

Statenmededeling

Onderwerp

Vaststelling uitvoeringsagenda K(O)PI 2023-2027

Datum

12 juli 2022

Documentnummer

GS: 5099554

PS: 5111025

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant,

Kennisnemen van

De uitvoeringsagenda Kwaliteit (Onderhoud) Provinciale Infrastructuur (KOPI) 2023-2027.

Aanleiding

Wij hebben besloten de beleidsnota K(O)PI over de periode 2018-2022 in te trekken. In plaats daarvan is daarom door ons een nieuwe uitvoeringsagenda K(O)PI voor de periode 2023-2027 vastgesteld. Via deze Statenmededeling informeren wij uw Staten over deze vaststelling. In deze uitvoeringsagenda leggen we vast wat we in de periode 2023-2027 gaan doen op het gebied van het beheer en onderhoud van de Provinciale infrastructuur.

Bevoegdheid

Gedeputeerde Staten zijn op basis van hun uitvoerende rol bevoegd om de uitvoeringsagenda vast te stellen. Provinciale Staten worden hierover geïnformeerd en kunnen hiervan kennisnemen in het kader van haar controlerende rol.

Kernboodschap

1. *Met de vaststelling van K(O)PI borgen we de wettelijke taak van beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur.*

Met de vaststelling van de uitvoeringsagenda leggen we de uitgangspunten voor de beheer- en onderhoudstaak van de provinciale infrastructuur voor de komende periode van de komende vier jaar vast. Het beleid is niet fundamenteel veranderd; de inzet voor de looptijd van K(O)PI, 2023-2027, blijft voor het beheer- en onderhoud minimaal kwaliteit onderhoudsniveau Basis (B) en

CROW stond oorspronkelijk voor Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en Verkeerstechniek. Inmiddels is het gewoon CROW. Inmiddels is het een centrum waar gewerkt wordt aan onder andere richtlijnen op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer. Verkeersveiligheid is een belangrijk thema, waar het vooral gaat om de duurzaam veilige inrichting van infrastructuur.

duurzaam veilig bij aanleg en reconstructie, conform de richtlijnen van het CROW.

Datum

12 juli 2022

Documentnummer

GS: 5099554

PS: 5111025

Er zijn drie redenen waarom we niet afwijken van het minimale onderhoudsniveau Basis (B):

1. Een slechtere kwaliteit onderhoudsniveau betekent meer veiligheidsrisico's;
2. Een slechtere kwaliteit onderhoudsniveau leidt tot kapitaalvernietiging;
3. Een slechtere kwaliteit onderhoudsniveau leidt op de korte termijn tot een besparing, maar op de lange termijn juist tot extra kosten (zie ook argument 2).

Een hoger kwaliteitsniveau leidt niet tot substantiële verbetering van de verkeersveiligheid en leidt niet voor een doelmatige inzet van de beschikbare middelen (zie uitgangspunt 1).

2. *De ambities uit het beleidskader [Mobiliteit Koers 2030](#) zijn vertaald naar de uitvoeringsagenda K(O)PI.*

K(O)PI richt zich primair op een goede en doelmatige instandhouding van het bestaande areaal (wettelijke provinciale basistaak). Onze aanpak voor de komende jaren bestaat uit een basisopgave en een plusopgave. De basisopgave bestaat uit de beheer- en onderhoudsopgave voor ons areaal en wordt gedekt uit het structureel investeringskrediet onderhoud provinciale infrastructuur. Dit betekent dat we ons primair richten op de instandhouding van ons bestaande areaal.

Alle verbeteringen, extra ambities vanuit het beleidskader mobiliteit 2030 en doelstellingen uit andere beleidsvelden vallen onder de plusopgave. Per onderhoudsopgave bekijken we wat we kunnen meenemen en of de plusopgave past binnen de beschikbare kaders van tijd en geld. De prestatie van ons areaal mag hierdoor niet verslechteren en het mag niet leiden tot onnodige extra kosten nu en in de toekomst. We maken deze keuze expliciet en leggen de besluitvorming hierover vast. Deze plusopgave wordt gedekt uit de reserve Verkeer en Vervoer.

Daarnaast hebben we ten aanzien van de thema's (1) Doorstroming, (2) Veiligheid, (3) Leefbaarheid en (4) Duurzaamheid expliciet gemaakt wat onze doelstellingen zijn voor de basisopgave en de plusopgave de komende jaren. Deze thema's zijn gelijk aan het vorige K(O)PI, waarbij het thema duurzaamheid is onderverdeeld in (1) Energie en CO₂, (2) Klimaatadaptatie, (3) Biodiversiteit en (4) Circulariteit. Voorbeelden hiervan zijn dat we inzetten op het gebruik van zero emissie bouwmaterialen of dat de effecten van beheer en onderhoud op beschermende natuurwaarden worden meegenomen.

3. *We bieden ook ruimte aan het realiseren van uit andere beleidsvelden of van externe partners.*

Ambities en doelstellingen uit andere beleidsvelden of van externe partners kunnen ook gerealiseerd worden in combinatie met infrastructurele (onderhouds)projecten. Dit is niet vanzelfsprekend. Per project wordt bekeken of en wat we van de extra ambities kunnen meenemen. De factoren tijd en aanvullende financiering zijn belangrijke aspecten in de afweging.

Datum

12 juli 2022

Documentnummer

GS: 5099554

PS: 5111025

Belangrijke randvoorwaarden om deze mee te nemen zijn (1) dat het niet tot onnodige vertraging in de onderhoudsopgave leidt, (2) dat de benodigde financiële middelen beschikbaar gesteld worden vanuit de specifieke beleidsvelden of door externe partners, (3) dat het meenemen van deze opgave (nu en in de toekomst) niet ten koste gaat van het beschikbare beheer- en onderhoudsbudget.

Consequenties

1. We laten het uitgangspunt van werk met werk los.

Als gevolg van de stikstofproblematiek zien we steeds vaker dat de met reconstructie gecombineerde onderhoudswerkzaamheden worden vertraagd. Dat leidt tot de onwenselijke situatie dat steeds meer incidenteel (en duurder) onderhoud nodig is. Het wordt steeds lastiger om achterstallig onderhoud te voorkomen wat kan leiden tot verkeersonveilige situaties op provinciale wegen. Daarom wordt de onderhoudsplanning leidend voor provinciale infraprojecten. Daarmee kan het reguliere onderhoud gewoon doorgaan en ontstaan er geen verkeersonveilige situaties. Vanuit het principe werk met werk maken, combineren we werkzaamheden alleen als dit niet leidt tot vertraging in het onderhoud.

2. Met de vaststelling van het K(O)PI wordt een aantal toegezegde moties ingevuld.

Met de vaststelling van het K(O)PI worden de volgende twee moties ingevuld:

1. [Motie M59- 2021- Motorvriendelijke vangrail](#)

Bij de vervanging of aanleg van nieuwe vangrail is het uitgangspunt op basis van de verkeersveiligheid het aanleggen van een motorvriendelijke vangrail waar dit kan. Dit is opgenomen in K(O)PI onder veiligheid.

2. [Motie M84a-2021 Bomen door de bocht](#)

Er is een aparte bermnotitie opgesteld, welke in het najaar nog verwerkt wordt tot beleidsregel. Ter informatie is deze in de bijlage bijgevoegd. De wegberm is een ruimtelijke eenheid die de overgang vormt tussen een weg en zijn omgeving. Hierdoor kunnen aan de berm ook andere functies worden toegedicht. Deze functies komen voor een deel voort uit eisen en wensen die vanuit de weg/weggebruiker aan de berm gesteld worden,

maar evengoed uit eisen en wensen vanuit de omgeving. Dit betekent dat niet alleen vanuit de veiligheid voor weggebruikers en natuur en biodiversiteit eisen aan de berm worden gesteld, maar ook vanuit ruimtelijke kwaliteit waarbij het belangrijk is dat de berm aansluit op het Brabantse landschap en de laanstructuur. De eisen die genoemd worden in deze bermnotitie zijn verwerkt in K(O)PI onder de thema's veiligheid en duurzaamheid. Specifiek gaat het dan om klimaatadaptatie en biodiversiteit.

Datum

12 juli 2022

Documentnummer

GS: 5099554

PS: 5111025

3. Het structureel borgen van de indexatie van het investeringskrediet voor onderhoud provinciale infrastructuur is noodzakelijk.

We zien de toekomstige onderhoudsopgave van provinciale wegen de komende jaren fors toenemen. De ontwikkeling is reeds aangekondigd bij [KOPI](#) in 2018 ([PS 18/18](#)). Dat heeft te maken met de opwaardering en uitbreiding van het areaal in het afgelopen decennium, de toegenomen complexiteit (o.a. stikstofproblematiek) en de ouderdom van onderdelen van het areaal. Daarnaast lopen de kosten hard op door sterk stijgende prijzen als gevolg van de situatie in Oekraïne en wordt het investeringskrediet niet structureel geïndexeerd. Daardoor loopt de totale financiële opgave om de onderhoudsopgave te dekken op tot € 15 mln. per jaar. Uw Staten zijn in het kader van een miljoenentekort bij mobiliteit hierover geïnformeerd via een [Statenmededeling](#).

Om de komende vier jaar ook minimaal kwaliteitsniveau B te kunnen waarborgen en daarmee de verkeersveiligheid, is het randvoorwaardelijk dat de benodigde financiële middelen beschikbaar worden gesteld. Voor de looptijd van deze uitvoeringsagenda K(O)PI voorzien wij dat wij een gedeelte van dit tekort binnen de bestaande beschikbare financiële middelen voor mobiliteit kunnen oplossen door:

1. Effectiever en efficiënter onderhoud:

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

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

2. Overdracht provinciale infrastructuur aan gemeenten:

Op basis van het huidige mobiliteitsbeleid passen enkele provinciale wegen niet tot het hoofd- en regionaal wegennet van de provincie. Het vertrekpunt

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

Datum

12 juli 2022

Documentnummer

GS: 5099554

PS: 5111025

Daarom zal in het kader van 'schoon opleveren' het voorstel worden gedaan om de indexatiecorrectie van € 3,4 miljoen per jaar vanaf 2024 structureel door te trekken ten laste van de vrije begrotingsruimte. Dit is onderdeel van de integrale afweging over 'schoon opleveren' bij de begroting 2023 en randvoorwaardelijk voor het adequaat onderhoud van de provinciale wegen.

Vervolgens zullen we het van indexeren van het structureel investeringskrediet voor onderhoud provinciale infrastructuur verankeren in het provinciale indexatiebeleid.

Europese en internationale zaken

Geen.

Communicatie

Geen.

Vervolg

Via de reguliere S&V-cyclus worden uw Staten geïnformeerd over de voortgang van de uitvoeringsagenda K(O)PI.

Via de integrale afweging over 'schoon opleveren' bij begroting 2023 wordt een voorstel gedaan voor aanvullende middelen in het kader van indexatiecorrectie van het structurele investeringskrediet voor onderhoud provinciale infrastructuur.

Bijlagen

1. Uitvoeringsagenda K(O)PI 2023-2027
2. Rapport Brabants Bermen, Fase 2 Inrichting en beheer bermen provincie Noord-Brabant

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

de voorzitter,

de secretaris,

Datum

12 juli 2022

Documentnummer

GS: 5099554

PS: 5111025

mr. I.R. Adema

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

Programmamanager: de heer B. Swaans, (06) 18 30 34 62,
hswaans@brabant.nl

Opdrachtnemer: mevrouw P.E. Beerman, (06) 11 35 63 09,
pbeerman@brabant.nl