat er een aantal processtappen moet worden genomen om tot een gedegen beheer van de kapitaalgoederen te komen. In hoofdlijnen zien deze processtappen er als volgt uit:

Onderstaande processtappen vormen in de basis de dialoog tussen het bestuur (Provinciale en gedeputeerde Staten) en de ambtelijke organisatie. Het startpunt is dat er een visie wordt ontwikkeld op de kwaliteit en de inrichting van de openbare ruimte, of een specifiek onderdeel ervan. Hieruit volgt een vraag naar informatie en analyse, die bij de ambtelijke organisatie wordt neergelegd. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om een overzicht van de stand van zaken van het beheer (de geleverde kwaliteit) en mogelijke verbeteringen daarin. Ook kan het gaan om de vraag of het beheer niet beter of goedkoper kan.

Figuur 18: Dialoog tussen de bestuurders en de ambtelijke organisatie



In veel gevallen komt het er op neer dat de ambtelijke organisatie alternatieven of keuzemogelijkheden ontwikkelt voor het beheer van de openbare ruimte, waarin zowel kwaliteit als kosten een rol spelen. Het gebruik van de kwaliteitscatalogi is hierbij een belangrijk hulpmiddel zijn om met elkaar dezelfde taal te spreken, zie bijlage III. De politieke discussie leidt vervolgens tot de vaststelling van de te volgen beheerstrategie.

De ambtelijke organisatie werkt deze strategie vervolgens uit in een plan van aanpak, een gedetailleerde maatregelenprogrammering en kostenraming. Monitoring van de situatie levert weer input voor bijstelling/verbetering van de beheerstrategie, waarmee het cyclische karakter van het proces duidelijk wordt.

7.2 STUURGROEP INFRA EN WERKGROEP INFRA

Binnen de provincie Noord-Holland is in opdracht van de directie een Stuurgroep en Werkgroep Infra ingesteld met een concernbrede vertegenwoordiging. Deze hebben de opdracht om gezamenlijk enkele belangrijke verbeteringen en veranderingen te realiseren binnen het domein van de infrastructurele opgave van de provincie. De Stuurgroep en Werkgroep hebben ook de taak om de totstandkoming van onder andere het PMI, PMO en de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen in goede banen te leiden en concernbreed af te stemmen.

Voor de verbetering van de programmering, sturing en verantwoording binnen dit domein is vorig jaar een kadernota met uitvoeringsregels door Gedeputeerde Staten vastgesteld. Deze regels bepalen op hoofdlijnen hoe de programmering, sturing, beheersing en verantwoording er uit moet komen te zien op infrastructurele projecten. Binnen de organisatie (directie Concernzaken, directie Beheer en Uitvoering en de directie Beleid) bestaat de behoefte om deze set aan regels in te bedden (in relatie tot de P&C-cyclus) binnen de organisatie en de manier van werken hier op in te richten. Dit betekent dat de huidige werkwijze deels zal gaan veranderen. Dat betekent ook de huidige rollen goed in kaart gebracht moeten worden en kunnen gaan veranderen. Daarbij bestaat ook de behoefte om dit alles te vertalen naar een concrete procesgang waarmee inzicht ontstaat in wie, wat, wanneer iets moet doen en wat er dan opgeleverd moet worden. De Werkgroep Infra is belast met het doorvoeren van de verbeteringen en legt hiervoor verantwoording af aan de Stuurgroep Infra.

7.3 PLANNING EN CONTROL CYCLUS

Voorgaand proces vereist dat op een aantal momenten in de planning en control cyclus door de ambtelijke organisatie input wordt geleverd. Dit gebeurt door middel van een aantal documenten.

Zo wordt conform de verplichte paragraaf onderhoud kapitaalgoederen van de begroting en de jaarrekening, het beleidskader, de daaruit voortvloeiende financiële consequenties en de vertaling daarvan in de begroting aangegeven (artikel 12 van het BBV). Een essentieel onderdeel van de inhoud van deze paragraaf wordt bepaald door het gekozen ambitieniveau, de staat van onderhoud van de desbetreffende kapitaalgoederen en de kosten die hiermee gemoeid zijn. Hieronder staat wanneer en wat naar het bestuur wordt gestuurd.

7.4 BELEIDSCYCLUS

In figuur 19 staat de beleidscyclus weergegeven. De buitenste cirkel vormt een vierjarige cyclus, de binnenste cirkel vormt een jaarlijkse cyclus.

Figuur 19: Verantwoordingscyclus



Hieronder zullen de, in figuur 19 genoemde, documenten nader toegelicht worden.

- **Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen – vaststelling door Provinciale Staten – eenmaal in de 4 jaar**
De Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen biedt inzicht in de beleidsvisie, de relatie met de diverse programma's en de consequenties van de beleidsvisie voor het beheren, bouwen en onderhouden van de bij provincie Noord-Holland in beheer zijnde kapitaalgoederen. De focus in de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen ligt op het benodigde budget en de financiering daarvan. De BBV doet de aanbeveling om tenminste eens in de 4 jaar een Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen vast te stellen. In 2011 is voor het eerst een Nota Kapitaalgoederen vastgesteld. Om ook de kaders uit het coalitieakkoord 2015 mee te kunnen nemen wordt deze Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen na het coalitieakkoord ter besluitvorming voorgelegd.
- **Kaderbrief – vaststelling door Provinciale Staten – jaarlijks op te stellen**
In de Kaderbrief geeft het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland zijn visie op de te verwachten financiële ontwikkelingen en op het beleid dat in de komende jaren gevoerd moet worden. Met deze brief vraagt het college aan Provinciale Staten aan te geven wat de financiële kaders zijn voor de begroting en de meerjarenraming. De Kaderbrief is daarmee de start van de jaarlijkse beleids- en begrotingscyclus.
- **Begroting – vaststelling door Provinciale Staten – jaarlijks op te stellen**
Jaarlijks stellen Provinciale Staten de programmabegroting voor het komend jaar vast. In de begroting staan de doelen vermeld en de bedragen die Provinciale Staten voor het bereiken daarvan beschikbaar willen stellen. Ook worden de financiële middelen geraamd, waarover de provincie kan beschikken voor de uitvoering van haar taken. De begroting bestaat uit een geordend overzicht van alle voor een bepaald kalenderjaar te verwachten baten en lasten.
- **Zomernota – vaststelling door Provinciale Staten – jaarlijks op te stellen**
De Zomernota is de tussentijdse rapportage waarin het college van Gedeputeerde Staten rapporteert over de afwijkingen van de begroting die worden verwacht in het lopende begrotingsjaar. Dit kunnen zowel beleidsmatige als financiële afwijkingen zijn.
- **Beheerplannen – vaststelling door Provinciale Staten – eenmaal in de 4 jaar**
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 uiteindelijke resultaat is een meerjarig maatregelenprogramma met bijbehorende onderhoudsraming.
- **Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur – vaststelling door Provinciale Staten – eenmaal per jaar bij vaststelling van de begroting**
Het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) moet er op gericht zijn om op een zo efficiënt mogelijke manier de functionele verbetering van de kapitaalgoederen te realiseren. Het PMI dient daarbij tenminste inzicht te bieden in de nieuwe investeringen welke als kapitaallasten ten laste worden gebracht van de (exploitatie)begroting.
- **Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud – vaststelling door Provinciale Staten – eenmaal per jaar**
Het Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud (PMO) geeft een overzicht van alle activiteiten die noodzakelijk zijn voor de instandhouding van het areaal. De onderhoudsmaatregelen worden als directe kosten ten laste gebracht van de exploitatiebegroting en de vervangingsinvesteringen welke als kapitaallasten ten laste worden gebracht van de (exploitatie)begroting.
- **Voortgangsrapportage – 3 maal per jaar aan staf Gedeputeerde en de directie**
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 middels een aantal (nog vast te stellen) kern-prestatie-indicatoren (KPI's) gemonitord in hoeverre invulling wordt gegeven aan de beleidsvisie. Daarom is het beeldkwaliteitsniveau een belangrijke KPI. De voortgangsrapportage wordt ook aan de directie gestuurd als onderdeel van het concernmanagementrapportage.
- **Jaarrekening – eenmaal per jaar aan Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten**
De jaarrekening geeft een evaluatie weer van de voortgangsrapportages en biedt het bestuur een monitor op de werkelijke situatie. Doormiddel van (nog vast te stellen) KPI's, waaronder beeldkwaliteit, wordt gemonitord in hoeverre invulling is gegeven aan de beleidsvisie, waar eventueel op moet worden bijgestuurd en in hoeverre de beleidsvisie aansluit op de werkelijke situatie. Naar aanleiding van de jaarrekening kan het bestuur zijn beleidsvisie aanpassen. De jaarrekening wordt verwerkt in het jaarverslag.

Samenvatting

- De dialoog tussen het bestuur en de ambtelijke organisatie is het startpunt voor het ontwikkelen van een visie op het beheer van de kapitaalgoederen.
- Monitoring van de beheersituatie biedt input voor de dialoog. Hiermee krijgt de gekozen beheerstrategie een cyclisch karakter.
- De verantwoordingscyclus biedt de bestuurders inzicht in de uitwerking en uitvoering van de visie op het beheer van de kapitaalgoederen door de ambtelijke organisatie.

BIJLAGEN



BEGRIPPENLIJST

Activeren

Het op de balans presenteren van de financiële waarde van het aangeschafte of vervaardigde kapitaalgoed met meerjarig nut dat vanaf dat moment als bezitting kan worden beschouwd. Als ondergrens voor het activeren van kapitaalgoederen hanteert de provincie Noord-Holland de regel dat het kapitaalgoed een minimale technische levensduur van 25 jaren moet hebben en een minimale aanschafwaarde van € 500.000 moet hebben.

Afschrijven

Afschrijven is het administratief laten zien dat de waarde van een investering in de loop van de tijd afneemt. De waardedaling wordt veroorzaakt door technische slijtage of economische veroudering. Het jaarlijks af te schrijven bedrag is afhankelijk van de gebruiksduur van de investering. De gebruiksduur bepaalt met andere woorden de afschrijvingstermijn en dus ook de hoogte van de afschrijvingslasten. In de regel rekent de provincie Noord-Holland met een afschrijvingstermijn van 25 jaren.

BBV

Besluit Begroting en Verantwoording gemeenten en provincies.

Beheerkosten

Alle kosten die noodzakelijk gemaakt moeten worden om de openbare ruimte met haar huidige inrichting en functie, nu en in de toekomst, aan haar bestuurlijk vastgestelde kwaliteitsniveaus te laten voldoen. Dit omvat dus in principe alle kosten voor onderhoud en beheer, zoals variabel- en vast/dagelijks onderhoud, vervanging, rehabilitatie, verkeersmaatregelen, gladheidbestrijding, reiniging en handhaving.

Beheerkostenmodel

Het rekenmodel om beheerkosten voor de openbare ruimte te berekenen conform CROW publicatie 145: Beheerkosten openbare ruimte.

Beheerkostensystematiek

De beschreven systematiek om beheerkosten voor de openbare ruimte te berekenen zoals beschrijven in de CROW publicatie 145: Beheerkosten openbare ruimte.

Beheerstrategie

Keuze voor een beheercyclus (waarbij de optimale beheerstrategie overeenkomt met de beheercyclus met de laagste beheerkosten en die voldoet aan eventuele aanvullende randvoorwaarden voor beperking van verkeershinder).

Directe kosten

Kosten die vrij eenvoudig/ direct toegerekend kunnen worden aan een product of dienst, zoals kosten voor materiaal en grondstoffen.

Indirecte kosten

Kosten die niet direct kunnen worden toegerekend aan een product of dienst en die vaak als verdeelsleutel/ opslagpercentage doorberekend worden aan de totale kosten van het eindproduct of dienst. Indirecte kosten zijn bijvoorbeeld:

- Apparaatskosten;
- Kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht (VAT);
- Kosten door calamiteiten en vandalisme;

BIJLAGE

- Kosten voor eventuele schade;
- Kosten van communicatie en voorlichting;
- Kosten van handhaving;
- Kosten van inspecties naar de onderhoudstoestand;
- Kapitaallasten van investeringen;
- BTW.

Interventieniveau

De grens tussen acceptabel en onacceptabel risico met betrekking tot het functieverlies van het areaal. De grens waarbij niet langer aan de functie-eisen kan worden voldaan.

Investeren

Het aanschaffen of zelf tot stand brengen van objecten (bedrijfsmiddelen, kapitaalgoederen etc.) die meerjarig worden gebruikt. Het betreft doorgaans uitgaven van wat grotere omvang en waarvan het nut zich over meerdere jaren uitstrekt.

Investerings met economisch nut

Op grond van artikel 59, lid 2 van het BBV zijn investeringen met economisch nut, investeringen die bijdragen aan de mogelijkheid (financiële) middelen te verwerven en/of die verhandelbaar zijn. Het gaat hierbij om de mogelijkheid middelen te genereren. Een vergelijkbare redenering geldt voor de verhandelbaarheid. Het gaat om de mogelijkheid het 'actief' te verkopen, niet om de vraag of de provincie het 'actief' ook daadwerkelijk wil verkopen. Voorbeelden zijn gronden en terreinen, (bedrijfs-) gebouwen, vervoermiddelen, machines, apparaten en installaties. Voor investeringen met economisch nut is er geen aanleiding af te wijken van de voorschriften die voor het bedrijfsleven gelden. In het streven naar een zo zuiver mogelijke vermogenspositie sluit het BBV wat betreft de waardering van vaste activa aan bij het Burgerlijk Wetboek. Dit houdt in dat de geïnvesteerde bedragen in hun volledige omvang moeten worden geactiveerd. In overeenstemming met de verwachte levensduur wordt vervolgens op deze bruto bedragen afgeschreven. Dit uitgangspunt is ook opgenomen in de Verordening financieel beheer Noord-Holland 2006.

Investerings in de openbare ruimte met maatschappelijk nut

Investerings met maatschappelijk nut als wegen, fietspaden, bruggen, openbare verlichting genereren geen middelen en zijn niet verkoopbaar. De verplichting, de geïnvesteerde bedragen in hun volledige omvang te activeren, geldt dan ook niet voor deze kapitaalgoederen. Hoewel het BBV de voorkeur geeft aan het niet activeren van investeringen met maatschappelijk nut mag het wel (artikel 59 lid 4). Zonder dit artikel zouden provincies niet in staat zijn investeringen van bepaalde financiële omvang te doen. Deze investeringen, met name wegen, kunnen en mogen dus worden geactiveerd. Het is hierbij van belang dat naast het direct op de investering in mindering brengen van bijdragen van derden, ook de reserves in mindering worden gebracht. Bovendien is het wenselijk dat dit soort investeringen tegen een zo laag mogelijke waarde op de balans worden verantwoord en in een zo kort mogelijke termijn worden afgeschreven. In de provinciale verordening zijn in hoofdstuk 6 kaders gesteld die betrekking hebben op het waarderen en afschrijven van investeringen met maatschappelijk nut. Zo geldt voor de aanleg of reconstructie van wegen een afschrijvingstermijn van 25 jaar.

Kapitaalgoederen

In deze nota wordt onder kapitaalgoederen verstaan de infrastructuur wegen, fietspaden, vaarwegen en openbaar vervoersbanen.

Kapitaallasten

Kapitaallasten zijn de jaarlijks terugkerende lasten die samenhangen met investeringen. De kapitaallasten bestaan uit afschrijvingen en rente en komen ten laste van de exploitatie.

Kapitaalvernietiging

Eerder onderhoud of vervanging plegen dan gezien de beheerstrategie noodzakelijk is.

Kwaliteit

Mate waarin een object voldoet aan de gestelde richtlijnen of doelstellingen.

Object

Diverse onderdelen die opgenomen zijn in het infrastructurele netwerk, zoals verhardingen, bermen en verlichting.

Onderhoud

Het uitvoeren van preventieve dan wel correctieve maatregelen om een object in goede staat te houden of te brengen op basis van vooraf bestuurlijk vastgestelde kwaliteitsniveaus.

Onderhoudskosten

Alle kosten die noodzakelijk gemaakt moeten worden om de openbare ruimte met haar huidige inrichting en functie in het lopende jaar te kunnen beheren en onderhouden en daarmee aan haar bestuurlijk vastgestelde kwaliteitsniveau te laten voldoen. Binnen de onderhoudskosten wegen onderscheiden we vier begrippen te weten:

- Vast onderhoud;
- Variabel onderhoud;
- Achterstallig onderhoud;
- Vervangingsinvestering.

Vast (klein) onderhoud

Vast onderhoud is het onderhoud dat in het lopende jaar op een klein gedeelte van het kapitaalgoed wordt uitgevoerd. Het doel is om de primaire beschikbaarheid en bruikbaarheid van het kapitaalgoed gedurende de levensduur te waarborgen. Anders gezegd: het kapitaalgoed moet naar behoren blijven functioneren.

Voorbeelden hiervan zijn het repareren van gaten en scheuren in de toplaag van asfaltverharding, het maaien van gras en het schoonhouden van afvalbakken.

Variabel (groot) onderhoud

Bij variabel onderhoud gaat het meestal om werkzaamheden van meer ingrijpende aard, die eens in de zoveel jaar moeten plaatsvinden. Een voorbeeld is het vervangen van de slijtlaag van een weg. Kosten voor variabel onderhoud worden gemaakt om het object gedurende de levensduur op een bepaald kwaliteitsniveau te houden (naar behoren laten functioneren en een bepaalde representativiteit laten behouden).

Achterstallig onderhoud

Van achterstallig onderhoud is sprake als het onderhoud niet op tijd is uitgevoerd, waardoor een onderhoudsrichtlijn is overschreden en niet wordt voldaan aan het gestelde kwaliteitsniveau en waarbij onvoldoende financiële middelen beschikbaar zijn om deze achterstand weg te werken. Te lage onderhoudsbudgetten of budget overschrijding in het verleden zijn hiervan meestal de oorzaak.

Vervangingsinvestering

Wanneer de technische levensduur van een object, een volledige weg of fietspad, is verstreken en doormiddel van vast of variabel onderhoud een object of weg niet meer in stand is te houden, zal deze volledig opnieuw moeten worden opgebouwd. De hiermee gemoeide kosten vallen onder vervangingsinvestering. Hoewel de BBV toestaat om vervangingsinvesteringen te activeren worden vervangingsinvesteringen tot op heden gedekt via de exploitatiebegroting.

Openbare ruimte

De publiek toegankelijke ruimte die gevormd wordt door de contramal van de bebouwde ruimte met de volgende begrenzings: objecten die geplaatst zijn in de ruimte tot de dakgoot (onder andere verharding, groen, bruggen, verlichting) en in de bodem tot en met de funderende grondlaag (kabels en leidingen).

Rehabilitatie

Maatregelen om de kwaliteit van de infrastructuur weer op het gestelde kwaliteitsniveau te brengen, zonder de inrichting van de weg aan te passen, toegepast aan het einde van de levenscyclus indien variabel of vast onderhoud niet meer toereikend of kostenefficiënt is.

Risico Gestuurd Beheer

Een systematiek voor het beheer, waarbij pas onderhoud gepleegd wordt als het object risico's met zich mee gaat brengen.

Trajectbenadering

Een traject is daarbij een functionele eenheid bestaande uit één of meerdere aaneengesloten wegdelen waarbij sprake is van vergelijkbaar gebruik, eisen of aard. Bij de trajectbenadering wordt al het variabel onderhoud integraal uitgevoerd tijdens 1 onderhoudsmoment. Vervolgens zal voor een langere periode geen variabel onderhoud gepleegd worden aan dat traject. Per traject zal gezocht worden naar de meest optimale periode tussen de onderhoudsmomenten. Dit is mede afhankelijk van de gebruikte materialen en intensiteit van gebruik. Binnen een traject zijn de gebruiker en de functie van de infrastructuur leidend.

VAT kosten

Kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht. Dit zijn indirecte kosten.

Vervanging

Maatregelen om de kwaliteit van een object weer op het bestuurlijk vastgestelde kwaliteitsniveau te brengen, toegepast aan het einde van de levenscyclus indien variabel- of vast onderhoud niet meer toereikend is.



Wegen, fietspaden en openbaarvervoer voorzieningen

Zoals aangegeven heeft de provincie Noord-Holland ca. 616 km weg, 391 km fietspad en 45 km vrijliggende busbanen in beheer. Tabellen 11, 12 en 13 geven een verdere uiteenzetting van de areaalomsang in zowel 2011 als 2015.

Om de hoeveelheid areaal te bepalen is gebruik gemaakt van het nieuwe beheersysteem GISIB. De hoeveelheid wegen is nu naast in lengte ook in oppervlakte te bepalen. De oppervlakte van de verharding geeft een nauwkeuriger beeld van de hoeveelheid wegen. De normbudgetberekening is dan ook bepaald op basis van de totale oppervlakte van de verharding: 8.058.350 m².

Voor de normbudgetberekening voor de Nota Kapitaalgoederen 2011 is een andere methode toegepast. Er is gerekend met de lengte van de weg. Bij bepaling van het normbudget op basis van de lengte, maakt het wel uit of een weg 10m of 20m breed is en ook hoe lang en breed de uitritten zijn. Destijds hadden we nog geen integraal systeem waarin dit berekend kan worden en werd dus als basis voor de hoeveelheid wegen gebruik gemaakt van de gegevens van het CBS. Hierdoor verschillen de cijfers uit 2011 en de cijfers uit 2015. Als we naar de weglengte kijken, zien we dat er minder kilometers parallelwegen en erftoegangswegen zijn dan in 2011. Dit wordt veroorzaakt doordat de op-, in- en uitritten van woningen en bedrijven destijds zijn meegenomen in de optelling van de parallel- en erftoegangswegen (dit betreft ongeveer 15 km). Daarnaast lijken in 2011 de lengtes van de dubbelbaans gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen dubbel geteld (46km). Bij deze redenering komt de totale lengte weg uit op ongeveer 677 km weg, wat behoorlijk overeenkomt met de 672 km uit het jaarverslag van 2014. Naast de nauwkeurigere berekening heeft de toename van het areaal door nieuwe investeringen geleid tot een wijziging in de hoeveelheden ten opzichte van de Nota Kapitaalgoederen 2011. Bij wegen wordt de toename veroorzaakt door onder meer de realisatie van de N201 incl. aquaduct en andere grote kunstwerken, de omlegging N9 bij De Stolpen (N503), N207 en Schoorldam (N504).

Het aantal kilometers busbaan is eveneens toegenomen. De toename bestaat uit het in 2014 in beheer van PNH gekomen deel Busbaan Schiphol Noord (deel van HOV-1 kerntraject) en de nieuw aangelegde busbaan Schiphol Logistics Park in het kader van de N201 (deel van HOV-2 Oosttak).

Ook zijn er de afgelopen jaren kunstwerken bijgekomen. Voorbeelden hiervan zijn de Waterwolftunnel, de natuurbrug Zandvoortselaan, Fauna Passage N235, Fietstunnel Beverwijk en de Bosrandbrug.

De afgelopen jaren is er ook areaal overgedragen. Zo is de N232 aan gemeente Amstelveen overgedragen en is het fietspad bij de N250 overgedragen aan gemeente Den Helder.

Voor de komende jaren wordt areaaluitbreiding verwacht onder andere vanuit de projecten Bereikbaarheid Waterland (N235/N247), N241 (verbreding rijbaan, aanleg parallelweg en fietsstraat) en N244 (verdubbeling rijbanen), HOV 't Gooi en Westfrisiaweg N23, maar ook bijvoorbeeld de Ecoduct op de N417.

In de onderstaande tabellen worden de areaalomsang in 2011 en in 2015 weergegeven. Bij de areaalomsang van 2011 bevat een aantal vakken geen gegevens aangezien deze toentertijd niet beschikbaar waren.

Tabel 11: Lengte verharding (km) in beheer bij de provincie Noord-Holland

Wegsoort	2011	2015
Stroomweg	120 km	131 km
(enkelbaans)		65 km
(meerbaans)		66 km
Gebiedsontsluitingsweg	410 km	405 km
(enkelbaans)		360 km
(meerbaans)		45 km
Erftoegangsweg	60 km	50 km
(enkelbaans)		49 km
(meerbaans)		1 km
Parallelweg	35 km	29 km
Fietsstraat		1 km
Fietspad	390 km	391 km
Voetpad	15 km	15 km
Busbaan (vrijliggend)	35 km	45 km
Busbaan (aanliggend)		50 km

Tabel 12: Aantal vaste kunstwerken (stuks) in beheer bij de provincie Noord-Holland

Objectsoort	2011	2015
Vaste brug (incl duikerbruggen)	299 st	308 st (Er zijn 21 vaste bruggen toe te rekenen aan vaarwegen.)
Onderdoorgangen	55 st	70 st
Tunnel		2 st
Aquaduct	1 st	2 st
Viaduct	56 st	66 st
Ecoduct		2 st

Tabel 13: Overig areaal

Objectsoort	2011	2015
Geleiderail	180 km	186 km
Bewegwijzering	circa 3.000 st	circa 3.100 st
Hmp - bordjes	circa 7.000 st	6.956 st
Tellussen	140 st	205 (waarvan 107 in beheer bij NDW)
Lichtmasten/armaturen	circa 10.000 st	11.048 st
Verkeersregelinstanties	230 st	261 st
Gladheidsmeldsystemen	30 st	31 st
Afvalbakken	470 st	653 st
Kolken	9.000 st	7.940 st
Geluidschermen	30 km	35 km
Bermen	1000 hectare	1.580 hectare
Plantvakken		140 hectare
Bomen		52.238 st
Faunapassages / Dassenraster		65 st /1000 m
Actieve wegmarkering (LED)	10 km	11 km
Bermplank	15200 st	15192 st
Betonningen	58 st	58 st
Verkeersbebording		14.000 st
DRIS (Dynamisch Reiziger Informatie Systeem)		99 st
DRIP (Dynamisch Route Informatie Paneel)		23 st
Haltes langs provinciale weg		154 st
Haltes R-Net		46 st
Verkeerscentrale		1 st

Vaarwegen

Ook voor de 246 km vaarweg in beheer bij de provincie Noord-Holland zijn soortgelijke tabellen gemaakt. De afgelopen jaren heeft hier niet of nauwelijks areaaluitbreiding plaatsgevonden, alleen de cijfers zijn nauwkeuriger.

Tabel 14: Lengte (km) in beheer bij de provincie Noord-Holland

Objectsoort	2011	2015
Bodem	250 km	246 km
Oever	380 km	394 km
Azobe damwand		173 km
Damwand staal/beton		102 km
Vuren damwand		119 km

Tabel 15: Aantal kunstwerken (stuks) in beheer bij de provincie Noord-Holland

Objectsoort	2011	2015
Beweegbare bruggen	54 st	53 st
Sluizen	10 st	10 st
Vaste bruggen	21 st	21 st
Pontjes		2 st

3

BEELDKWALITEITSCATALOGUS EN KWALITEITSMENUKAARTEN

In 2011 zijn op basis van de Nota Kapitaalgoederen 2011 drie beeldkwaliteitscatalogi, voor elk netwerk een catalogus, opgesteld om de beeldkwaliteitsniveaus te vertalen naar de uitvoering van het beheer en onderhoud. De kwaliteitscatalogi zijn onlangs omgezet naar de nieuwe richtlijn van de CROW voor beeldkwaliteit (Publicatie 323) en de NEN2767-4 en samengevoegd in één document.

De kwaliteitscatalogus is gebaseerd op de objectenstructuur uit het beheersysteem en vormt een format dat kan worden meegegeven met de geïntegreerde gebiedscontracten. Dit draagt bij aan een eenduidige rapportage vanuit de gebiedscontractant naar de Beheerder.

Naast de vertaling van de beeldkwaliteit naar de uitvoering is er ook een menukaart opgesteld om de besluitvorming over de beeldkwaliteitsniveaus te ondersteunen. Per netwerk is op A3-formaat een overzicht gemaakt van de belangrijkste assets met de verschillende kwaliteitsniveaus voor het beheer en onderhoud. Dit biedt de mogelijkheid om op een simpele manier een goed beeld te krijgen over wat de verschillende kwaliteitsniveaus inhouden. Hieronder zijn de drie menukaarten opgenomen.

BIJLAGE





Provincie
Noord-Holland

Hoofnetwerk

Type
infrastructuur

Kwaliteitsniveaus

Beleids thema	R++	R+	R	R-
Volgheid	Minimale kans op ongevallen	Keine kans op ongevallen	Keine kans op ongevallen	Keine kans op ongevallen
Bereikbaarheid	Bereikbaarheid niet in het geding	Bereikbaarheid niet in het geding	Bereikbaarheid niet in het geding	Bereikbaarheid beperkt minder
Comfort	Zeer comfortabel	Comfortabel	Comfortabel	Ergens comfortabel
Aanzien	Zeer verzorgde uitstraling	Verzorgde uitstraling	Redelijk verzorgde uitstraling	Matige uitstraling
Leefbaarheid	Leefbaarheid niet in het geding	Leefbaarheid niet in het geding	Leefbaarheid niet in het geding	Leefbaarheid beperkt minder
Milieubelasting	zo beperkt mogelijk	Lager dan de wettelijke eisen	Conform wettelijke eisen	Conform wettelijke eisen

Wegen

Stroomwegen

Gebiedsontsluitings-
wegen

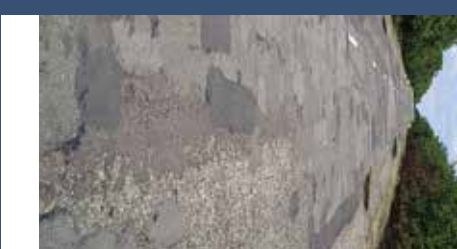
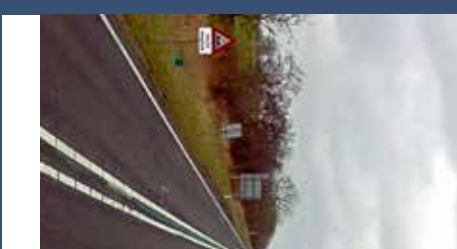
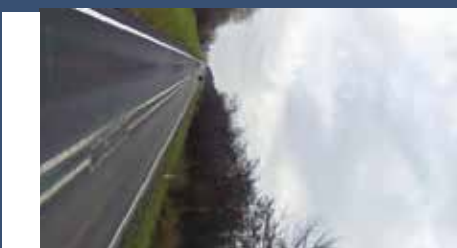
A+ / R++
Zeer goed
Ongeschonden

A / R+
Goed
Mooi en comfortabel

B / R
Voldoende
Functioneel

C / R-
Matig
Onrustig, disconfortabel
enige hinder

D
Slecht
Kapitaalvernietiging
Gevaarlijk of onbruikbaar





Provincie
Noord-Holland

Hoofnetwerk

Type
infrastructuur

Kwaliteitsniveaus

Beleids thema	R++	R+	R	R-
Volgheid	Minimale kans op ongevallen	Keine kans op ongevallen	Keine kans op ongevallen	Keine kans op ongevallen
Bereikbaarheid	Bereikbaarheid niet in het geding	Bereikbaarheid niet in het geding	Bereikbaarheid niet in het geding	Bereikbaarheid beperkt minder
Comfort	Zeet comfortabel	Comfortabel	Comfortabel	Ergens comfortabel
Aanzien	Zeet verzorgde uitstraling	Verzorgde uitstraling	Redelijk verzorgde uitstraling	Matige uitstraling
Uitstraling	Uitstraling niet in het geding	Uitstraling niet in het geding	Uitstraling niet in het geding	Uitstraling beperkt minder
Milieubelasting	Zo beperkt mogelijk	Lagter dan de wettelijke eisen	Conform wettelijke eisen	Conform wettelijke eisen

Wegen

Erftoegangswegen
Parallelwegen

Fietspad

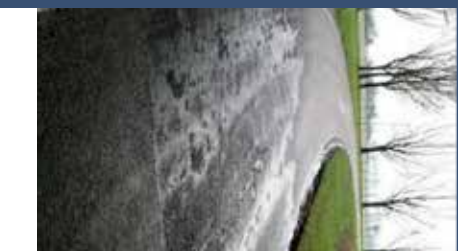
A+ / R++
Zeet goed
Ongeschonden

A / R+
Goed
Mooi en comfortabel

B / R
Voldoende
Functioneel

C / R-
Matig
Onrustig, disconfortabel
enige hinder

D
Slecht
Kapitaalvernietiging
Gevaarlijk of onbruikbaar





Provincie
Noord-Holland

Hoofdnetwerk

Type
infrastructuur

Kwaliteitsniveaus

Openbaar Vervoer

Hoogwaardig
OV-banen

Hoogwaardig
OV-haltes

OV-haltes

A+ / R++
Zeer goed
Ongeschonden

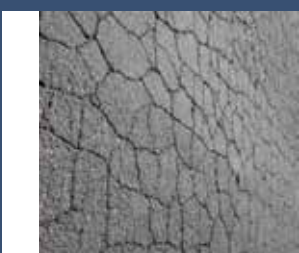
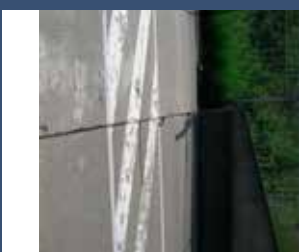
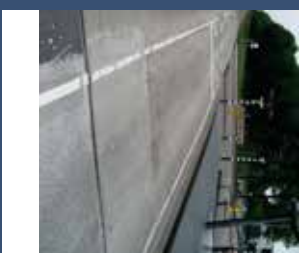
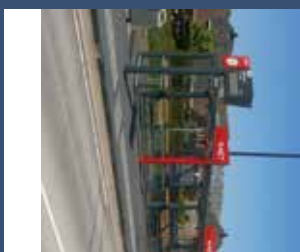
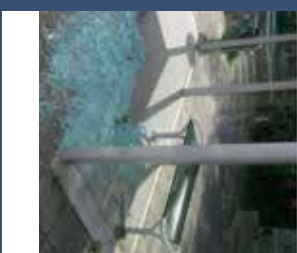
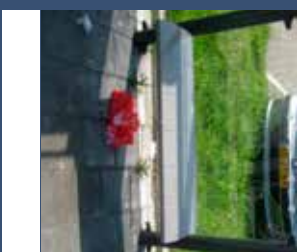
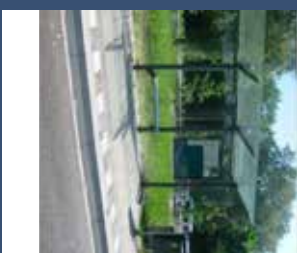
A / R+
Goed
Mooi en comfortabel

B / R
Voldoende
Functioneel

C / R-
Matig
Onrustig, discomfortabel
enige hinder

D
Slecht
Kapitaalvernietiging
Gevaarlijk of onbruikbaar

Beleids thema	R++	R+	R	R-
Volgheid	Minimale kans op ongevallen	Keine kans op ongevallen	Keine kans op ongevallen	Keine kans op ongevallen
Bereikbaarheid	Bereikbaarheid niet in het geding	Bereikbaarheid niet in het geding	Bereikbaarheid niet in het geding	Bereikbaarheid beperkt minder
Comfort	Zeet comfortabel	Comfortabel	Comfortabel	Ergens comfortabel
Aanzien	Zeet verzorgde uitstraling	Verzorgde uitstraling	Redelijk verzorgde uitstraling	Matige uitstraling
Leefbaarheid	Leefbaarheid niet in het geding zo beperkt mogelijk	Leefbaarheid niet in het geding Lager dan de wettelijke eisen	Leefbaarheid niet in het geding Conform wettelijke eisen	Leefbaarheid beperkt minder Conform wettelijke eisen
Milieubelasting				





Hoofdnetwerk

Type
infrastructuur

Conditie/Verzorging volgens NEN 2767
Kwaliteitsniveaus

Vaarwegen

Oevers

Niet weggebonden
kunstwerken

Weggebonden
kunstwerken

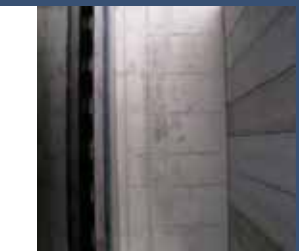
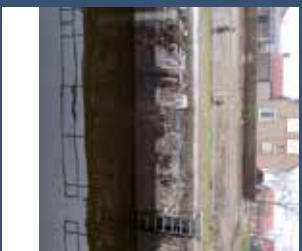
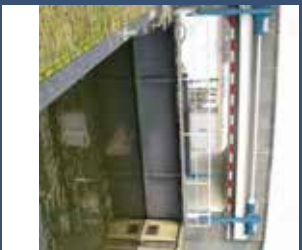
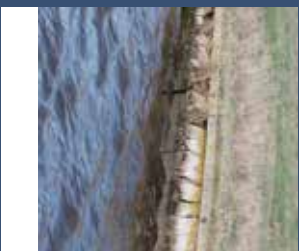
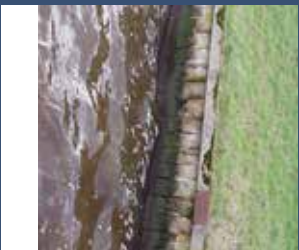
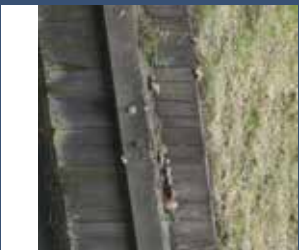
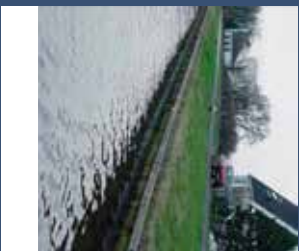
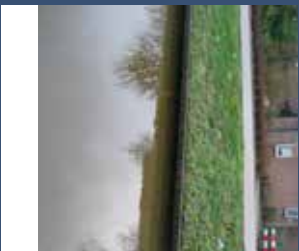
2/1
A+ / R++
Zeer goed
Ongechonden

2/2
A / R+
Goed
Mooi en comfortabel

3/3
B / R
Voldoende
Functioneel

4/4
C / R-
Matig
Onrustig, disconfortabel
enige hinder

6/6
D
Slecht
Kapitaalverieting
Gevaarlijk of onbruikbaar



BEDIENINGSCENTRALES

In deze bijlage wordt een toelichting gegeven op de assets die door de provincie Noord-Holland worden ingezet voor de centrale bediening van vervoersstromen en het garanderen van de (verkeers)veiligheid bij het gebruik van ons areaal. In totaal bezit de provincie Noord-Holland vier bedieningscentrales, waarvan er één in aanbouw is.

Regionale Verkeer Management Centrale (VMC-Hoofddorp)

Locatie: Hoofddorp. PNH is eigenaar van het gebouw;

Doel: Van hieruit voert de provincie operationeel VerkeersManagement (VM) uit;

Typische taken: Monitoring verkeersdoorstroming, indien nodig informeren, geleiden en sturen van verkeersstromen. Real time controleren en aansturen van circa 260 verkeerslichten van de provincie, observeren van het verkeer met camera's en door lussen in de weg, informeren van weggebruikers met dynamische route-informatiepanelen (DRIP's), inzetten van regelscenario's;

Beoogde taken: Aansluiten en bedienen van verkeerslichten van PNH en (op termijn) van inliggende gemeenten in de provincie. Koppeling (op termijn) naar of met andere modaliteiten: water (d.m.v. brugmanagementsysteem, in 2016), ov (invulling van en stimuleren van busvervoer, 2017), nood- en hulpdiensten (data ontsluiten (2018));

Techniek: De technische systemen zijn gekoppeld volgens een systeemarchitectuur voor verkeersmanagement;

Back-up: Geen. Glasvezelverbinding met andere VM-centrales, op basis van DVM-exchange op termijn mogelijk om op elkaar wegennet bepaalde taken te kunnen uitvoeren

Kenmerken: Zodanig opgezet en opgebouwd dat de technische systemen snel kunnen worden overgeplaatst naar een andere locatie. Ze zijn echter niet ontworpen op verplaatsen.

Bemensing: Door (3) wegverkeersleiders in dienst van PNH. Daarnaast diverse medewerkers (van PNH, sector VM) die voorbereidende werkzaamheden voor de VC en VRI's uitvoeren. Operationeel VM wordt gezien als kerntaak van de provincie en momenteel uitgevoerd met eigen medewerkers PNH. PNH stelt in principe geen eis dat bemensing door eigen medewerkers dient te zijn;

Openstelling: 10-10-'10 beperkt, en 12-12-'12 volledig in bedrijf;

Openingstijden: Van 06:00 tot 20 uur, daarbuiten incidenteel als er aanleiding toe is (NSS, Mysterieland etc.). 24/7 Bediening is een wens vraag is of 24/7 voldoende meerwaarde biedt (kosten baten verhaal), maar gezien de beperkte problematiek op de weg en de 'back-up' (op termijn) door RWS / Amsterdam geen noodzaak.



Tunnelbedieningscentrale (Bediening en bewaking tunnels) te Hoofddorp

Locatie: Hoofddorp; In hetzelfde gebouw als de VWC, en dezelfde vloer als de Verkeersmanagementcentrale in Hoofddorp, met gescheiden bedienplaatsen;

Doel: Bewaken en bedienen van de Waterwolftunnel in de N201 (sinds 2013), Adbijntunnel (Openbaar vervoerstunnel naar Schiphol)(sinds 2014), en het Aquaduct onder de Amstel (sinds 2014);

Typische taken: Real time bedienen en bewaken van objecten/tunnels en een aquaduct door aansturing van 52 Tunnel Technische Installaties (TTI) voor weggebruikers inclusief (2) belendende VRI's en omleidingsroutes voor het verkeer in geval van calamiteiten. Bij het Amstelaquaduct wordt tevens een waterkering bediend, die alleen wordt neergelaten indien een water gerelateerde calamiteit plaats vindt of een onaanvaardbaar risico op wateroverlast dreigt op te treden, in opdracht van het Waterschap;

Beoogde taken: (wettelijke) Bediening en bewaking 2 tunnels en een aquaduct;

Techniek: De technische systemen zijn ontwikkeld en gekoppeld volgens een systeemarchitectuur voor Tunnel Technische Installaties (TTI);

Back-up: Er is lokale bedienmogelijkheid van de WWT (en toekomstig Abdijsntunnel / Aquaduct) op het noordelijk dienstgebouw van de Waterwolftunnel (WWT);

Bemensing: De Tunnel Beheer Organisatie PNH wordt gevormd door een Managing Agent (een externe marktpartij, te weten Arcadis). De Managing Agent voert regie over 3 (markt)contracten namelijk twee onderhoudscontracten, te weten Civiel (Heijmans) en TTI (Siemens) van de tunnel en een contract ten behoeve van de leveringen van personeel voor de bediening- en bewakingsdienst (Trigion). Totaal ca. 14 tunneloperators en (6) -inspecteurs. Deze partijen zijn allen op SLA-basis gecontracteerd door de provincie. Deze contractwijze verandert op korte termijn als de prestatiefase, gepland voor het zomerreces 2015, ingaat. Het betreft inhoudelijk dezelfde taken, alleen wijzigen de verantwoordelijkheden tussen MA en de provincie. PNH zelf kent een (beperkte) regie organisatie bestaande uit een programmamanager tunnels en enkele specialisten (in z'n totaliteit circa 2 fte);

Openstelling: Voor de Waterwolftunnel: per 01-11-'12 voor (TTI-)testen, sinds 01-03-'13 volledig bemenst en 19 april 2014 is de WWT functioneel in bedrijf a.g.v. openstelling van de Waterwolftunnel. Abdijsntunnel is in 2002 in gebruik genomen. Amstelaquaduct per mei 2014.

Openingsdagen: 24/7, conform de wettelijke (EU-) verplichting.



Twee centrale Bediencentrale(s) voor 24uurs centrale bediening Kunstwerken te Noord/ Heerhugowaard (in aanbouw) en Zuid (bruggen/sluizen)

GS hebben ambitie uitgesproken om 80 kunstwerken in Noord-Holland te bedienen vanuit twee bediencentrales. 58 kunstwerken worden uiteindelijk bediend vanuit de centrale noord/boven het Noordzeekanaal en 22 kunstwerken vanuit de centrale zuid/onder het Noordzeekanaal.

Locatie: 24uurs Centrale Bediening kunstwerken 'Noord' wordt ingericht in een nieuw te bouwen steunpunt in Heerhugowaard en vanaf 2017 in gebruik genomen. Vanuit deze locatie worden in de eerste instantie 45 kunstwerken bediend. Afhankelijk van de gesprekken met de andere beheerders kunnen bepaald worden wanneer de tweede centrale worden gebouwd.

Doel: Centraal en op afstand bedienen van 80 kunstwerken/objecten (w.v. 40 van PNH). Belangrijk doel van de 2e 24 uurs CB is op een trajectgewijze aanpak de kunstwerken in Noord-Holland effectief en efficiënt te bedienen.

Typische taken: Te starten met de inrichting van één bediencentrale en hieraan 40 provinciale objecten te koppelen. Toekomstig te realiseren provinciale bruggen en sluisen aan te sluiten op de bediencentrale(s). De 2e bediencentrale in te richten op het moment dat er concrete afspraken zijn gemaakt met andere beheerders over gezamenlijke centrale bediening. Glasvezel te huren ten behoeve van het op afstand bedienen van bruggen en sluisen (in plaats van te investeren in een eigen net). 24-uurs bediening actief te bevorderen na het inrichten van de bediencentrale(s).

Beoogde taken: Fase 1 is het inrichten van een bediencentrale en daarvandaan 40 provinciale bruggen en sluisen te bedienen en 5 bruggen van derden die nu al door de provincie worden bediend.

Techniek: De technische systemen worden gekoppeld volgens een systeemarchitectuur voor objectbediening op afstand.

Back-up: In fase 1 heeft de centrale geen back-up. Nadat beide centrales operationeel zijn, kunnen elkaars functie worden overgenomen.

Kenmerken: Zodanig opgezet en opgebouwd dat de technische systemen snel kunnen worden overgeplaatst naar een andere locatie.

Bemensing: 15 FTE voor fase 1.

Openstelling: 24uurs CB Noord/Heerhugowaard in 2017.

Openingstijden 24/7



OVERZICHT TYPEN ONDERHOUD

Onderwerp	Ten laste van	Budget	Relevante opmerkingen
Vast onderhoud	Exploitatie	Structureel budget	<ol style="list-style-type: none"> Budget gebaseerd op actueel beheerplan en normbeheerskosten Budget wordt jaarlijks aangepast als gevolg van areaaluitbreiding
Variabel onderhoud	Exploitatie / voorzieningen	<p>Hoogte gekoppeld aan beheerplan met een horizon van bijvoorbeeld 15 jaar</p> <p>Rekenvoorbeeld: totale onderhoudslasten voor 15 jaar = 100 Voeding voorziening: a. startkapitaal = 25 b. jaarlijkse storting via exploitatie = 5</p>	<ol style="list-style-type: none"> Meerjarig Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen aanwezig – autorisatieniveau PS. Meerjarig beheerplan elke vier jaar actualiseren. Voor elke afzonderlijke jaarschijf wordt het uitvoeringsprogramma PMO geactualiseerd met het benodigde budget voorgelegd (autorisatie GS). Houdt bij de actualisatie rekening met areaaluitbreiding. Beoordeel of de voorziening na actualisatie toereikend is. Uitstel van uitvoering heeft binnen de horizon geen invloed op de voorziening, afstel wel. Periodieke voortgangsrapportage over de uitvoering in het jaar. Het voorkomen van fluctuaties in de exploitatie, omdat de budgetten voor variabel onderhoud jaarlijks aan schommelingen onderhevig zijn.
Vervangings-investering	Exploitatie	Structurele kapitaallasten PMO	<ol style="list-style-type: none"> Opstellen van een jaarlijks investeringsschema. Bij kapitaalgoederen gaat het veelal om investeringen van aanzienlijke omvang. Dus activeren in plaats van het beschikken (ter dekking) over een groot eigen vermogen. Activeren van vervangings-investeringen met maatschappelijk nut is toegestaan (baten- en lastenstelsel)
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.

CONFRONTATIE NORMBUDGET MET ONDERHOUDSBEHOEFTE EN WERKELIJK BUDGET

Inleiding

De provincie Noord-Holland is eigenaar en beheerder van een zeer intensief gebruikt netwerk van wegen, vaarwegen, fietspaden en openbaar vervoersbanen (kapitaalgoederen). Dit kapitaalintensieve areaal moet goed en efficiënt worden beheerd. Het areaal ligt er over het algemeen goed bij. In de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) staat beschreven hoe dit areaal de komende jaren beheerd gaat worden en met welke financiële middelen. Door Provinciale Staten (PS) is begin 2011 de eerste Nota Kapitaalgoederen vastgesteld met een looptijd t/m 2015. Een zeer belangrijk onderdeel van de NIKG is de normbudgetberekening en de daarbij behorende confrontatie met zowel de huidige begroting als met de werkelijke onderhoudsbehoefte. De normbudgetberekening is door het kostendeskundige adviesbureau berekend op het meest gedetailleerde niveau van de CROW. De uitkomsten zijn vijfvoudig getoetst; met een extra berekening op een globaal detailniveau, met een contra expertise door een onafhankelijk adviesbureau, met de normbudgetberekening uit de Nota Kapitaalgoederen 2011, met een benchmark met de provincie Zuid-Holland en door de uitkomsten te vergelijken met werkelijke uitgaven in het verleden en geplande uitgaven in de toekomst.

Om de feiten en de cijfers helder te hebben op zowel de middellange als de lange termijn, zijn aanvullende berekeningen gemaakt. Zo is er een meerjaren onderhoudsplanning gemaakt voor al het onderhoud t/m 2040, wat redelijk uniek is in Nederland. Daarnaast zijn voor de vervangingsinvesteringen de kapitaallasten berekend t/m 2040.

Begrippen

De belangrijkste begrippen die terugkomen in deze bijlage zijn:

Onderhoudsbehoefte; de per jaar geraamde beheer en onderhoudskosten op basis van de werkelijk benodigde beheer en onderhoudsactiviteiten (in dat jaar).

Normbudget (=normbudgetberekening); het jaarlijks gemiddeld benodigde budget om al het areaal eeuwigdurend te kunnen beheren.

Werkelijk budget; het jaarlijkse in de huidige begroting (2015) beschikbare gestelde budget voor beheer en onderhoud.

Taakstellend normbudget; het bijgestelde normbudget aan de hand van efficiencymaatregelen (gebiedscontracten, trajectbenadering, kostprijssturing). In het taakstellend normbudget is de besparing meegenomen van het streven om met minder budget het beheer en onderhoud te kunnen uitvoeren.

Correcties op de generieke uitkomsten

De berekening op basis van de CROW norm sluit op een aantal punten niet helemaal aan op onze werkwijze. Daarvoor zijn een aantal correcties doorgevoerd in de uitkomsten van de normbudgetberekening. Voor de uitsplitsing van de normkosten naar vaste kosten, variabele kosten, vervanging en verkeersmanagement hanteren wij een andere verdeelsleutel dan de CROW. Verkeersmanagement is bij ons geen aparte groep, maar maakt onderdeel uit van de onderhoudsbudgetten. Het aandeel verkeersmanagement in de uitkomsten is daarom naar rato verdeeld over de vaste kosten en het vervangingsonderhoud. Wij hanteren een lager percentage voor VAT-kosten dan de CROW. Dit verschil van 4% is in mindering gebracht over de uitkomsten. Tot slot hebben we de uitkomsten opgehoogd met kapitaalgoederen die niet in de berekening zijn meegenomen, maar welke wij wel in beheer hebben, zoals enkele kleine waterbouwkundige objecten (visplaatsen, aanlegsteigers, traphekjes) en met aspecten die nodig zijn voor het laten functioneren van de kapitaalgoederen zoals energiekosten, stortkosten (dode kadavers), kosten bediening bruggen, kosten beheermanagementsysteem. De volgende tabel toont de uitkomsten van de normbudgetberekening en de uitgevoerde correcties.



BIJLAGE

Tabel 1: Uitkomsten van de normbudgetberekening en de uitgevoerde correcties

	Normbudget Nimas/CROW verdeling	Normbudget verdeling PNH	Verkeers- management	Correctie VAT (15%-4%)	Correctie overige kosten buiten de norm	Normbudget met correcties
Vaste kosten	€ 16.069.679,04	€ 22.913.734,80	446000	€ -934.389,39	€ 3.859.178	€ 26.284.522,98
variabele kosten	€ 31.183.792,36	€ 30.265.583,17		€ -1.210.623,33	1.336.437	€ 30.391.397,11
vervangings onderhoud	€ 42.142.064,69	€ 36.216.218,11	1550000	€ -1.510.648,72		€ 36.255.569,38
Verkeersmanagement	€ 1.996.000,00	€ 1.996.000,00				
Totaal	€ 91.391.536	€ 91.391.536	€ 1.996.000	-€ 3.655.661	€ 5.195.615	€ 92.931.489

Het normbudget is exclusief de apparaatskosten, zoals bij de Nota Kapitaalgoederen 2011 ook het geval was.

Normbudgetberekening 2014 versus normbudgetberekening uit de Nota Kapitaalgoederen 2011

Tabel 2: Vergelijking normbudgetberekening 2011-2014

norm NKG 2011, incl TOTAAL			norm NKG 2011, incl			norm NKG 2011, incl		
areaaluitbreiding	Norm 2014		WEGEN	areaaluitbreiding	Norm 2014	VAARWEGEN	areaaluitbreiding	Norm 2014
vast	€ 28.300.000	€ 26.284.523	vast	€ 22.100.000	€ 21.324.711	vast	€ 6.200.000	€ 4.959.812
variabel	€ 25.200.000	€ 30.391.397	variabel	€ 19.000.000	€ 22.662.362	variabel	€ 6.200.000	€ 7.729.035
vast + variabel	€ 53.500.000	€ 56.675.920	vast + variabel	€ 41.100.000	€ 43.987.073	vast + variabel	€ 12.400.000	€ 12.688.847
		€ -						
vervanging	€ 40.600.000	€ 36.255.569	vervanging	€ 22.100.000	€ 24.839.232	vervanging	€ 18.500.000	€ 11.416.338
totaal	€ 94.100.000	€ 92.931.489	totaal	€ 63.200.000	€ 68.826.305	totaal	€ 30.900.000	€ 24.105.185

De nieuwe normbudgetberekening blijkt in lijn met de berekening uit de Nota Kapitaalgoederen 2011. In 2011 was het geraamde normbudget voor 2014 94,1 miljoen (normbudget 2011 van 86,4 miljoen plus de toen geraamde areaaluitbreiding), zie tabel 2. Nu is het totale normbudget berekend op 92,9 miljoen (dit is de totale kasuitgave inclusief vervanging). Ten gevolge van toekomstige areaaluitbreiding zal het normbudget in de loop der jaren verder oplopen. Wel zijn er verschillen tussen vast, variabel en vervanging. Dit zijn de volgende:

- De norm 2014 voor vast onderhoud is circa 2 miljoen euro lager dan de norm uit 2011.
- De norm 2014 voor variabel onderhoud is circa 5 miljoen euro hoger dan de norm uit 2011.
- De norm 2014 voor vervangingsinvesteringen is circa 4 miljoen euro lager dan de norm uit 2011.
- De onderverdeling vast, variabel en vervanging wordt landelijk toegepast.

De CROW definities tussen de verschillende soorten onderhoud zijn niet strak omljnd. Hierdoor ontstaan grijze gebieden die in de praktijk door organisaties enigszins verschillend worden ingevuld. Voorbeeld hiervan is het klein variabel onderhoud, zoals de reparatie van de beschoeiing. Dit kan onder zowel vast als variabel onderhoud vallen. Voor de normbudgetberekening van 2014 is vastgehouden aan de verdeling tussen vast en variabel onderhoud uit de NKG 2011. In tegenstelling tot 2011 is de huidige normbudgetberekening op het meest gedetailleerd niveau van de CROW systematiek uitgevoerd.

Wanneer de uitkomsten van de norm worden vergeleken met de norm van de provincie Zuid-Holland die enigszins een vergelijkbaar hoeveelheid areaal heeft, dan blijkt de norm ook hiermee in lijn.

Normbudget versus werkelijk budget in de begroting

Vast en variabel onderhoud

Wanneer naar de budgetten van de begroting 2015 wordt gekeken, dan geeft het vast onderhoud een redelijk stabiel beeld. Met de jaren neemt dit toe door areaaluitbreiding.

Het budget van het variabel onderhoud geeft ook een redelijk stabiel beeld. Wel is in 2014 een extra storting in de voorziening gedaan voor de financiering van variabel onderhoud. Deze extra storting wordt in de latere jaren verrekend, wat terug te zien is in de begroting.

De toekomstige areaaluitbreidingen zijn niet verwerkt in de voorziening (in tegenstelling tot het budget voor vast onderhoud). Deze twee aspecten zorgen er voor dat de storting in de voorziening een dalende tendens laat zien. Indien de voorziening in de toekomst niet toereikend is wordt de provinciale staten gevraagd meer te doteren.

Tabel 3: Werkelijk budget 2015

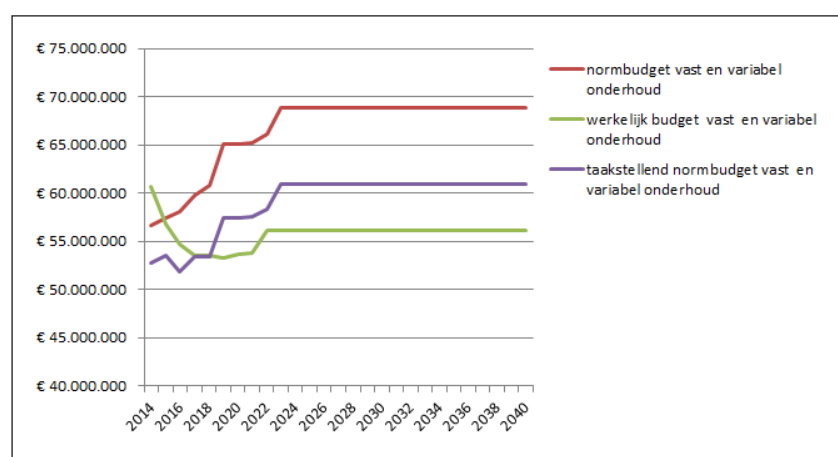
WERKELIJK BUDGET TOTAAL (conform begroting februari 2015)										
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Budget vast onderhoud wegen	€ 19,8	€ 23,1	€ 23,6	€ 25,2	€ 26,1	€ 27,3	€ 27,7	€ 27,8	€ 27,8	€ 27,8
Budget vast onderhoud vaarwegen	€ 6,7	€ 6,7	€ 6,2	€ 6,2	€ 6,1	€ 6,1	€ 6,1	€ 6,1	€ 6,1	€ 6,1
Budget vast onderhoud	€ 26,5	€ 29,8	€ 29,8	€ 31,5	€ 32,2	€ 33,4	€ 33,8	€ 33,9	€ 33,9	€ 33,9
Budget variabel onderhoud wegen	€ 27,5	€ 20,0	€ 18,8	€ 16,0	€ 15,3	€ 14,3	€ 14,6	€ 15,4	€ 17,8	€ 17,8
Budget variabel onderhoud vaarwegen	€ 6,8	€ 6,8	€ 6,1	€ 6,0	€ 6,0	€ 5,6	€ 5,4	€ 4,5	€ 4,5	€ 4,5
Budget variabel onderhoud	€ 34,2	€ 26,9	€ 24,9	€ 22,0	€ 21,3	€ 19,9	€ 19,9	€ 19,9	€ 22,3	€ 22,3
Budget vast- en variabelonderhoud	€ 60,7	€ 56,7	€ 54,7	€ 53,5	€ 53,5	€ 53,3	€ 53,7	€ 53,8	€ 56,2	€ 56,2
Budget vervanging wegen	€ 6,6	€ 18,3	€ 19,1	€ 26,5	€ 21,6	€ 2,2	€ 0,0	€ 13,3	€ 13,3	€ 13,3
Budget vervanging vaarwegen	€ 19,5	€ 12,4	€ 34,0	€ 27,8	€ 29,5	€ 29,6	€ 29,0	€ 6,7	€ 6,7	€ 6,7
Budget vervanging	€ 26,1	€ 30,7	€ 53,1	€ 54,2	€ 51,0	€ 31,8	€ 29,0	€ 20,0	€ 20,0	€ 20,0
Budget totaal	€ 86,8	€ 87,4	€ 107,8	€ 107,7	€ 104,6	€ 85,1	€ 82,7	€ 73,8	€ 76,2	€ 76,2

Op basis van de geprogrammeerde projecten in het PMI en PMO is uitgerekend hoeveel areaaluitbreiding we kunnen verwachten en wat hiervan de gevolgen zijn voor de benodigde werkelijke beheerbudgetten. Zie de volgende tabel voor de geprognostiseerde toekomstige beheerbudgetten inclusief areaaluitbreidingen.

Tabel 4: Areaaluitbreiding (cumulatief ten opzichte van 2014)

AREAAALUITBREIDING t.o.v. 2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Totaal	0,74	1,4	3,12	4,2	8,4	8,4	8,58	9,39	12,12
Vast onderhoud	€ 0,59	€ 0,95	€ 1,87	€ 2,45	€ 4,72	€ 4,72	€ 4,81	€ 5,25	€ 6,72
Variabel onderhoud	€ 0,15	€ 0,45	€ 1,24	€ 1,74	€ 3,68	€ 3,68	€ 3,76	€ 4,14	€ 5,40

Wanneer het normbudget⁹⁾ wordt vergeleken met het werkelijk budget (vast en variabel onderhoud) in de huidige begroting dan signaleren wij vanaf 2023 bij het vast en variabele onderhoud gezamenlijk een verschil, wat structureel is opgelopen tot ruim 12,6 miljoen euro tussen het normbudget (€ 68.795.920,-) en het werkelijk budget (€ 56.153.000,-). Door efficiënter te werken door middel van invoering gebiedscontracten, trajectbenadering en assetmanagement verwachten wij 7,8 miljoen euro minder nodig te hebben dan de norm en dan ook ten opzichte van de onderhoudsbehoefte. De besparing is al ingeboekt in de begroting en is vertaald in de onderstaande grafiek naar taakstellend normbudget.

Grafiek 1: Normbudget versus werkelijk budget in de begroting

Het structurele verschil vanaf 2023 tussen taakstellend normbudget en het werkelijke budget in de begroting is 4,8 miljoen euro¹⁰⁾. Dit verschil laat zich voor 6,5 miljoen euro verklaren door de nog niet in de begroting verwerkte areaaluitbreidingen en voor -1,7 miljoen euro als het gevolg van een nieuwe uitkomst van de nieuwe normbudgetberekening. Dat laatste is ook te verwachten gezien het detailniveau van de berekening, waardoor een exact gelijke uitkomst onmogelijk is.

9) De forse stijging van het normbudget, zie grafiek, wordt veroorzaakt door areaaluitbreiding van o.a. Bereikbaarheid waterland (N234/N247); HOV 't Gooi en N23 vanaf 2019; Verbinding A8-A9 vanaf 2023

10) Is incl. nog niet in LIAS verwerkte mutaties: (verrekening) (extra) storting voorziening +/- 2 miljoen euro vanaf 2019 en +1,125 miljoen euro vanaf 2022. De terugbetaling van een extra storting van 5,6 miljoen euro in 2013 staat in LIAS dubbel voor de periode 2017-2021. De afroaming van de voorziening van 2,35 miljoen euro structureel doorgevoerd tot het oneindige (zie kaderbrief 2014). Dit had feitelijk in 2022 moeten eindigen.

Conform de NKG 2011 is het uitgangspunt dat het nieuwe taakstellende normbudget leidend is voor de begroting 2017, dit betekent dat het werkelijke budget (budget in de huidige begroting) zou moeten worden aangevuld tot het taakstellend normbudget met 4,8 miljoen euro. Feitelijk hoeft dus niet al het budget voor areaaluitbreiding toegekend te worden.

De Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen zal als basis dienen voor actualisatie van het begrotingsjaar 2016 en vanaf 2017 voor de kaderbrief, de actualisatie PMO en Begroting.

Onderverdeling vast en variabel onderhoud.

Het vast onderhoud heeft een andere financieringssysteem dan het variabele onderhoud. Bij de invoering van de Gebiedscontracten, is het onderscheid tussen vast en variabel onderhoud minder van belang. De verwachting is dat het kasritme gelijkmatiger zal zijn, waardoor de behoefte aan een egalisatievoorziening (zoals nu gebruikt voor variabel onderhoud) verminderd. De werkgroep Infra is gevraagd met een advies te komen voor de financiële inrichting die past bij de gebiedscontracten en andere toekomstige ontwikkelingen. Tot die tijd blijven we onderscheid maken tussen vast en variabel onderhoud.

Tabel 5: Vergelijking werkelijke budget met het taakstellende normbudget

	totaal over de periode 2014 t/m 2025			gemiddeld 2014 t/m 2040 per jaar			jaar 2015	2015	jaar 2023	2023
	vast onderhoud	Variabel	Totaal	Vast onderhoud	Variabel	Totaal	Vast	variabel	Vast	variabel
Werkelijk budget in begroting	€ 386.403.000	€ 315.278.842	€ 701.681.842	€ 33.138.444	€ 22.669.444	€ 55.807.889	€ 29.839.000	€ 26.880.000	€ 33.889.000	€ 22.264.000
Norm (taakstellend)	€ 318.184.549	€ 360.666.248	€ 678.850.797	€ 27.845.606	€ 31.180.664	€ 59.026.270	€ 24.863.337	€ 28.616.229	€ 28.909.787	€ 32.080.779

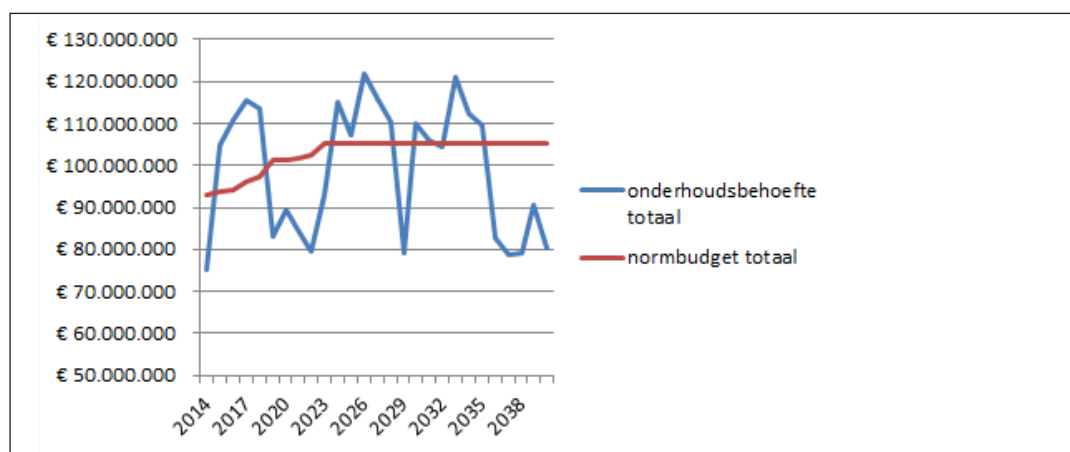
Wanneer het vast en variabel onderhoud apart worden bekeken, dan valt op dat het nieuwe taakstellende normbudget voor vast onderhoud lager is dan het werkelijke budget in de huidige begroting (verschil gemiddeld t/m 2040 5,5 miljoen euro en vanaf 2023 5 miljoen euro). Bij variabel onderhoud is het juist andersom. De nieuwe taakstellende normbudget is voor variabel onderhoud gemiddeld (€ 8 mln.) hoger dan het werkelijke budget in de begroting en vanaf 2023 10 miljoen euro, zie tabel 5. Het verschil bij het variabel onderhoud van gemiddeld 8 miljoen euro t/m 2040 tussen normbudget (taakstellend) en het werkelijke budget wordt veroorzaakt doordat toekomstige areaaluitbreiding nog niet is opgenomen in de begroting en doordat uitkomst van de nieuwe normbudgetberekening variabel onderhoud hoger is dan in 2011. Het verschil van 5,5 miljoen euro bij het vast onderhoud wordt met name veroorzaakt door de nieuwe uitkomst van de normbudgetberekening.

Uitgangspunt is dat het nieuwe taakstellende normbudget leidend wordt voor de begroting. Dan kan het verschil taakstellende normbudget versus werkelijk budget bij vast onderhoud in worden gezet voor het tekort bij variabel onderhoud.

Het verschil tussen het taakstellende normbudget en het huidige budget (2015) voor vast onderhoud kan worden ingezet voor het tekort bij variabel onderhoud.

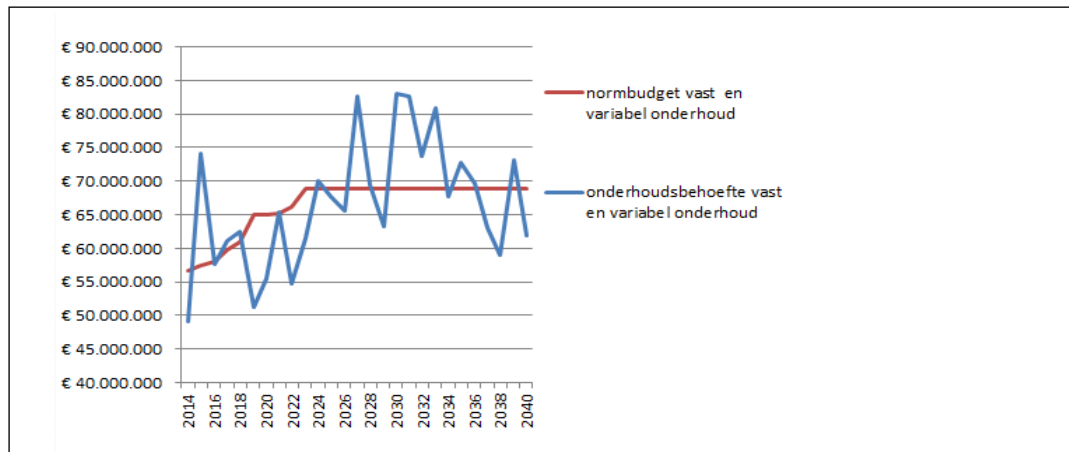
Werkelijke onderhoudsbehoefte versus normbudget

Grafiek 2: Onderhoudsbehoefte versus normbudget voor het gehele beheer en onderhoud

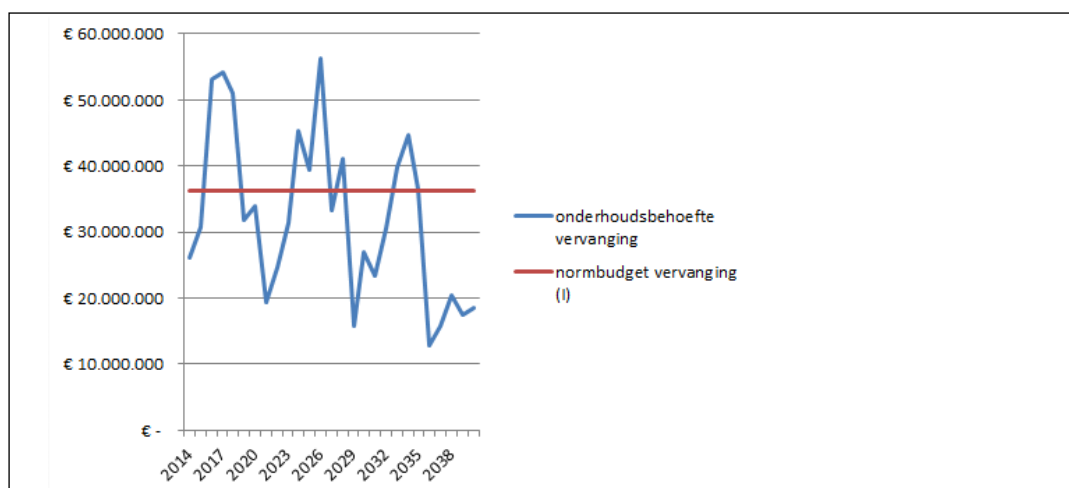


Conform grafiek 2 blijkt dat de totale werkelijke onderhoudsbehoefte ongeveer 3 miljoen euro onder het normbudget zit. Dit wordt vooral door vervanging veroorzaakt. Daarnaast zijn grotere pieken en dalen te zien bij vervanging. Bij vast en variabel gezamenlijk zit de onderhoudsbehoefte 1 miljoen euro boven het normbudget. In de grafieken 3 en 4 is de onderhoudsbehoefte en het normbudget uitgesplitst in de verschillende vormen van onderhoud.

Grafiek 3: Vast en variabel onderhoud

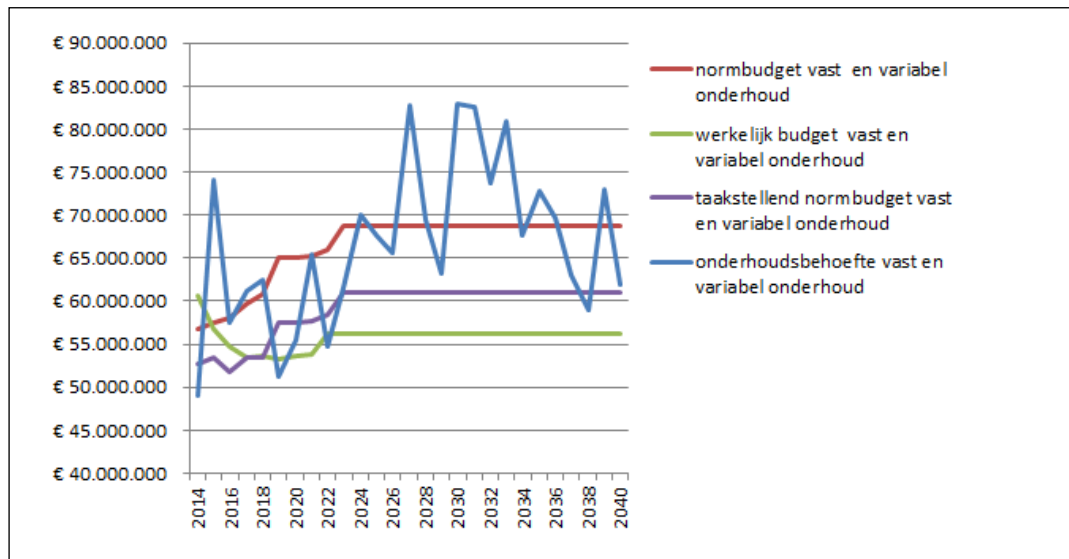


Grafiek 4: Vervangingsinvesteringen



Werkelijke onderhoudsbehoefte; norm versus huidige begroting (2015)

Volgens grafiek 5 lopen vanaf ongeveer 2020 de onderhoudsbehoefte en het normbudget (taakstellend) uit de pas ten opzichte van het werkelijke budget in de huidige begroting. Aangezien vervanging door middel van activeren een andere financierings-systematiek heeft, dan het vast en variabel onderhoud, worden deze in de notitie verderop apart behandeld. Zoals al eerder beschreven stond, streven wij ernaar om efficiënter te werken dan het normbudget. Dit noemen we het taakstellend normbudget. Dit taakstellend normbudget is 7,8 miljoen euro minder dan het normbudget. Ook bij de onderhoudsbehoefte gaan wij er vanuit dat we efficiënter kunnen werken dan op basis van de huidige ramingen. De onderhoudsbehoefte zal dus net als het normbudget worden verlaagd. In de berekeningen van de onderhoudsbehoefte, verderop in dit stuk, is dit doorgevoerd in de berekeningen.

Grafiek 5: Werkelijke onderhoudsbehoefte, norm versus huidige begroting**Vast en variabel onderhoud**

Tot en met 2040 is voor het huidige areaal de onderhoudsbehoefte voor vast en variabel gezamenlijk gemiddeld 1 miljoen euro boven het taakstellende normbudget, zie onderstaande tabel 6.

Tabel 6: Vergelijking werkelijke budget met taakstellend normbudget en de onderhoudsbehoefte

	gemiddeld 2014 t/m 2040 per jaar			jaar 2015	2015	jaar 2023	2023
	Vast onderhoud	Variabel	Totaal	Vast	variabel	Vast	variabel
Werkelijk budget in begroting	€ 33.138.444	€ 22.669.444	€ 55.807.889	€ 29.839.000	€ 26.880.000	€ 33.889.000	€ 22.264.000
Norm (taakstellend)	€ 27.845.606	€ 31.180.664	€ 59.026.270	€ 24.863.337	€ 28.616.229	€ 28.909.787	€ 32.080.779
Onderhoudsbehoefte	€ 28.571.467	€ 31.713.849	€ 60.285.316	€ 29.839.000	€ 44.304.006	€ 28.909.787	€ 24.855.315

Wanneer naar de totale onderhoudsbehoefte vast onderhoud t/m 2040 wordt gekeken dan is dit totaal hoger dan de norm en bij variabel onderhoud is deze lager.

Wanneer naar de daadwerkelijke besteding van de afgelopen jaren wordt gekeken, dan komt de besteding redelijk overeen met de norm (taakstellend) 2014, zie onderstaande tabel 7. De besteding van het vast onderhoud is hoger dan de norm (taakstellend) en de besteding het variabel onderhoud wat lager. Hierdoor zit er momenteel ook een behoorlijk bedrag in de voorziening.

Tabel 7: Vergelijking gemiddelde besteding 2011-2014 met het taakstellende normbudget

	besteding gemiddeld 2011 2014	norm (taakstellend) 2014
vast onderhoud	€ 26.463.547	€ 24.302.837
variabel onderhoud	€ 25.922.603	€ 28.473.729
totaal vast en variabel	€ 52.386.149	€ 52.776.566

Vast onderhoud

Zoals al eerder is geconstateerd, valt de norm (taakstellend) voor het vast onderhoud lager uit dan het budget in de lopende begroting. In tegenstelling tot het variabel onderhoud is bij het vast onderhoud een jaarlijks vast patroon aan uitgaven. De afgelopen jaren is het onderhoudsbudget vast onderhoud volledig uitgegeven. Dit gebeurt o.a. via onderhoudscontracten, die voor enkele jaren zijn afgesloten. Naar verwachting lopen deze contracten vast onderhoud af in 2017. Vanaf 2018 wordt volledig gewerkt met de nieuwe gebiedscontracten. Dit wordt gezien als een geschikt overgangsmoment om het taakstellende normbudget voor vast onderhoud daadwerkelijk in te voeren, aangezien in de jaren ervoor de lopende onderhoudscontracten niet kunnen worden opgebroken.

Tabel 8: Onderhoudsbehoefte vast onderhoud

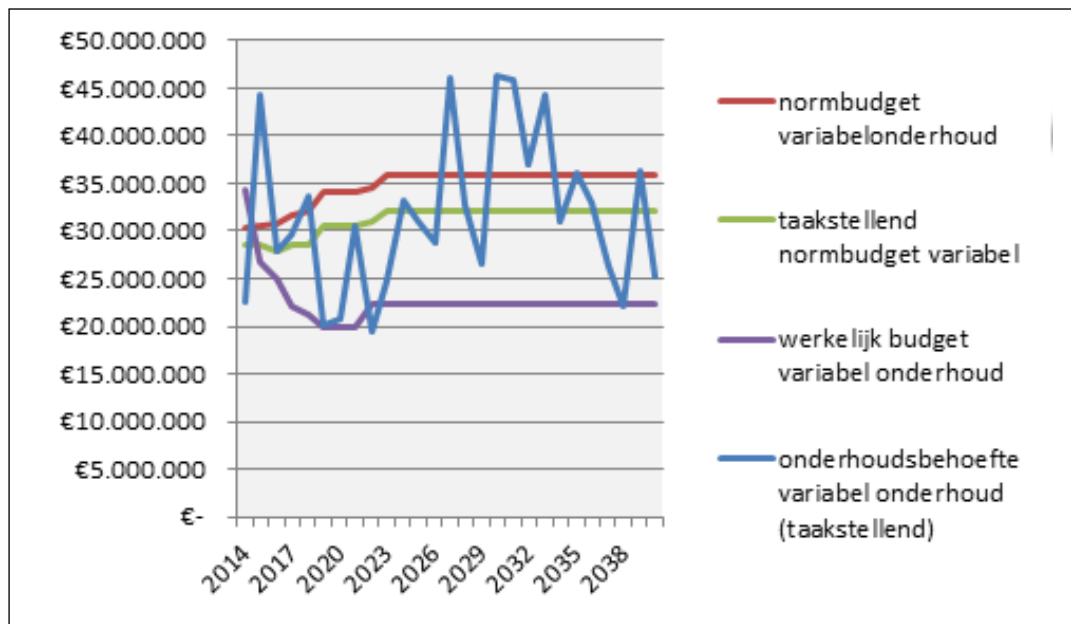
Benodigd budget vast onderhoud	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Wegen	€ 19,82	€ 23,12	€ 23,55	€ 25,23	€ 20,50	€ 22,66	€ 22,66	€ 22,74	€ 23,16	€ 24,56
Vaarwegen	€ 6,66	€ 6,72	€ 6,24	€ 6,24	€ 4,35	€ 4,35	€ 4,35	€ 4,35	€ 4,35	€ 4,35
Totaal benodigd budget vast onderhoud	€ 26,48	€ 29,84	€ 29,79	€ 31,47	€ 24,85	€ 27,01	€ 27,01	€ 27,10	€ 27,51	€ 28,91

In verband met de lopende contracten voor vast onderhoud wordt voorgesteld om niet in 2017 maar in 2018 over te gaan op het nieuwe taakstellend normbudget.

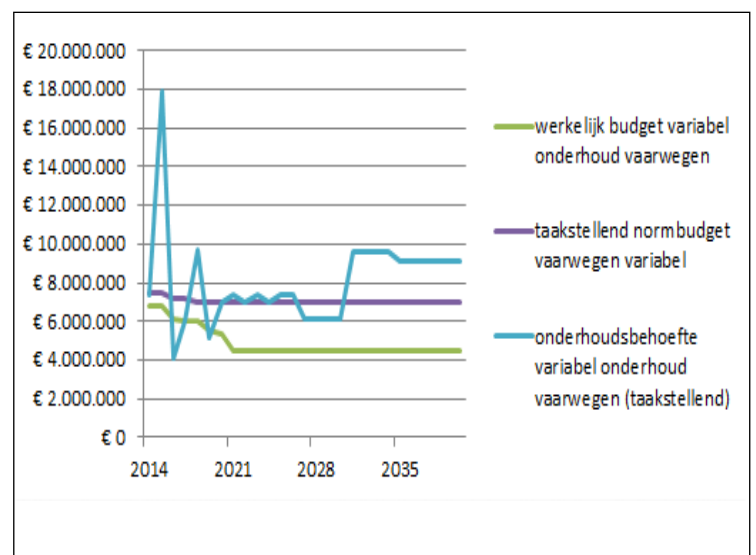
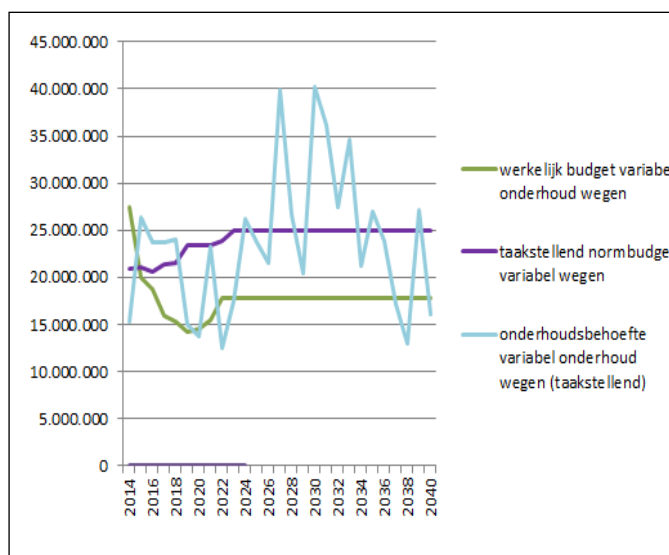
Variabel onderhoud en de egalisatievoorziening

Bij het variabel onderhoud is het werkelijke beschikbare budget in de begroting 8 miljoen euro lager dan het taakstellende normbudget in de periode tot en met 2040 (zie grafiek 6). De onderhoudsbehoefte is tot en met 2040 gemiddeld 0,5 miljoen euro hoger dan het taakstellende normbudget. Wanneer de onderhoudsbehoefte voor de komende jaren wordt afgezet ten opzichte van het werkelijke budget in de huidige begroting (incl. voorziening) dan is het budget vanaf 2021 niet meer toereikend (zie grafiek 6). Dit wordt mede veroorzaakt doordat de areaaluitbreiding voor variabel onderhoud niet structureel in de begroting is verwerkt. Voorlopig kan het verschil worden gecompenseerd door het saldo in de voorziening.

Grafiek 6: Onderhoudsbehoefte, werkelijk budget en normbudget



Grafiek 7 en 8: Onderhoudsbehoefte uitgesplitst naar respectievelijk wegen en vaarwegen



In tabel 9 is het verloop van de voorziening t.o.v. de werkelijke onderhoudsbehoefte weergegeven. Daaruit blijkt dat zonder aanpassing van het budget variabel onderhoud de voorziening vanaf 2021 negatief wordt.

Tabel 9: Verloop voorziening variabel onderhoud

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
verloop voorziening	€ 48,8	€ 31,3	€ 28,5	€ 20,8	€ 8,4	€ 8,1	€ 7,1	-€ 3,6	-€ 0,9	-€ 3,5	-€ 14,5	-€ 23,2	-€ 29,8	-€ 53,6	-€ 64,1	-€ 68,4	-€ 92,4

In tegenstelling tot het vast onderhoud, is bij het variabel onderhoud grote variatie in budgetbehoefte per jaar, veroorzaakt door grotere onderhoudsintervallen. Zo wordt ongeveer om de 15 jaar groot onderhoud aan een weg gepleegd (bijvoorbeeld het vervangen van een deklaag). Daarom staat in de BBV aangegeven dat voor variabel onderhoud gebruik kan worden gemaakt van een egalisatievoorziening. Op basis van de NKG 2011 is gekozen voor een egalisatievoorziening voor het variabel onderhoud, echter de systematiek om de hoogte van de voorziening te beheersen was nog niet uitgewerkt. In dit document worden de systematiek op hoofdlijnen uitgewerkt. Daarna worden de financiële gevolgen van de systematiek inzichtelijk gemaakt en afgezet tegen de huidige begroting.

Systematiek: Vanaf 2017 storten volgens de norm en op basis van de werkelijke onderhoudsbehoefte bezien of bij- of aframen voor een periode van 15 jaar nodig is:

Uitgaande van her-allocation van de overschotten bij het budget voor vast onderhoud (normbudget versus werkelijk budget) naar de storting in de voorziening variabel onderhoud vanaf 2018 ontstaat een netto claim op de algemene middelen conform onderstaande tabel (in miljoenen euro's).

Tabel 10: Netto claim op de begroting bij Systematiek

Systematiek 1	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Bruto tekort t.o.v. huidige begroting (incl aframing 1,4 mln p.jr)	€ -5,2	€ -5,8	€ -9,1	€ -9,1	€ -9,2	€ -7,2	€ -8,4	€ -8,4	€ -8,4	€ -8,4	€ -8,4	€ -8,4	€ -8,4	€ -8,4	€ -8,4
verschuiving budget vast naar voorziening	€ 0,0	€ 7,4	€ 6,4	€ 6,8	€ 6,8	€ 6,4	€ 5,0	€ 5,0	€ 5,0	€ 5,0	€ 5,0	€ 5,0	€ 5,0	€ 5,0	€ 5,0
Netto claim (tekort) t.o.v. huidige begroting	€ -5,2	€ 1,5	€ -2,8	€ -2,3	€ -2,4	€ -0,8	€ -3,4	€ -3,4	€ -3,4	€ -3,4	€ -3,4	€ -3,4	€ -3,4	€ -3,4	€ -3,4

Structureel is het tekort 3,4 miljoen euro. Dit tekort moet gedekt worden uit de algemene middelen. Het tekort laat zich voor 6,5 miljoen euro verklaren door nog niet in de begroting verwerkte areaaluitbreiding¹¹⁾ en -1,7 miljoen euro als het gevolg van een nieuwe uitkomst van een nieuwe normbudgetberekening (totaal 4,8 miljoen euro), minus een aframing van de voorziening van -1,4 miljoen euro (om oplopen van de voorziening te beperken). Toepassing van deze systematiek laat voor de komende 15-16 jaar forse saldi in de voorziening zien (zie tabel 11).

Tabel 11: Verloop voorziening bij systematiek, met een jaarlijkse aframing van 1,4 miljoen euro

Systematiek 1	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
verloop voorziening bij storting, incl aframing 1,4 per jr	€ 26,1	€ 19,5	€ 28,4	€ 36,5	€ 35,0	€ 44,9	€ 50,7	€ 48,1	€ 47,8	€ 49,6	€ 34,2	€ 32,0	€ 36,2	€ 20,5	€ 5,3

Voordeel van deze systematiek is dat geen grote incidentele stortingen nodig zijn. Elk jaar dient daarbij opnieuw te worden bekeken, op basis van de onderhoudsbehoefte voor de komende 15 jaar, of de storting in de voorziening bijgesteld moet worden. Er is gekozen voor een egalisatieperiode van 15 jaar, zodat ruim op tijd geanticipeerd kan worden op wijzigingen in de budgetbehoefte. De hiermee gepaarde schommelingen in budgetbehoefte kunnen vervolgens over een lange periode worden geëgaliseerd, waardoor geen wijzigingen in de stortingen/aframingen in de voorzieningen plaatsvinden. Een nog langere periode lijkt niet nodig voor egalisatie. Daarnaast neemt ook de voorspelbaarheid van de daadwerkelijke kasuitgave in de latere jaren af.

Op basis van de hoogte van de voorziening en het huidige verloop kan gekozen worden voor een optimalisatie van deze systematiek. Tot en met 2020 wordt het bijgestorte bedrag ook weer gelijk af geraamd (dus feitelijk wordt vanaf 2021 werkelijk gestort met bijstorten). Hierdoor ontstaat tot 2021 geen extra claim op de begroting. Daarnaast wordt bij deze optimalisatie een

11) De bijstorting van vast onderhoud zal mogelijk veranderen, omdat de extra areaaluitbreiding in de nieuwe areaaluitbreiding tabel (PMO 2016) nog niet is verwerkt in de begroting.

eenmalig aframing in 2019 van 10 miljoen euro voorgesteld. Gekozen is voor 2019, zodat er de komende jaren een buffer is van meer dan 10 miljoen euro om eventuele risico's op te vangen.

Tabel 12: Systematiek met optimalisatie

Systematiek 1 met optimalisatie stand voorziening 48,8 (1-1-2015)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Totaal werkelijk budget (begroting februari 2015)	€ 56,7	€ 54,7	€ 53,5	€ 53,5	€ 53,3	€ 53,7	€ 53,8	€ 56,2	€ 56,2	€ 56,2	€ 56,2	€ 56,2	€ 56,2	€ 56,2	€ 56,2	€ 56,2
Onderhoudsbehoefte (vast en variabel)	€ 74,1	€ 57,6	€ 61,2	€ 58,6	€ 47,2	€ 47,9	€ 57,7	€ 47,1	€ 53,8	€ 62,2	€ 59,9	€ 57,8	€ 74,9	€ 61,7	€ 55,4	€ 75,2
aframing	0,0	0,0	6,6	0,0	14,2	3,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Netto aframing / claim (tekort) t.o.v. huidige begroting	0,0	0,0	0,0	0,1	10,0	0,0	-3,8	-2,2	-4,8	-4,8	-4,8	-4,8	-4,8	-4,8	-4,8	-4,8
Verloop voorziening storten vanaf 2020	31,3	28,6	€ 20,9	€ 15,7	€ 11,8	€ 17,6	€ 17,5	€ 28,8	€ 36,0	€ 34,9	€ 36,0	€ 39,2	€ 25,2	€ 24,5	€ 30,1	€ 15,8

Vanaf 2025 is het structurele tekort 4,8 miljoen euro. Dit tekort moet gedekt worden uit de algemene middelen. Bovendien zouden vanaf 2030 extra stortingen gedaan moeten worden om de voorziening op peil te houden. Het gaat dan om bedragen van circa 4,0 miljoen euro per jaar extra, bovenop de storting tot het taakstellende normbudget. Ook na 2032 zullen er nog pieken ontstaan, met extra grote stortingen in de voorziening tot gevolg.

Voordeel van deze variant is dat tot 2025 naar verwachting geen claims op de begroting hoeven te worden gedaan. Wel wordt bij deze variant de voorziening 'opgegeten'. Hierdoor pot je in deze variant niet op voor pieken in de uitgaven die zich naar verwachting pas over langere tijd gaan voordoen. In theorie zou zelfs pas na 2028 kunnen worden begonnen met storten volgens het taakstellende normbudget, dan is de voorziening echter wel leeg en zullen in de jaren daarna extreem hoge extra stortingen gedaan moeten worden. Nadeel van deze variant is dat zich naar verwachting vanaf 2030 schokken in de claims op de begroting gaan voordoen.

Voorgesteld wordt om te kiezen voor systematiek met optimalisatie. Dat houdt in dat er vanaf 2021 wordt begonnen met werkelijke bijstortingen tot aan de taakstellende norm en een eenmalige aframing van 10 miljoen euro in 2019.

Het totaal benodigde budget voor variabel onderhoud is dan:

Tabel 13: Totaal benodigd onderhoudsbudget

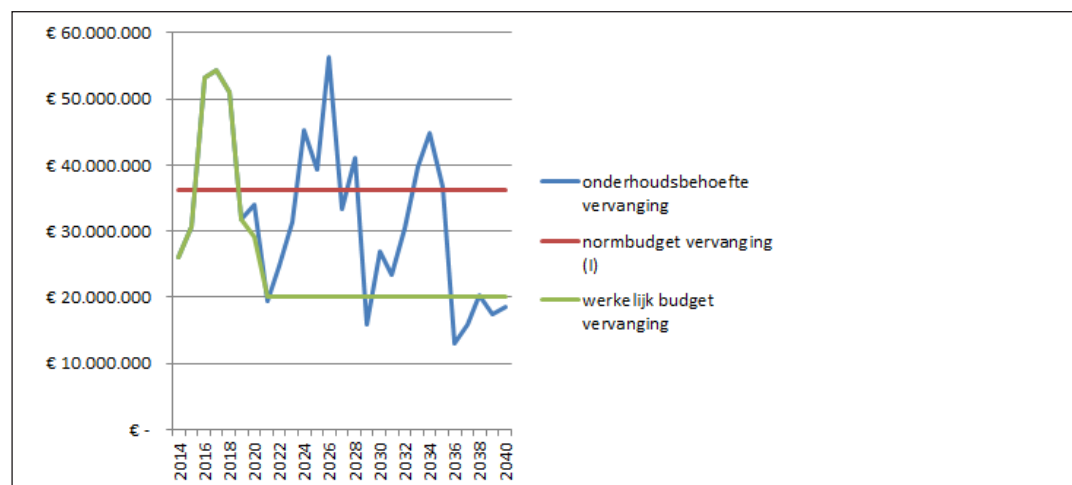
Benodigd budget (storting) variabele onderhoud (overheveling van budget vast naar variabel is hier in verwerkt)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Totaal wegen variabel budget	€ 27,47	€ 20,05	€ 18,76	€ 15,99	€ 20,84	€ 11,71	€ 19,56	€ 24,30	€ 24,66	€ 25,86
Totaal vaarwegen variabel budget	€ 6,77	€ 6,83	€ 6,15	€ 6,03	€ 7,76	€ 4,53	€ 7,13	€ 6,22	€ 6,22	€ 6,22
Totaal variabel onderhoud budget	€ 34,24	€ 26,88	€ 24,90	€ 22,01	€ 28,59	€ 16,25	€ 26,68	€ 30,52	€ 30,88	€ 32,08

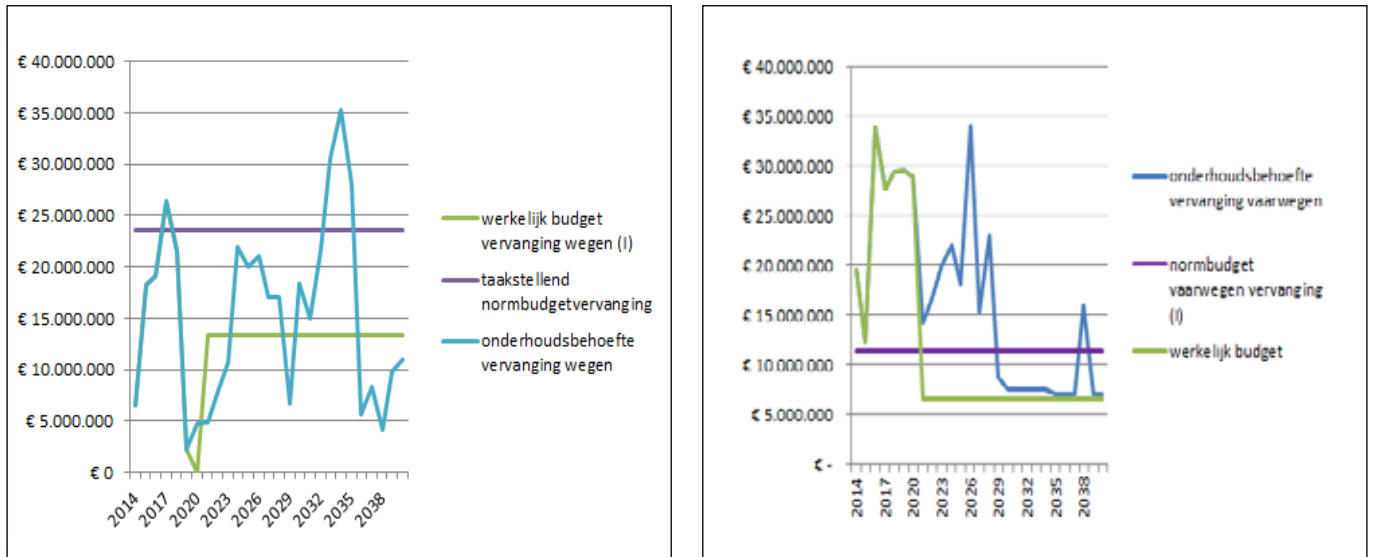
Er wordt gestort tot het taakstellende normbudget. Deze storting wordt zoals eerder gezegd met name veroorzaakt door areaaluitbreiding, dit legt dus een claim op de huidige begroting. Door de hoogte van de voorziening is uitstel mogelijk tot 2021.

Vervangingsinvesteringen

De vervangingsinvesteringen zijn ook tot en met 2040 in beeld gebracht. In de onderstaande figuur wordt het verloop van de onderhoudsbehoefte, het normbudget en het werkelijk budget weergegeven voor vervangingsinvesteringen.

Grafiek 9: Vervangingsinvesteringen, onderhoudsbehoefte versus budget en normbudget



Grafiek 10 en 11: Vervangingsinvestering uitgesplitst naar respectievelijk Wegen en Vaarwegen

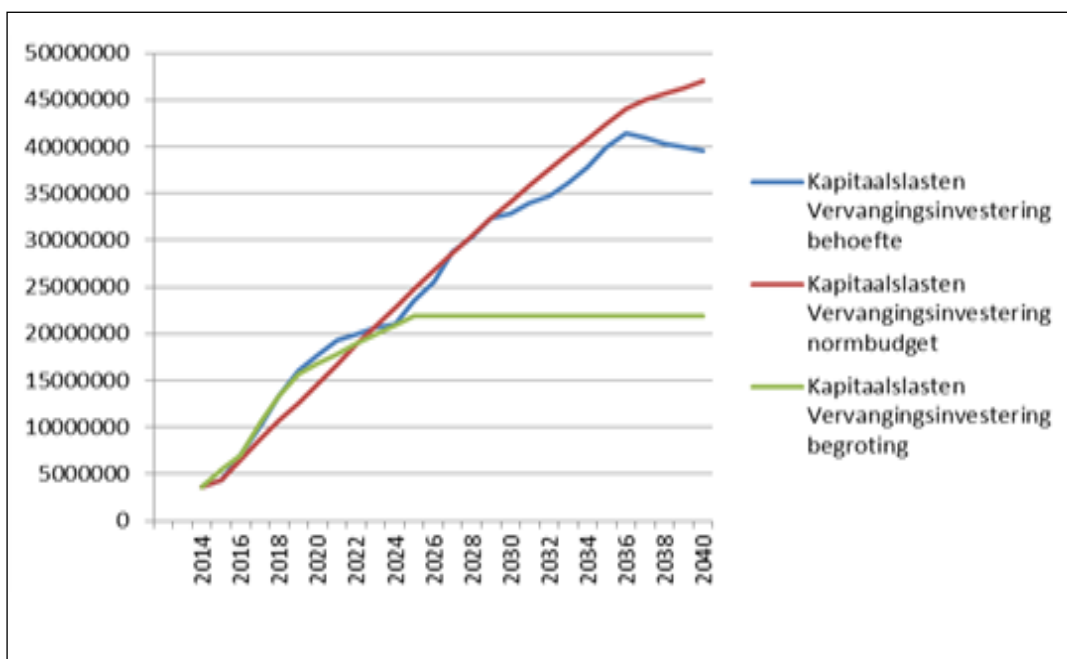
Ook bij de vervangingsinvesteringen zien we verschillen ten opzichte van de norm. Bij wegen is de vervangingsbehoefte de komende jaren onder de norm en bij vaarwegen zien we het tegenovergestelde. Dit laatste wordt veroorzaakt door de huidige vervangingsgolf (piek) van het betreffende netwerk.

Als we het geheel aan vervangingsinvesteringen samen bekijken dan voorzien wij tot en met 2040 een behoefte, welke zich gemiddeld 3 miljoen euro onder het normbudget van 36 miljoen euro per jaar beweegt.

In de huidige begroting is een investeringsplafond van 20 miljoen euro per jaar ingesteld voor het PMO. Als we de investeringsbehoefte daar tegen af zetten voorzien wij problemen.

Wanneer de kapitaallasten in ogenschouw worden genomen, zullen deze sterk toenemen de komende jaren op basis van de vervangingsinvesteringenbehoefte. De verwachting is dat tot 2025 in de huidige begroting ruimte is om de kapitaallasten van de vervangingsinvesteringenbehoefte te dekken. Daarna zullen de kapitaallasten doorstijgen richting de 40 miljoen euro, zie grafiek 12.

Het activeren van de investeringen zorgt voor stapeling van kapitaallasten. Deze nemen als gevolg van de door ons benoemde toename van de investeringslast meer dan evenredig toe de komende jaren en dit signaleren wij als een probleem in de toekomst.

Grafiek 12: De kapitaallasten van de vervangingsinvesteringen

Wanneer naar zowel heden als verleden wordt gekeken kan geconcludeerd worden dat een investeringsplafond van 20 miljoen euro niet toereikend is. De ambtelijke organisatie zal op termijn voorstellen uitwerken voor een degelijke financiële meerjarige dekking voor de oplopende kapitaallasten.

Tabel 14: Vergelijking heden en verleden met norm

	besteding gemiddeld 2011 2014	norm (taakstellend) 2014	vervangings behoefte gem t/m 2040
vervanging (incl. VIK en reserve oevers NHK 1-1)	€ 28.338.134	€ 35.013.608	€ 31.757.736

Conclusies

- De berekeningen van de onderhoudsbehoefte en het normbudget zijn grosso modo in lijn met elkaar en in lijn met de Nota Kapitaalgoederen 2011.
- Voor vast en variabel onderhoud is gezamenlijk vanaf 2023 een structureel verschil van 12,6 miljoen euro tussen het werkelijke budget en het normbudget. Door efficiënter te werken (onder andere door invoering van gebiedscontracten) wordt het verschil verkleind tot 4,8 miljoen euro (t.o.v. taakstellend normbudget). Dit verschil wordt met name veroorzaakt doordat de voorziene areaaluitbreiding bij variabel onderhoud nog niet structureel is verwerkt in de begroting. Door de huidige stand van de voorziening hoeft dit de komende collegeperiode niet te leiden tot een extra claim op de begroting.

Tabel 15: Claims vast en variabel onderhoud en verloop voorziening

Stand voorziening = 48,8 (1-1-2015)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Totaal werkelijk budget (begroting februari 2015)	€ 56,7	€ 54,7	€ 53,5	€ 53,5	€ 53,3	€ 53,7	€ 53,8	€ 56,2	€ 56,2	€ 56,2	€ 56,2	€ 56,2	€ 56,2	€ 56,2	€ 56,2	€ 56,2	€ 56,2
Onderhoudsbehoefte (vast en variabel)	€ 74,1	€ 57,6	€ 61,2	€ 58,6	€ 47,2	€ 47,9	€ 57,7	€ 47,1	€ 53,8	€ 62,2	€ 59,9	€ 57,8	€ 74,9	€ 61,7	€ 55,4	€ 75,2	€ 68,7
Netto aframing / claim (tekort) t.o.v. huidige begroting	0,0	0,0	0,0	0,1	10,0	0,0	-3,8	-2,2	-4,8	-4,8	-4,8	-4,8	-4,8	-4,8	-4,8	-4,8	-4,8
Verloop voorziening systemathiek 1 met optimalisatie	31,3	28,6	€ 20,9	€ 15,7	€ 11,8	€ 17,6	€ 17,5	€ 28,8	€ 36,0	€ 34,9	€ 36,0	€ 39,2	€ 25,2	€ 24,5	€ 30,1	€ 15,8	€ 2,0

- Het investeringsplafond voor vervangingsinvesteringen van € 20 mln. is niet toereikend, aangezien de vervangingsnorm € 35 mln. is en de gemiddelde vervangingsbehoefte tot en met 2040 € 32 mln. is. Vanaf 2025 is er een dekkingsprobleem om de berekende kapitaallasten voor de benodigde vervangingsinvesteringen te kunnen dekken.



HAARLEM, AUGUSTUS 2015

& ONDERHOUD