



Uitvoeringsstrategie Verhardingen 2019-2023

Meerjarig beheerplan voor het in stand houden van de Verhardingen van de provinciale infrastructuur

Uitvoeringsstrategie Verhardingen 2019-2023

Meerjarig beheerplan voor het in stand houden van de Verhardingen van de provinciale infrastructuur.

Datum 13 september 2018

Auteur Projectgroep implementatie assetmanagement

Versienummer 1.3

Inhoudsopgave

Samenvatting management en bestuur	4
1. Inleiding	6
2. Scope	9
2.1. Scope van de Uitvoeringsstrategie	9
2.2. Overzicht van het areaal	10
2.3. Raakvlakken met andere kapitaalgoederen	10
2.4. Ontwikkelingen	11
3. Kader	13
3.1. Inleiding	13
3.2. Wet- en regelgeving	13
3.2.1. Wetgeving	13
3.2.2. Richtlijnen en aanbevelingen	15
3.3. Provinciaal Beleidskader	16
3.3.1. Mobiliteitsvisie 2028	16
3.3.2. Provinciaal Inkoopbeleid 2016	17
3.3.3. Duurzaamheidsbeleid	17
3.3.4. Overige (interne) regelgeving en plannen	18
3.4. Uitvoeringskader	18
3.4.1. Prestaties-Kosten-Risico's	18
3.4.2. Levensduurbenadering	19
3.5. Ontwikkelingen	20
4. Beheerstrategie	21
4.1. Inleiding	21
4.2. Onderhoudsstrategie	21
4.2.1. Onderhoudsniveau	21
4.2.2. Onderhoudsregime	22
4.3. Vervangingsstrategie	26
4.4. Inkoop- en aanbestedingsstrategie	26
4.4.1. Inkoop en aanbesteding Verhardingen	26
4.5. Informatiebeheer-en Monitoringsstrategie	27
4.5.1. Informatiebeheer	28
4.5.2. Monitoring	28
4.6. Planning- en dekkingsstrategie	28
4.6.1. Financiële verwerking	29
4.7. Ontwikkelingen	30
5. Meerjarenprogramma Beheer en Onderhoud	31
5.1. Toelichting op de meerjarenplanning	31
5.2. Ontwikkelingen	32
Bijlage 1 Wettelijk kader	33
Bijlage 2 EVI-Toets	37
Bijlage 3 Planning actualiseren meerjarige onderhoudsplanning	38
Bijlage 4 Meerjarig onderhoudsprogramma	40
Bijlage 5 Afschrijvingstermijnen infrastructurele kapitaalgoederen	41
Bijlage 6 Overzichtskaart Verhardingen (september 2018)	42
Colofon	43

Samenvatting management en bestuur

Beheerkader Infrastructuur Provincie Zeeland en Uitvoeringsstrategie

De Provincie Zeeland dient te zorgen dat de (vaar)weginfrastructuur die zij in beheer heeft in goede staat van onderhoud verkeert. Om daar op een goede wijze invulling aan te geven hebben Provinciale Staten in maart 2018 het Beheerkader Infrastructuur Provincie Zeeland vastgesteld (het Beheerkader). In het Beheerkader zijn de algemene uitgangspunten opgenomen ten aanzien van de prestaties waaraan de provinciale (vaar)weginfrastructuur dient te voldoen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de maatregelen die op grond van de wet- en regelgeving en op grond van goed rentmeesterschap uitgevoerd moeten worden (basis), en maatregelen die voortkomen uit ambities/wensen die zijn opgenomen in de beleidsplannen en/of waarover expliciet een besluit is genomen (beleid).

Uitvoeringsstrategie Verhardingen

Om te zorgen dat de (vaar)weginfrastructuur voldoet aan de prestatie-eisen die er aan zijn gesteld moeten periodiek onderhoudsmaatregelen worden getroffen. Op welke manier de Provincie daar invulling aan geeft staat beschreven in de Uitvoeringsstrategieën die voor de verschillende infrastructurele kapitaalgoederen zijn opgesteld. De Uitvoeringsstrategie heeft in beginsel een looptijd van vijf jaar (2019-2023). Onderwerpen die aan bod komen zijn o.a. de randvoorwaarden waaronder de geldende wet- en regelgeving, de beheerstrategie met aandacht voor het onderhoudsniveau en –regime, de manier waarop wordt omgegaan met inkoop en aanbesteding en het meerjarige onderhoudsprogramma met aandacht voor de financiële verwerking.

Het onderhoudsniveau waaraan de Verhardingen moeten voldoen wordt conform het Beheerkader gekwalificeerd als sober maar doelmatig. In de praktijk betekent dit dat moet worden voldaan aan de geldende wet- en regelgeving en goed rentmeesterschap. Er is geen sprake van maatregelen die uitgevoerd worden uit het oogpunt van beleid.

Areaal Verhardingen (peildatum juli 2018)

De Provincie is verantwoordelijk voor ruim 4,9 miljoen vierkante meter aan asfalt-, beton- en elementenverharding. Dat komt overeen met ongeveer 400km. provinciale weg, 110km. parallelweg en 280km. fietspad. Daarnaast wordt nog een klein deel van het areaal gevormd door de langs de wegen gelegen bermverharding en overige verharding zoals eigen toegangs- en werkwegen p+r- en opslagterreinen etc.

Het merendeel van het areaal voldoet aan het gestelde niveau. Het deel van het areaal dat niet voldoet kan worden onderverdeeld in een deel werkvoorraad en een deel uitgesteld onderhoud. Het aandeel werkvoorraad overschrijdt de landelijk aanvaarde norm van 5%. Dat is het deel van het areaal waaraan op grond van de uitkomsten van inspecties jaarlijks onderhoud wordt uitgevoerd. Een deel van het areaal Verhardingen wordt aangemerkt als uitgesteld onderhoud. Dat is het gevolg van de te krappe budgetten en beperkte capaciteit waarvan de afgelopen jaren sprake was. Daarnaast is een deel van het uitgestelde onderhoud ontstaan als gevolg van een integrale afweging met de andere infrastructurele kapitaalgoederen en Investeringsagenda Wegen. Bij het aandeel uitgesteld onderhoud is geen sprake van verkeers- en/of constructieve onveiligheid, of kapitaalvernietiging. Het aandeel uitgesteld onderhoud wordt binnen de looptijd van de Uitvoeringsstrategie weggewerkt. Tenslotte is van een deel van het areaal (bermverharding en de categorie overig) nog niet exact in beeld wat de omvang en de huidige staat van onderhoud is. Ook dit wordt gedurende de looptijd van de Uitvoeringstrategie verder in beeld gebracht.

Op grond van een integrale afweging worden de uit te voeren onderhoudsmaatregelen opgenomen in een meerjarenplanning. Bij het plannen van de maatregelen wordt geen onderscheid gemaakt tussen de verschillende kunstwerken en het tracé waarvan zij deel uitmaken. Het meerjarig onderhoudsprogramma heeft een looptijd van tien jaar en wordt ieder jaar geactualiseerd. Daarbij wordt de planning- en controlcyclus van de Provincie gevolgd.

Meerjarige onderhoudsplanning 2019-2028

Het uitvoeren van de onderhoudsmaatregelen wordt in beginsel gebaseerd op de theoretische levensduur van de (onderdelen van de) Verhardingen. Het feitelijke moment van uitvoeren van de onderhoudsmaatregelen wordt gebaseerd op de uitkomsten van de toestandsinspecties die periodiek uitgevoerd worden. Daarnaast vindt er een integrale afweging plaats met de maatregelen die voor de andere infrastructurele kapitaalgoederen moeten worden uitgevoerd en de nieuwbouwprojecten die op grond van de Investeringsagenda Wegen uitgevoerd worden.

De onderhoudsmaatregelen worden op basis van het Besluit Begrotingen en Verantwoording onder te verdelen in drie categorieën met ieder hun eigen financiële verwerkingsmethode:

- Dagelijks/klein onderhoud inclusief incidenteel onderhoud als gevolg van schade (exploitatiebudget);
- Groot onderhoud (reserve groot onderhoud infra);
- Vervanging/reconstructie/renovatie (investeringskrediet).

Benodigde financiële middelen 2019-2028

Om het meerjarig onderhoudsprogramma 2019-2028 aan de Verhardingen uit te kunnen voeren is op grond van de uitgevoerde inspecties een bedrag benodigd van totaal € 56.282.306,- Dit is onder te verdelen in € 9.355.736,- voor dagelijks/klein onderhoud, € 36.120.569,- voor groot onderhoud en € 9.140.000 + PM voor vervanging/reconstructie.

1. Inleiding

Relatie Uitvoeringsstrategie - Beheerkader Infrastructuur Provincie Zeeland

In maart 2018 heeft Provinciale Staten het Beheerkader Infrastructuur Provincie Zeeland vastgesteld. Daarin staat beschreven op welke manier de Provincie invulling geeft aan assetmanagement. Het Beheerkader is van toepassing op alle kapitaalgoederen en bevat de algemene uitgangspunten met betrekking tot het in stand houden van de (vaar)weginfrastructuur waar de Provincie verantwoordelijk voor is.

De nadere uitwerking van deze uitgangspunten voor de afzonderlijke kapitaalgoederen vindt plaats in de zogeheten Uitvoeringsstrategieën. Dit document bevat de Uitvoeringsstrategie voor de Verhardingen van de provinciale infrastructuur.

Doel van de Uitvoeringsstrategie

In deze Uitvoeringsstrategie staat beschreven op welke manier het bestaande areaal van de Verhardingen in stand wordt gehouden. Dit plan geeft een onderbouwing van de kosten van het meerjarige onderhoudsprogramma dat hiervoor is opgesteld. Uitgangspunten daarbij zijn o.a. de samenstelling en leeftijd van het areaal, de theoretische levensduur van de verschillende onderdelen en de gekozen methode van onderhoud. Aan de hand van de te verwachten kosten wordt de meerjarenbegroting opgesteld. Deze heeft een doorkijk van tien jaar. Dat maakt het mogelijk om de aan de verschillende kapitaalgoederen uit te voeren maatregelen op elkaar af te stemmen, zodat de provinciale infrastructuur integraal en op een efficiënte manier kan worden uitgevoerd.

De Uitvoeringsstrategie heeft enkel betrekking op de maatregelen met bijbehorende kosten voor het in stand houden van het bestaande areaal. Hieronder vallen dus expliciet niet de kosten van het realiseren van nieuwe infrastructuur (Investeringsagenda Wegen) en de bedrijfsvoeringskosten (loonkosten, materieel etc.).

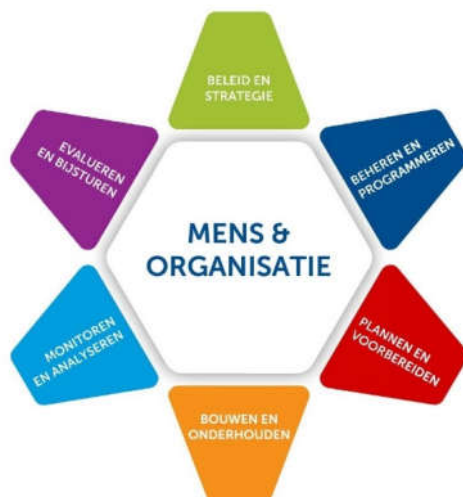
Plaats in de organisatie

De uitvoering van het Beheerkader is ondergebracht bij de afdeling Infrastructuur & Vastgoed. De teams Programmeren en Plannen & Voorbereiden zijn samen verantwoordelijk voor het opstellen van de Uitvoeringsstrategieën. De themabeheerder van de Verhardingen die de Provincie beheert is verantwoordelijk voor de uitvoering van de Uitvoeringsstrategie van de Verhardingen.

Meer informatie over de organisatie rondom het opstellen en uitvoeren van de Uitvoeringsstrategieën is te vinden in het Afdelingsjaarplan van de afdeling Infrastructuur & Vastgoed. Dit plan wordt jaarlijks geactualiseerd.

Processtappen van assetmanagement

Voor de uitvoering van het Beheerkader wordt aansluiting gezocht bij de zes processtappen van assetmanagement. Deze stappen vormen samen een cyclisch proces, de 'assetmanagementroos'. Het opstellen en vaststellen van het Beheerkader gebeurt in de stap 'beleid en strategie'. De vertaling van het Beheerkader naar de Uitvoeringsstrategieën vindt plaats in de stap 'beheren en programmeren'.



Figuur 1: de assetmanagementroos

Basis versus beleid

In het Beheerkader is onderscheid gemaakt tussen de maatregelen die op grond van de wet- en regelgeving en op grond van goed rentmeesterschap uitgevoerd moeten worden en maatregelen die voortkomen uit ambities/wensen die zijn opgenomen in de beleidsplannen. De eerste categorie wordt de basis genoemd en bevat de maatregelen die uitgevoerd móeten worden om de kapitaalgoederen aan het minimale niveau te laten voldoen. De tweede categorie noemen we beleid. Deze maatregelen leveren in beginsel geen bijdrage aan het primaire doel en gebruik van de (vaar)weginfrastructuur. Zij geven invulling aan een ambitie op het gebied van doorstroming, milieu en/of leefbaarheid die verder gaat dan wat op grond van wet- en regelgeving noodzakelijk is. Het betreft in dat geval maatregelen waarvoor Provinciale Staten expliciet een besluit heeft genomen en de voor de uitvoering van die maatregel benodigde financiële middelen beschikbaar heeft gesteld.

Ten aanzien van het onderhoud van de Verhardingen is alleen sprake van maatregelen die behoren tot de basis. Alle maatregelen die worden getroffen komen voort uit de wet- en regelgeving en de op het kapitaalgoed betrekking hebbende normen en richtlijnen. Provinciale Staten heeft met betrekking tot het onderhouden van de Verhardingen geen expliciet besluit genomen over maatregelen uit het oogpunt van beleidsdoelstellingen. Ook in gevallen waar Provinciale Staten niet expliciet een besluit heeft genomen kan er sprake zijn van een relatie tussen (het in stand houden van) de provinciale infrastructuur en de andere beleidsvelden zoals natuur en milieu. Deze relatie is terug te vinden in de Line of Sight (bijlage 1 van het Beheerkader). Bij het bepalen van de te nemen maatregelen dient er rekening gehouden te worden met deze relaties.

Looptijd van de Uitvoeringsstrategie

In de 'Notitie Materiële Activa' van de Commissie BBV¹ staat dat wanneer gewerkt wordt met een voorziening groot onderhoud het daaraan ten grondslag liggende Beheerplan maximaal vijf jaar oud mag zijn. De voorliggende Uitvoeringsstrategie is voor wat betreft de strekking gelijk aan het Beheerplan zoals genoemd

¹ Commissie BBV: Heeft de taak om te zorgen voor een eenduidige toepassing en uitvoering van het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV)

in de BBV. Dat betekent dat ook deze Uitvoeringsstrategie minimaal iedere vijf jaar volledig wordt geactualiseerd. Het vaststellen van de Uitvoeringsstrategie volgt de planning- en controlcyclus van de provinciale begroting. In paragraaf 4.6.1 en bijlage 3 wordt beschreven wat dit specifiek voor de Verhardingen betekent. Voor het instellen van een onderhoudsreserve hanteren we dezelfde uitgangspunten als voor de voorziening.

De Uitvoeringsstrategie bevat een meerjarige onderhoudsplanning (bijlage 4). Die heeft een tijdhorizon van tien jaar en wordt in tegenstelling tot de overige onderdelen van de Uitvoeringsstrategie jaarlijks geactualiseerd. Ook hierbij wordt de planning- en controlcyclus van de provinciale begroting gevolgd. Eventuele budgettaire gevolgen van de actualisatie worden daardoor ook voorgelegd in de voorjaarsnota waarop ook de definitieve versie van de meerjarige onderhoudsplanning wordt vastgesteld.

In beginsel wordt de Uitvoeringsstrategie één keer in de vijf jaar vastgesteld. Er kunnen echter redenen zijn om naast de meerjarige onderhoudsplanning ook andere onderdelen van de Uitvoeringsstrategie aan te passen. Bijvoorbeeld als gevolg van belangrijke wijzigingen in de scope of wanneer bepaalde wet- en regelgeving wordt aangepast die aanzienlijke impact heeft. Wanneer dat soort zaken aan de orde zijn worden ook de gevolgen hiervan voorgelegd in de voor- en/of najaarsnota. Er wordt dan niet gewacht op de volledige actualisatie van het document.

Leeswijzer

Dit document is verder als volgt opgebouwd: In hoofdstuk 2 wordt de scope van de Uitvoeringsstrategie van de Verhardingen van de provinciale infrastructuur beschreven. Aangegeven wordt wat wel en niet tot de scope van de Verhardingen behoort en hoe het areaal er van is samengesteld. Hoofdstuk 3 bevat het kader waarbinnen de Uitvoeringsstrategie wordt uitgevoerd. Dit zijn onder andere de wet- en regelgeving en de Provinciale beleidsplannen. Dit betreft de randvoorwaarden en uitgangspunten voor de Beheerstrategie die in hoofdstuk 4 wordt beschreven. Onderwerpen die bij de Beheerstrategie aan bod komen zijn onder andere de onderhoudsstrategie, het inkoop- en aanbestedingsbeleid en de planning- en financieringsstrategie. Hoofdstuk 5 gaat tenslotte in op het meerjarenprogramma voor het in stand houden van de Verhardingen. Bijlage 4 bevat een overzicht van de voor de uitvoering van het meerjarenprogramma benodigde financiële middelen.

2. Scope

In dit hoofdstuk wordt de scope van de Uitvoeringsstrategie van het kapitaalgoed Verhardingen omschreven. Hieronder volgt eerst de beschrijving van de scope. Daarna volgt in paragraaf 2.2 het overzicht van het areaal. Tenslotte wordt in de paragrafen 2.3 en 2.4 en ook nog kort ingegaan op de relatie met andere kapitaalgoederen zoals die op grond van de scope is bepaald en de ontwikkelingen m.b.t. de Verhardingen.

2.1. Scope van de Uitvoeringsstrategie

Inzicht in de scope van het areaal van de Verhardingen is van belang omdat dit de basis vormt voor het bepalen van de meerjarige onderhoudsplanning inclusief vervangingsprogramma en de voor de uitvoering daarvan benodigde financiële middelen.

Onder de Verhardingen wordt verstaan, voor zover op grond van bijvoorbeeld een beheerregeling (zie verderop) niet anders geregeld, alle verhardingen die deel uitmaken van de weginfrastructuur die de Provincie Zeeland in beheer heeft. Dit omvat de hele opbouw vanaf het zandbed tot en met de bovenste verhardingslaag.

De verharding van de provinciale weginfrastructuur is in te delen in de volgende categorieën:

- Hoofdrijbaan
- Parallelweg
- Fietspad
- Overig

Onder de categorie 'overig' wordt, niet limitatief, verstaan de verharding van eigen- en of werkwegen, de verharding van P+R- en carpoolterreinen, de verharding op steunpunten en opslagterreinen, en de verharding van toegangspaden naar regelkasten en pompputten.

Per categorie is er sprake van verschillende typen Verhardingen. Dit betreft:

- Asfaltverharding
- Cementbetonverharding
- Elementenverharding
- Bermverharding

Beheerregeling

Op het moment dat wegen van meerdere wegbeheerders op elkaar aansluiten of elkaar kruisen is het gebruikelijk dat er nadere afspraken worden gemaakt over de grenzen van het beheer en onderhoud. Vaak gebeurt dat per project, bijvoorbeeld bij de aanleg van een rotonde of parallelweg. De stand van zaken bij het vaststellen van deze Uitvoeringsstrategie (september 2018) is dat nog niet van alle Verharding precies in beeld welke afspraken er met aansluitende en/of kruisende wegbeheerders zijn gemaakt over de beheer- en onderhoudsgrenzen. De komende jaren moet hierover meer duidelijkheid ontstaan. Dit valt onder de nog op te maken Uitvoeringsstrategie Dienstverlening. De verwachting is dat dit in 2019 plaatsvindt.

Onder de genoemde categorieën Verhardingen vallen niet:

- De Verhardingen op de sluiscomplexen Vlissingen en Veere.
- De Verharding op de Zeelandbrug inclusief die op de basculebruggen.

2.2. Overzicht van het areaal

Zoals hiervoor beschreven volgt het areaal uit de scope van de Uitvoeringsstrategie

In de volgende tabel staat een overzicht van het areaal van de Verhardingen die de Provincie beheert

	Categorie	Type verharding (x1000m ²)				Totaal
		Asfalt	Beton	Element	Bermverharding	
1	Hoofdrijbaan	3.305				3.305
2	Parallelweg	614		4		618
3	Fietspad	713	51	5		769
4	Overig				92	92
	Totaal					4.784

Tabel 1: areaal Verhardingen (september 2018)

Binnen de genoemde typen verharding is uiteraard ook nog sprake van verschillende soorten. Zo zijn er asfaltmengsels die speciaal gericht zijn op het afvoeren van hemelwater (ZOAB) of het verlagen van het geluidniveau van het verkeer (stilasfalt). Met betrekking tot het type elementverharding is hoofdzakelijk sprake van betonklinkers en –tegels. Het type bermverharding wordt onderverdeeld in (betonnen)doorgroei-stenen en doornikse steen. Er is sprake van verschil in theoretische levensduur en maatregel Prijzen tussen de verschillende verhardingssoorten binnen de genoemde typen. Daar wordt rekening mee gehouden bij het opmaken van de meerjarige onderhoudsplanning en het daarvoor benodigde budget.

Het areaal van de Verhardingen is niet statisch. De omvang en samenstelling verandert als gevolg van bijvoorbeeld de aanleg van nieuwe infrastructuur of het overdragen aan dan wel overnemen van wegen van andere wegbeheerders. Indien er nieuw areaal wordt toegevoegd, dan heeft dit gevolgen voor de onderhoudslasten. Bij de aanvraag van het investeringskrediet, wordt tevens inzichtelijk gemaakt wat de gevolgen zijn voor de meerjarige onderhoudskosten.

De gegevens van het areaal van de Verhardingen van de provinciale infrastructuur zijn opgenomen in het informatiebeheersysteem iAsset. Het gaat daarbij om zowel technische en administratieve gegevens van het kapitaalgoed als ook om informatie over de staat van onderhoud. Daarnaast zal op termijn ook de onderhoudsgeschiedenis van de Verhardingen terug te vinden zijn.

Naast iAsset is er ook op de P-schijf nog informatie te vinden over de Verhardingen die de Provincie beheert. Het gaat daarbij voornamelijk om (administratieve) gegevens van onderhoudswerkzaamheden die in het verleden zijn uitgevoerd.

2.3. Raakvlakken met andere kapitaalgoederen

Eén van de uitgangspunten van het Beheerkader is dat gestreefd wordt naar integraliteit. Op die manier is het mogelijk om het beschikbare budget voor het in stand houden van de provinciale infrastructuur zo efficiënt mogelijk in te zetten. Dat geldt ook voor de Verhardingen. Dit kapitaalgoed heeft een nauwe relatie met de volgende Kapitaalgoederen:

- Droge Kunstwerken: een deel van de Verharding die de Provincie beheert gaat door tunnels en over viaducten en bruggen. Die behoren ook tot de Provinciale infrastructuur.
- Elektrotechnische Verkeersvoorzieningen: verschillende (onderdelen van) categorieën van dit kapitaalgoed bevinden zich in, op of over de Verhardingen. Bijvoorbeeld de detectielussen en portalen van VRI's.

- Groen: langs de Verharding bevinden zich bermen, bomen en struiken. Afhankelijk van de locatie kan het Groen van invloed zijn op de kwaliteit van de Verhardingen. Zo kan er bijvoorbeeld sprake zijn van wortelopdruk.
- Openbare Verlichting: uit het oogpunt van verkeersveiligheid is op verschillende plaatsen langs de Verharding verlichting geplaatst.
- Dienstverlening: om de doorstroming van het verkeer te bevorderen stroming dienen verschillende maatregelen te worden uitgevoerd. Denk bijvoorbeeld aan het afhandelen van calamiteiten.
- Wegmeubilair: op en langs de verharding zijn constructies aangebracht om het verkeer te geleiden.
- Natte Kunstwerken: op de Natte Kunstwerken is Verharding aangebracht die in beheer is bij de Provincie.

De genoemde kunstwerken vallen onder het thema ‘Natte Kunstwerken’ en worden beschreven in de Uitvoeringsstrategie die daarvoor wordt opgemaakt.

De uitvoering van het meerjarige onderhoudsprogramma voor de Verhardingen die de Provincie beheert wordt afgestemd op de programma’s van de kapitaalgoederen waarmee een raakvlak bestaat. Bij de uitvoering van het Beheerkader is sprake van een integrale afweging tussen de verschillende kapitaalgoederen. De onderhoudsmaatregelen aan de Verhardingen zijn daarbij veelal leidend. Het kan voorkomen dat een maatregel technisch gezien niet wordt uitgevoerd op het voor de Verhardingen optimale moment. Oorzaken daarvan zijn o.a. de resultaten van de integrale afstemming met de andere kapitaalgoederen, de beschikbare capaciteit en middelen, en gewenste doorstroming.

De uitvoering van de onderhoudsmaatregelen van een aantal onderdelen van de Verhardingen die de Provincie beheert is ondergebracht bij (een) ander(e) kapitaalgoed(eren). Het gaat daarbij om het volgende:

#	Onderdeel Verhardingen	Ondergebracht bij Kapitaalgoed X	Verklaring
1.	Werkwegen/toegangspaden etc.	Kapitaalgoed waar de Verharding ter ondersteuning voor is aangelegd.	Bijvoorbeeld paden naar regelkasten van VRI of OV.

Tabel 2: Onderdeel Verhardingen uitgevoerd door ander kapitaalgoed

De betreffende themabeheerder is verantwoordelijk voor het bepalen van de uit te voeren maatregelen en de planning daarvan.

2.4. Ontwikkelingen

Het de omvang van het areaal van de Verhardingen die de Provincie beheert is niet statisch. Deze kan als gevolg van in- en externe ontwikkelingen in de loop van de tijd wijzigen. Met betrekking tot de Verhardingen gaat het om de volgende ontwikkelingen:

- uitbreiding en wijziging areaal:
 - In 2019 worden de projecten N62 Tractaatweg en N62 Sloeweg (fase 2) opgeleverd. Dat betekent een forse uitbreiding van het areaal dat de Provincie beheert. De Provincie is voornemens het onderhoud van de N62 Tractaatweg op grond van het nog op te stellen meerjarig onderhoudsplan uit te besteden.
 - Na realisering van de geplande verbeteringswerken op de Rijksweg N61 (west) en de Provinciale weg N62 worden deze wegen tegen elkaar geruild. Naar verwachting zal dat op zijn vroegst in 2029 zijn. Op dat moment dienen de gegevens van de Verharding van

Rijksweg N61 (west) overgedragen te worden aan de Provincie en geïmporteerd te worden in iAsset. Aandachtspunt daarbij is de staat van onderhoud van het betreffende wegvak en de uitkomsten van de inspecties die ten aanzien hiervan zijn uitgevoerd.

- Op grond van de Investeringsagenda Wegen wordt jaarlijks nieuwe infrastructuur gerealiseerd. Deze komt na oplevering in beheer bij de Provincie en wordt daarmee onderdeel van de Uitvoeringsstrategie. De Investeringsagenda Wegen wordt jaarlijks geactualiseerd. In dat verband vindt afstemming plaats met de meerjarige onderhoudsplanning Verhardingen.
- Areaal in beeld:
 - Het areaal van de categorieën Bermverharding en Overig wordt gecompleteerd en ingevoerd in iAsset. Op dat moment is ook duidelijk wat de gevolgen hiervan zijn voor de meerjarenbegroting.
 - Inzicht in afspraken met betrekking tot exacte grenzen beheer en onderhoud. Hiertoe wordt vanuit het thema Dienstverlening onderzoek gedaan.

3. Kader

3.1. Inleiding

In het vorige hoofdstuk zijn de scope en het areaal van de Verhardingen beschreven. Dit zijn niet de enige zaken die van invloed zijn op de Beheerstrategie zoals die in hoofdstuk 4 aan bod komt. Ook de vigerende wet- en regelgeving, het Provinciaal beleidskader en de uitgangspunten en randvoorwaarden die concreet betrekking hebben op de maatregelen die worden uitgevoerd om de Provinciale infrastructuur in stand te houden spelen een rol. In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op die punten.

3.2. Wet- en regelgeving

Bij het in stand houden van de provinciale (vaar)weginfrastructuur is de Provincie gebonden aan vigerende wet- en regelgeving en van toepassing zijnde richtlijnen en aanbevelingen. Bijlage 1 bevat een overzicht van de algemene en meer specifieke wetgeving. In deze paragraaf wordt de wet- en regelgeving behandeld die specifiek betrekking heeft op de Verharding die de Provincie beheert. Daarbij wordt steeds aangegeven op welke manier de betreffende regelgeving een rol speelt bij het in stand houden van de Verhardingen.

In hoofdstuk 1 is de relatie basis versus beleid beschreven. Algemeen uitgangspunt is dat op grond van het Beheerkader bij het in stand houden van de (vaar)weginfrastructuur te allen tijde moet worden voldaan aan de geldende wet- en regelgeving en goed rentmeesterschap. Daar mag niet van worden afgeweken.

3.2.1. Wetgeving

In deze paragraaf wordt de wet- en regelgeving beschreven die specifiek van toepassing is op de Verhardingen die de Provincie beheert. Dat is onder te verdelen in wetgeving en normen.

Wetgeving

- *Burgerlijk wetboek*

Op de wegbeheerder rust de verplichting er voor te zorgen dat de toestand van de weg de veiligheid van personen of zaken niet in gevaar brengt. Daarbij kan onderscheid gemaakt worden in risico-aansprakelijkheid (gebreken aan de (vaar)weg, ofwel de technische staat ervan) en schuld aansprakelijkheid (gebreken op en rondom de (vaar)weg, ofwel de dienstverlening er omheen). Als iemand de beheerder aansprakelijk stelt voor schade die iemand lijdt als gevolg van gebreken aan de weg, dan moet de beheerder aantonen dat hij de inspectie en het onderhoud van de wegen (inclusief voet- en fietspaden) met optimale zorg uitvoert. De beheerder moet dus kunnen aantonen wat hij heeft gedaan om risico's voor de weggebruiker te beperken en dat hij structureel aan monitoring en onderhoud doet. Alleen op die manier is het risico van aansprakelijkheidstelling door weggebruikers terug te dringen. Onontbeerlijk voor een overtuigende bewijsvoering zijn daarbij preventief onderhoudsbeleid, een goede klachtenregistratie en een goed werkend systeem van rationeel wegbeheer. De mate waarin aan de onderhoudsplicht moet worden voldaan, hangt af van de functie van de weg en de verwachting die de weggebruiker heeft op grond van het feitelijke beeld van de weg.

- *Wegenwet*

De Provincie dient er in haar rol van wegbeheerder voor te zorgen dat de wegen die zij beheert in goede staat van onderhoud verkeren. Op grond van artikel 15 moeten alle overheden zorgen dat 'de binnen haar gebied liggende openbare wegen in goede staat verkeren'. De Wegenwet geeft niet aan wat de (minimale) kwaliteitseisen daarvoor zijn. Dat is vastgesteld ar wordt in de verschillende Uitvoeringsstrategieën antwoord op gegeven.

- *Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994)*

De wegenverkeerswet heeft betrekking op alle voor het openbaar verkeer openstaande wegen of paden met inbegrip van de daarin liggende bruggen en duikers en de tot die wegen behorende paden en bermen of zijkanten. Op grond van artikel 2 is de wegbeheerder verplicht om de verkeersveiligheid te verzekeren, de wegen berijdbaar te houden en de bereikbaarheid te waarborgen.
- *Bouwbesluit*

Een bouwwerk mag geen gevaar opleveren voor bewoners, gebruikers en omgeving. Daarom heeft de overheid in het Bouwbesluit 2012 voorschriften voor veiligheid, gezondheid, bruikbaarheid, energiezuinigheid en milieu vastgelegd. Een bouwwerk moet altijd voldoen aan die voorschriften. Met het uitvoeren van de instandhoudingsmaatregelen dient daar rekening mee te worden gehouden.
- *Arbeidsomstandighedenwet (ARBO)*

Alle werkgevers zijn op grond van de Arbeidsomstandighedenwet verplicht tot het uitvoeren van arbeidsomstandighedenbeleid, het opstellen van een meerjarenplan daarvoor en het uitbrengen van een jaarverslag. Het beleid moet zijn gericht op zowel veiligheid, gezondheid, welzijn als milieu. Daarnaast moeten we voldoen aan het Bouwprocesbesluit. Dit is een uitwerking van de EG-richtlijn "Minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid voor tijdelijke en mobiel bouwplaatsen". Voor de verhardingenbeheerder betekent dit in hoofdzaak het opstellen van bestekanalyses of arboprojectrisico-inventarisaties en het zorgdragen voor het opstellen van Veiligheids- en Gezondheidsplannen (V&G-plannen). In het kader is ook de CROW-publicatie "Maatregelen bijwerken in uitvoering" van toepassing. De verhardingenbeheerder moet ARBO-verantwoorde keuzes maken in de ontwerpen.
- *Aanbestedingswet 2012 (gewijzigd 2016)*

Bij aanbesteden van opdrachten voor het uitvoeren van maatregelen aan de (vaar)weginfrastructuur dient de Provincie te voldoen aan de aanbestedingswet 2012. Met deze wet geeft Nederland invulling aan de Europese richtlijnen voor aanbesteden. De wet bevat regels voor aanbestedingen onder en boven de Europese drempelbedragen. Een aantal bepalingen uit de aanbestedingswet zijn nader uitgewerkt. Dit zijn onder andere de Gids Proportionaliteit en het Aanbestedingsreglement Werken 2016 (ARW 2016). De ARW 2016 beschrijft de procedures voor het aanbesteden van opdrachten voor werken. De aanbestedingswet 2012 heeft een relatie met het Provinciaal inkoopbeleid 2016 en de manier waarop de onderhoudsmaatregelen voor de Verhardingen in de markt worden gezet. Zie verder ook paragraaf 3.3.
- *Wet Milieubeheer*

In de Wet Milieubeheer is aangegeven welke stoffen als afvalstoffen zijn aangemerkt. Deze stoffen, die kunnen vrijkomen bij de aanleg van en het onderhoud aan de infrastructurele kapitaalgoederen, mogen we niet zonder beschermende maatregelen in het milieu brengen. We maken echter uitzondering voor secundaire grondstoffen toegepast in de GWW-sector. Deze materialen mogen we wel gebruiken indien we ze aanwenden overeenkomstig het Besluit bodemkwaliteit. In dit verband is ook de *Code Milieu verantwoord Wegbeheer* van kracht: In een brief d.d. 25 juni 2008 heeft het ministerie van VROM alle verhardingenbeheerders in Nederland aangeschreven om de Code Milieu Verantwoord Wegbeheer te ondertekenen. Het betreft de volgende punten:

 - Inzicht in het wegenbestand over de aanwezigheid van teer.
 - Het door middel van onderzoek ontdekken van teer in wegverhardingen en wegfunderingen voorafgaand aan reconstructie of sloop.
 - Het selectief verwijderen van teerhoudende lagen en het rechtstreeks voor thermische verwerking afvoeren van het vrijgekomen TAG naar een vergunde inrichting.

De verhardingenbeheerders hanteren hierbij voor de omgang met vrijkomend asfalt de CROW-Richtlijn 210: "Omgaan met vrijkomend asfalt – aandacht voor de teerproblematiek". (zie ook hieronder bij paragraaf 3.2.2)

- *Wet geluidhinder*

De wetten en regels voor het bestrijden en voorkomen van geluidshinder ten gevolge van wegverkeer, railverkeer en industrie zijn sinds het einde van de jaren zeventig vastgelegd in de Wet geluidshinder. Hierin staat onder meer wanneer we de geluidsbelasting moeten toetsen. Voor het wegverkeer is dit bij de aanleg van een nieuwe weg, de bouw van nieuwe woningen en wanneer er wijzigingen aan de weg plaats vinden. Daarnaast is vastgelegd hoeveel decibel geluid in deze situaties is toegestaan. Wanneer we een overschrijding van de norm constateren bij de toetsing, moeten we maatregelen treffen om de geluidsbelasting terug te brengen. De metingen worden uitgevoerd aan de hand van het Reken- en Meetvoorschrift geluidshinder 2006 (bijlage III van de Wet geluidhinder). Hier dient rekening mee gehouden te worden bij het in stand houden van de Verharding. Dat kan door een keuze te maken voor een bepaald type verharding. In dit verband is ook de SWUNG van belang (zie paragraaf 3.5).

- *Wet bodembescherming*

Bij het uitvoeren van maatregelen om de Verharding in stand te houden dient voorkomen te worden dat er verontreiniging ontstaat. De Wet bodembescherming bevat bepalingen ter regulering van handelingen die een bedreiging vormen voor de bodem en het grondwater.

- *Wet Beheer Rijkswaterstaatswerken*

Een deel van de Verharding die de Provincie beheert is gelegen op grondgebied van Rijkswaterstaat. Om aan die Verharding maatregelen uit te voeren is in bepaalde gevallen vergunning nodig van Rijkswaterstaat. Bijvoorbeeld bij het uitvoeren van maatregelen in een waterkering en/of gedurende het stormseizoen.

Normen

Bij het in stand houden van de Verharding is géén sprake van normen waar rekening mee moet worden gehouden.

3.2.2. Richtlijnen en aanbevelingen

Met betrekking tot het in stand houden van de Verhardingen zijn verschillende richtlijnen van toepassing. De belangrijkste staan hieronder:

Richtlijnen

De Provincie Zeeland hanteert in het kader van Uitvoeringsstrategie Verhardingen de volgende richtlijnen en systematieken:

- *CROW-richtlijnen*

De richtlijnen van het CROW bevatten praktisch toepasbare kennis die gebaseerd is op (wetenschappelijk) onderzoek en ervaring uit de praktijk. Bij het opstellen van de richtlijnen zijn experts uit verschillende disciplines betrokken. De CROW-richtlijnen zijn niet wettelijk bindend. De belangrijkste CROW-richtlijnen zijn:

- Handboek wegontwerp 2013
- Publicatie 96a en 96b: Werk in uitvoering.
- Publicatie 146: Inspecteren van Verhardingen.
- Publicatie 147: Rationele wegbeheersystematiek.

- Publicatie 202: Handboek veilige inrichting van bermen (niet autosnelwegen buiten de bebouwde kom).
- Publicatie 210: Omgaan met vrijgekomen asfalt.
- Publicatie 298: GCW 2012 – richtlijnen geluidbeperkende constructies langs wegen.

Voor meer informatie over de CROW-richtlijnen en een overzicht van de beschikbare publicaties wordt verwezen naar www.crow.nl.

Er is bij het in stand houden van de Verharding géén sprake van andere richtlijnen waar rekening mee moet worden gehouden.

Aanbevelingen

Bij het in stand houden van de Verharding is géén sprake van aanbevelingen waar rekening mee moet worden gehouden.

3.3. Provinciaal Beleidskader

Naast de wet- en regelgeving zijn er ook Provinciale beleidsplannen die bepalingen bevatten waarmee bij het treffen van maatregelen aan de infrastructuur rekening mee moet worden gehouden. De belangrijkste zijn:

3.3.1. Mobiliteitsvisie 2028

De Mobiliteitsvisie is het belangrijkste beleidsplan met betrekking tot het in stand houden van de infrastructuur. De Mobiliteitsvisie bevat de langetermijnvisie voor de verbetering van de kwaliteit op het gebied van de mobiliteit. Daarbij zijn vier hoofddoelen benoemd:

- 1) **Betrouwbaarheid:** Het mobiliteitssysteem moet ervoor zorgen dat de gekozen bestemming tijdig kan worden bereikt of dat goederen op het juiste moment aankomen.
- 2) **Bereikbaarheid:** Het overbruggen van afstanden moet geen belemmering zijn om maatschappelijk te kunnen participeren.
- 3) **Snelheid:** Voor functionele verplaatsingen mag de reistijd niet te lang zijn.
- 4) **Veiligheid:** Het is niet acceptabel als er onnodig gewonden en dodelijke verkeersslachtoffers vallen.

Deze hoofddoelen zijn in het Mobiliteitsplan Zeeland 2016-2019 verder uitgewerkt in vier actielijnen: sterke netwerken op het vlak van de wegeninfrastructuur en het Openbaar Vervoer, specifieke maatregelen gericht op het economische vestigingsklimaat voor bedrijven, het versterken van de recreatief-toeristische mobiliteit met nadruk op het beleven van Zeeland en acties gericht op de rol van mobiliteit ter verbetering van de leefbaarheid en de veiligheid.

Met betrekking tot het in stand houden van de Verhardingen die de Provincie beheert wordt op de volgende manier invulling gegeven aan de genoemde hoofddoelen:

- **Doorstroming:** Er wordt veel waarde gehecht aan de doorstroming van het (vaar)wegverkeer. Het beleid is erop gericht om hinder voor de (vaar)weggebruiker zoveel als mogelijk te voorkomen. Dat betekent dat wanneer er onderhoud aan Verharding dien te worden uitgevoerd de hinder voor de weggebruiker tot een minimum wordt beperkt. Dat gebeurt door (niet limitatief):
 - Zoveel als mogelijk gecombineerd uitvoeren van werkzaamheden (geen 'postzegels')
 - Werkzaamheden uitvoeren op tijdstippen waarop sprake is van lage intensiteiten (bloktijdenregeling).
 - Daarnaast is ten aanzien van dit punt ook een voorname rol weggelegd voor verkeersmanagement (thema Dienstverlening).

- *Verkeersveiligheid*: Eén van de speerpunten van het Provinciaal bestuur is het verbeteren van de verkeersveiligheid. Met betrekking tot het in stand houden van de (vaar)weginfrastructuur wordt daar een bijdrage aan geleverd door er voor te zorgen dat de staat van onderhoud van de Verharding voldoet aan de daaraan gestelde eisen. Daarnaast is het zaak dat ook de inrichting van de Verharding blijft voldoen aan de richtlijnen en waar nodig kan worden aangepast als de feitelijke omstandigheden daar om vragen. Dat vraagt om een goede afstemming.

3.3.2. Provinciaal Inkoopbeleid 2016

In 2016 heeft de Provincie het Inkoopbeleid 2016 vastgesteld. Dit beleidsplan is een nadere uitwerking en specificering van de Aanbestedingswet 2012 (gewijzigd), zie ook paragraaf 3.2, en is gericht op de opdrachten die de Provincie Zeeland in het kader van de uitoefening van haar taken verstrekt. Dit beleidsplan is ook van toepassing op de opdrachten die in de markt worden gezet met betrekking tot het in stand houden van de verhardingen.

Onderdelen uit dit beleidsplan die een raakvlak hebben met het in stand houden van de Verhardingen van de Provinciale infrastructuur:

- Stimuleren van het Zeeuwse midden- en kleinbedrijf (MKB).
- Stimuleren van toepassen van biobased- en circulaire materialen en methoden.

In paragraaf 4.4 wordt dit verder uitgewerkt.

3.3.3. Duurzaamheidsbeleid

De Provincie Zeeland heeft met betrekking tot het aspect duurzaamheid geen vastgesteld beleidsplan. Wel dient de Provincie te voldoen aan de verschillende akkoorden die op dit punt zijn gesloten.

In 2015 is het Klimaatakkoord van Parijs gesloten. In het verlengde daarvan heeft de Provincie zich ten doel gesteld om in 2030 de CO₂-uitstoot met 49% te hebben verlaagd ten opzichte van 1990 en in 2050 volledig klimaatneutraal te zijn. Met betrekking tot de infrastructuur heeft de Provincie de Green Deal Duurzaam GWW 2.0 ondertekend. De doelstelling daarvan is dat duurzaamheid in 2020 integraal onderdeel is van alle GWW projecten die worden uitgevoerd. Het Kapitaalgoed Verhardingen is daar ook onderdeel van. Bij het bepalen van de onderhoudsmaatregelen die moeten worden uitgevoerd dient met deze afspraken rekening gehouden te worden.

Ten aanzien van de Verhardingen wordt op de volgende manier invulling gegeven aan de duurzaamheidsdoelstellingen:

- **Hergebruik van materialen**: In de GWW-sector is het gemeengoed dat zoveel als mogelijk materialen worden hergebruikt. Ook de Provincie doet dit. Zo wordt opgebroken verharding veelal hergebruikt als (nieuw) funderingsmateriaal. Ook freesasfalt wordt weer hergebruikt in nieuw asfalt.
- **Toepassen DuboCalc**: Het opnemen van DuboCalc wordt meer en meer opgenomen in de bestekken. Dat is er op gericht om de duurzaamheidswinst van bepaalde maatregelen en/of materialen ten opzichte van conventionele maatregelen en/of materialen inzichtelijk te maken. DuboCalc kan worden ingezet aan de ontwerpkant (een zo duurzaam mogelijk ontwerp op de markt zetten) of als BKPV-criterium bij de aanbesteding om de meest duurzame inschrijving te bepalen.
- **Uitvoeren van levensduurverlengende maatregelen**: In bepaalde situaties wordt gekozen voor het aanbrengen van een extra (beschermings)laag over de bestaande verharding waardoor het wegfrezen en aanbrengen van een nieuwe asfaltdeklaag nog enkele jaren kan worden uitgesteld.

- Toepassen materialen gefabriceerd of aangelegd met lagere CO2-uitstoot: Er worden proeven gedaan met het toepassen van biobased materialen (lignineasfalt) en of verhardingstypen waarvan bij de productie minder CO2 vrijkomt (laagtemperatuurafalt, cementloze betongrastegels).

De genoemde doelstellingen zijn erg ambitieus. Het realiseren daarvan vraagt komende jaren de nodige inspanningen.

3.3.4. Overige (interne) regelgeving en plannen

Naast de hiervoor genoemde beleidsplannen is er géén sprake van andere (interne) regelgeving die van toepassing is op het in stand houden van de Verharding.

3.4. Uitvoeringskader

In de vorige paragrafen zijn het juridisch- en het beleidskader met betrekking tot het in stand houden van de Verhardingen die de Provincie beheert beschreven. Daarnaast zijn er ook nog een aantal andere randvoorwaarden en uitgangspunten waar rekening mee moet worden gehouden. Deze komen in deze paragraaf aan bod.

3.4.1. Prestaties-Kosten-Risico's

In het Beheerkader is aangegeven dat in het kader van assetmanagement gezocht wordt naar de voor de verschillende kapitaalgoederen optimale verhouding tussen de prestaties, kosten en risico's. In deze paragraaf wordt kort ingegaan op deze punten.

Het gaat om de afweging van technische staat van onderhoud van de verharding versus de beleidsdoelstellingen die bijvoorbeeld ten aanzien van doorstroming gelden. Daarbij wordt gekeken naar de risico's ten aanzien van de doelen en de kosten die daarmee samenhangen.

Prestaties

Onder prestaties wordt in dit verband verstaan de wijze waarop en mate waarin de Verhardingen hun functie vervullen. Vertrekpunt daarbij is dat met het in stand houden van de Verhardingen in ieder geval wordt voldaan aan de basis. Daar wordt als volgt invulling aan gegeven:

- *Differentiëren*: Op grond van de intensiteiten op en wegfunctie van de verschillende wegen en fietspaden en de belangrijkheid van het wegvak in het provinciaal wegennet wordt er onderscheid gemaakt in de momenten van het uitvoeren van onderhoud als ook de aard van de maatregelen. Het moment van uitvoeren wordt bepaald door de uitkomst van de uitgevoerde inspecties.
- *Wet- en regelgeving*: Uitgangspunt bij het in stand houden van de Verharding is sober maar doelmatig. In het Beheerkader is dat vertaald als voldoen aan de basis. Dat betekent dat de staat van onderhoud van de Verharding dient te voldoen aan de geldende wet- en regelgeving en de eisen die gesteld worden aan goed rentmeesterschap.

Kosten

De kosten betreffen de financiële middelen die nodig zijn om de Verhardingen gedurende de levensduur in staat te stellen om de prestaties te leveren die er op grond van het Beheerkader van verwacht worden. In dat kader moet worden voldaan aan 'goed rentmeesterschap'. Dat wil zeggen dat er verantwoord moet worden omgegaan met de beschikbare financiële middelen. Ook dit is onderdeel van de basis. Met betrekking tot het in stand houden van de Verhardingen betekent dit:

- *Integraal plannen van maatregelen:* Projecten die op grond van de Investeringsagenda Wegen en deze Uitvoeringsstrategie moeten worden uitgevoerd worden op elkaar afgestemd. Zo wordt gezocht naar het optimale moment van het uitvoeren van maatregelen. Zowel binnen het areaal van de Verhardingen als wel in combinatie met maatregelen voor het in stand houden van andere kapitaalgoederen.
- *Het uitvoeren van de juiste maatregelen en die maatregelen juist uitvoeren:* Gelet op het credo 'sober maar doelmatig' is het van belang dat er kritisch wordt gekeken naar nut en noodzaak van de uit te voeren maatregelen. Enkel die maatregelen dienen te worden uitgevoerd die een bijdrage leveren aan de basis. Daarnaast dienen de maatregelen die uitgevoerd moeten worden op een goede manier worden uitgevoerd. Dat betekent dat er voldoende kennis en kunde aanwezig dient te zijn.
- *Uitvoeren van levensduurverlengend onderhoud:* In plaats van het in zijn geheel of deels vervangen van de Verharding kan er voor worden gekozen om een conserveringsmaatregel als onderhoudsmaatregel uit te voeren (sealen, EAB, eventueel slijtlaag op parallelwegen) waardoor de rehabilitatie nog (enkele) jaren uitgesteld kan worden. Levensduurverlengend onderhoud leidt tot lagere levensduurkosten.

Risico's

In het Beheerkader zijn de risico's met betrekking tot het in stand houden van de provinciale (vaar)weginfrastructuur reeds benoemd. Ten aanzien van de Verhardingen die de Provincie beheert gaat het concreet om de volgende:

- Verkeersveiligheid.
- Imago.
- Financieel.

Het voorkomen en/of beheersen van deze risico's gebeurt door er voor te zorgen dat:

- Maatregelen die worden uitgevoerd te allen tijde voldoen aan wet- en regelgeving (basis) (paragraaf 3.3)
- De Verhardingen die de Provincie beheert in goede staat van onderhoud verkeert (hoofdstuk 4)
- Het uitvoeren van de onderhoudsmaatregelen integraal wordt afgestemd en zodanig uitgevoerd dat de hinder voor de weggebruiker tot een minimum wordt beperkt. De uitgevoerde maatregelen worden gemonitord.

3.4.2. Levensduurbenadering

Bij het bepalen van maatregelen die in het kader van het Beheerkader worden uitgevoerd om het kapitaalgoed in stand te houden wordt niet alleen gekeken naar de kosten van de maatregel zelf. Er wordt gezocht naar de optimale balans tussen de kosten gedurende de gehele (rest)levensduur van het (onderdeel) van het kapitaalgoed en de te bereiken doelstellingen. Aandachtspunten daarbij zijn o.a. het zoeken naar en bepalen van afstemming met het in stand houden van andere kapitaalgoederen, het bepalen en uitvoeren van die maatregelen die nodig zijn om de Verhardingen op een juiste manier in stand te houden en het uitvoeren van 'goed rentmeesterschap'. Dit heeft een nauwe relatie met de onderhouds- en vervangingsstrategie.

Met betrekking tot de Verhardingen die de Provincie beheert wordt daar invulling aan gegeven door het uitvoeren van levensduur verlengend onderhoud. Daarnaast wordt zoveel mogelijk gepland op basis van

levensduurkosten, wordt wanneer mogelijk al in de ontwerpfase rekening gehouden met levensduurkosten en wordt het ontwerp waar mogelijk afgestemd op de gewenste levensduur van de verharding.

3.5. Ontwikkelingen

De inhoud van de Uitvoeringsstrategie is niet statisch. De wet- en regelgeving met betrekking tot de Verhardingen is continu in beweging. Ook de inhoud van het Provinciaal beleid kan wijzigen. Ten aanzien hiervan worden de komende jaren de volgende veranderingen verwacht:

- **Omgevingsvisie:** Het opstellen van een Omgevingsvisie is een verplichting die voortkomt uit de Omgevingswet die, zoals het er nu uitziet, in 2021 in werking treedt. De Omgevingsvisie bevat het toekomstbeeld voor de fysieke leefomgeving van Zeeland. Het beschrijft op hoofdlijnen de samenhang tussen de voorgenomen ontwikkelingen op het gebied van ruimte, water, milieu, landschap, verkeer en vervoer, infrastructuur en cultureel erfgoed. Het is daarmee een integraal document. Het is nog niet duidelijk in welke mate het inwerking treden van de Omgevingsvisie van invloed is op het in stand houden van de Droge Kunstwerken.
- **CO2-footprint:** De Provincie heeft in 2017 opdracht gegeven om de CO2-footprint van de provinciale infrastructuur vast te stellen. Het rapport hiervan bevat naast de berekening van de footprint ook een aantal aanbevelingen om de footprint te verlagen. De komende periode wordt gebruikt om deze aanbevelingen uit te werken en te prioriteren. Dan zal ook duidelijk zijn wat de gevolgen hiervan zijn voor de Verhardingen die de Provincie beheert. Dit is onderdeel van het duurzaamheidsbeleid als genoemd in paragraaf 3.3.3.
- **SWUNG:** Het Rijk heeft samen met provincies en gemeenten nieuwe geluidwetgeving opgesteld. De nieuwe wetgeving beoogt een betere bescherming tegen geluidshinder te realiseren, het vereenvoudigen van het bestaande stelsel van geluidwetgeving en waar mogelijk de uitvoering verder te decentraliseren. Met SWUNG worden zogenaamde geluidsproductieplafonds (GPP's) geïntroduceerd: maximale geluidsniveaus langs wegdelen. Wanneer zo'n plafond overschreden wordt, moet de wegbeheerder maatregelen treffen om weer onder het geluidsniveau te geraken. De resultaten van het nieuwe geluidsbeleid zullen worden verankerd in de Omgevingswet.
- **Werken in hoofdopdrachten:** In het kader van de organisatieontwikkeling wordt afstand gedaan van de huidige afdelingsstructuur. In plaats daarvan gaat de Provincie werken met opdrachten. Het in stand houden van de provinciale (vaar)weginfrastructuur valt in beginsel onder de hoofdopdracht *Havens, Bedrijven en Bereikbaarheid* (basis). Daarnaast kan er bij het treffen van (onderhouds)maatregelen ook een bijdrage worden geleverd aan andere hoofdopdrachten (beleid). In die gevallen dient er wel sprake te zijn van het toevoegen/verhogen van benodigd budget. In welke mate e.e.a. zijn doorwerking heeft in de voor het uitvoeren van de benodigde onderhoudsmaatregelen zal op termijn duidelijk worden. Bij nieuwe beleidsmatige wensen dient tegelijkertijd te worden onderzocht wat de financiële consequenties zijn voor de Verhardingen en het onderhoud ervan.

4. Beheerstrategie

4.1. Inleiding

De Uitvoeringsstrategie bevat de nadere uitwerking van het Beheerkader. In de vorige hoofdstukken zijn de randvoorwaarden en uitgangspunten voor het in stand houden van de Verhardingen benoemd. Dit hoofdstuk beschrijft op welke manier de Verhardingen die de Provincie beheert concreet in stand wordt gehouden. Dit is de basis voor de meerjarige onderhoudsplanning (als onderdeel van deze Uitvoeringsstrategie) voor de Verhardingen. Zie verder hoofdstuk 5.

De onderwerpen die in dit hoofdstuk aan bod komen zijn de onderhouds- en vervangingsstrategie, de inkoop- en aanbestedingsstrategie, de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de informatievoorziening en monitoring van de uitgevoerde maatregelen en de plannings- en financieringsstrategie. Wanneer er bij de verschillende strategieën sprake is van concrete ontwikkelingen dan worden die ook kort aangestipt.

4.2. Onderhoudsstrategie

Om er voor te zorgen dat de Verhardingen in goede staat van onderhoud verkeert moeten maatregelen worden getroffen. In deze paragraaf staat beschreven op welke manier deze worden bepaald en uitgevoerd.

4.2.1. Onderhoudsniveau

Het onderhoudsniveau waaraan de provinciale (vaar)weginfrastructuur moet voldoen wordt op grond van de uitgangspunten van het Beheerkader gekwalificeerd als sober maar doelmatig. Dat geldt ook voor de Verharding die de Provincie in beheer heeft. Het niveau dient te voldoen aan de eisen die daaraan op grond van wet- en regelgeving en richtlijnen worden gesteld. Tevens dient er verantwoord te worden omgegaan met de beschikbare financiële middelen. Op grond van de periodiek uit te voeren inspecties blijkt jaarlijks welk deel van het areaal aan het gewenste niveau voldoet en welk deel niet.

Het deel van het areaal Verhardingen dat niet aan het gewenste niveau voldoet is onder te verdelen in twee categorieën, te weten *werkvoorraad* en *uitgesteld onderhoud*. Ten aanzien van de Verhardingen geldt tevens dat een deel van het areaal nog niet volledig in beeld is gebracht (zie hieronder). Van die categorieën is dus ook niet bekend of het aan het gewenste niveau voldoet.

Werkvoorraad

Op grond van de gehanteerde onderhoudsstrategie (toestandsafhankelijk onderhoud, zie verderop) is er in de praktijk altijd een deel van het areaal dat niet aan het gewenste niveau voldoet. Landelijk is het algemeen geaccepteerd dat ongeveer 5% van het areaal niet voldoet aan het gewenste onderhoudsniveau conform de CROW-richtlijnen. Dat deel wordt aangemerkt als werkvoorraad. De maatregelen die getroffen moeten worden om te zorgen dat die onderdelen van het areaal aan het gewenste niveau voldoen zijn onderdeel van de onderhoudsplanning voor de korte- en lange termijn. Deze maatregelen komen tot stand op grond van de inspecties die zijn uitgevoerd.

Uitgesteld onderhoud

Als onderhoudsmaatregelen die op grond van de uitkomsten van inspecties niet binnen de geadviseerde periode worden ingepland en uitgevoerd is sprake van uitgesteld onderhoud. Het is in beginsel niet gewenst dat er sprake is van uitgesteld onderhoud. Er kunnen echter argumenten zijn die er voor pleiten om in bepaalde gevallen toch uitgesteld onderhoud te accepteren.

Van het deel van het areaal Verhardingen dat niet aan het gewenste niveau voldoet wordt een deel aangemerkt als uitgesteld onderhoud. De oorzaken van het ontstaan van het uitgesteld onderhoud zijn:

- Het ontbreken van de benodigde financiële middelen en/of capaciteit.
- Integrale afweging om de beschikbare middelen zo efficiënt mogelijk in te zetten voor de verschillende kapitaalgoederen. (schuiven met moment van uitvoeren van maatregelen).

Het is gewenst om het aandeel uitgesteld onderhoud binnen een zo kort mogelijke periode weg te werken, doch binnen de looptijd van deze Uitvoeringsstrategie (2019-2023).

Factoren die een rol spelen bij de daadwerkelijke termijn waarbinnen het uitgesteld onderhoud wordt weggevoerd zijn:

- Integrale afstemming met onderhoudsmaatregelen van andere kapitaalgoederen (te behalen efficiency).
- Ernst van het uitgesteld onderhoud (op grond van de resultaten van de uitgevoerde inspecties) in combinatie met de risico's hiervan voor de verkeers- en/of constructieve veiligheid.
- Beschikbaarheid van de voor de uit te voeren maatregelen benodigde financiële middelen.

Jaarlijks wordt bij het actualiseren van de meerjarige onderhoudsplanning gekeken welk deel van het uitgesteld onderhoud kan worden weggevoerd. Omdat er sprake is van een inhaalslag wordt het aandeel uitgesteld onderhoud apart aangegeven op de meerjarige onderhoudsplanning.

Let wel, uitgesteld onderhoud is niet hetzelfde als achterstallig onderhoud. Bij achterstallig onderhoud is er sprake van een situatie waarbij niet meer wordt voldaan aan het vastgestelde onderhoudsniveau en wat leidt tot schade en verkeers- en/of constructieve onveiligheid en kapitaalvernietiging. Bij uitgesteld onderhoud is dat niet het geval. Uiteraard is het wel zo dat wanneer uitgesteld onderhoud niet alsnog tijdig wordt ingepland dit op termijn kan overgaan in achterstallig onderhoud.

Ingeval er sprake is van achterstallig onderhoud conform de definitie van de BBV dan dient voor het dekken van de kosten van de uit te voeren onderhoudsmaatregelen om dit weg te werken een voorziening te worden ingesteld. De BBV schrijft tevens voor dat achterstallig onderhoud binnen een termijn van maximaal 4 jaar moet worden weggevoerd.

Areaal en staat van onderhoud onbekend

Het areaal van de categorieën Bermverharding en Overig is op dit moment nog niet volledig in beeld. Dat betekent dat ook niet bekend is of dit voldoet aan het gewenste niveau. Gedurende de looptijd van deze Uitvoeringsstrategie worden de genoemde categorieën in beeld gebracht. Op het moment dat ten aanzien van een deel van deze categorieën sprake is van uitgesteld onderhoud wordt dat meegenomen in de planning voor het wegwerken daarvan. Ook dit zal dan binnen de genoemde looptijd van deze Uitvoeringsstrategie plaatsvinden. Zie ook paragraaf 2.4 Ontwikkelingen.

4.2.2. Onderhoudsregime

Theoretische levensduur.

Met betrekking tot het onderhoudsregime wordt met betrekking tot het groot onderhoud als uitgangspunt de theoretische levensduur (van de verschillende onderdelen) van de verschillende typen verharding die de Provincie beheert genomen. Deze is gebaseerd op de CROW-richtlijnen. Op grond daarvan worden de verschillende inspecties ingepland. Het onderhoud wordt uitgevoerd op grond van de feitelijke onderhoudstoestand.

Dat geeft het volgende beeld:

		Theoretische levensduur				Opmerkingen
		Hoofddrijbaan	Parallelweg	Fietspad	Anders	
Asfaltverharding	Tussenlaag	20	20	25	divers	
	Toplaag SMA+AC turf	15	20	25	divers	
	Toplaag DGDZ/ZOAB	10/12	-	-	divers	
Betonverharding	Plaat herstellen (rand-schade)			13/26	divers	
	Kitnaden			13/26	divers	
Elementverharding	Betonklinkers		30	-		
	Betontegels		-	30		In nieuwbouw niet gewenst.
	Betongrastegels	42	42	42		
	Doorniksesteen	n.b.	n.b.	n.b.		
Overig		divers	divers	divers		

Tabel 3: Theoretische levensduur areaal Verhardingen

Uitgangspunt bij de benoemde theoretische levensduur is de ontwerplevensduur zoals voorgeschreven in de richtlijnen. Deze wordt vervolgens zodanig gedimensioneerd dat die de gewenste levensduur mee kan. Let wel, de theoretische levensduren zoals die in bovenstaande tabel staan genoemd zijn gemiddelden. Er zijn uiteraard nuances. Dit is afhankelijk van de feitelijke situatie, zoals het exacte constructieve ontwerp van de verhardingsopbouw en de materialen die zijn toegepast.

Kritieke onderdelen

Het is niet altijd gewenst om uit te gaan van de theoretische levensduur. Sommige categorieën van het Kapitaalgoed Verhardingen maken deel uit van een dermate belangrijk tracé dat in beginsel voorkomen moet worden dat deze (langdurig) niet in staat zijn om hun functie te vervullen. Zie ook paragraaf 3.4.1 van deze Uitvoeringsstrategie. Ten aanzien van de Verhardingen gaat het om de volgende onderdelen:

- Stroomwegen.
- Noord-zuidroute.

Sommige wegvakken van de hiervoor genoemde opsomming zijn gelegen op slappe/slechte ondergrond (bijvoorbeeld constructie op veen, elementverharding).

Onderhoudsstrategie

Voor het onderhoud aan de Verhardingen wordt de strategie van toestandsafhankelijk onderhoud (TAO) gevolgd. Dit houdt in dat het onderhoud aan de Verhardingen wordt uitgevoerd op basis van uitgevoerde inspecties. Op grond van de uitkomsten van de onderhoudsinspecties wordt de onderhoudsplanning opgesteld.

Ten aanzien van de verschillende onderdelen van de Verhardingen is sprake van verschillende theoretische (ontwerp)levensduren. De theoretische groot onderhoudscycli zijn gebaseerd op de theoretische (ontwerp)levensduur en/of de door de leverancier en/of aannemer geadviseerde onderhoudstermijnen. Vervolgens wordt op grond van de uitkomsten van de uitgevoerde inspecties (zie hieronder) het feitelijke jaar van onderhoud bepaald als ook de maatregelen die concreet moeten worden uitgevoerd. Daarbij worden de uit te voeren maatregelen van de verschillende onderdelen van de Verhardingen integraal bekeken en afgewogen om daarmee tot een efficiënte uitvoer van maatregelen en besteding van middelen te komen. Daarnaast vindt zoals eerder ook aangegeven afstemming plaats met andere infrastructurele kapitaalgoederen. De onderhoudsplanning van het kapitaalgoed Verhardingen is daarmee veelal leidend.

Inspecties

In het kader van de onderhoudsstrategie worden er periodiek inspecties uitgevoerd. Enerzijds gebeurt dat door medewerkers van de Unit Buitendienst en het team Plannen & Voorbereiden. Anderzijds gebeurt dat door daarin gespecialiseerde externe partijen. De frequentie waarin de inspecties worden uitgevoerd is afhankelijk van de aard van (het onderdeel van) de Verhardingen.

Met betrekking tot het in stand houden van de Verhardingen die de Provincie beheert is sprake van de volgende inspecties:

#	Soort	Frequentie	Uitvoerende	Opmerkingen
1	Schouwen kantonniers	3x/week	Eigen Beheer	Globaal visuele inspectie/schouw van de staat van onderhoud van de verharding (schade, scheuren etc.). Dit gebeurt o.a. in relatie tot de (verkeers)veiligheid.
2	Inspecteren staat van onderhoud Verhardingen	Jaarlijks	Externe partij aangevuld met waar nodig nadere inspectie in eigen beheer	Bedoeld voor opmaak bestek groot onderhoud verhardingen. Uitvoering inspecties volgens CROW-richtlijnen). Onderscheid naar hoofdrijbaan en fietspaden/parallelwegen. Toestandsinspecties van fietspaden en verharding in categorie 'overig' wordt in eigen beheer gedaan.
3.	Gerichte inspecties	Ad hoc	Externe partij	Met betrekking tot het inzicht krijgen in aard van schades. Stroefheidsmetingen hoofdrijbaan.
4.	Onderzoeken naar schades/schademeldingen	Ad hoc	Externe partij	Met betrekking tot het verkennen van mogelijkheden van oplossingen voor schades Mogelijk gebrek aan stroefheid, bezwijken verhardingsconstructie).

Tabel 4: overzicht metingen areaal Verhardingen.

De uitkomsten van de inspecties vormen mede de input voor het bepalen van de onderhoudsmaatregelen als ook het moment van uitvoeren hiervan.

Storingsdienst

In het kader van de onderhoudsstrategie voor de Verhardingen is géén sprake van een storingsdienst. Wel heeft de Provincie met betrekking tot het afhandelen van calamiteiten een contract met een aannemer (bronbestek). Dit is er op gericht om de weg zo snel mogelijk na het ontstaan van een calamiteit weer open te kunnen stellen voor het verkeer. Daarnaast is er sprake van een consignatiedienst (maakt deel uit van het thema Dienstverlening). Ook die is er op gericht om in geval van calamiteiten zo snel mogelijk de benodigde maatregelen te kunnen treffen.

Soorten onderhoud

Bij de uitvoering van het onderhoud van de Verhardingen die de Provincie beheert wordt onderscheid gemaakt in drie soorten onderhoud. Bij de nadere invulling daarvan is aansluiting gezocht bij de definities uit het BBV.

De verschillende soorten onderhoud zijn:

- Dagelijks en klein onderhoud:
 - Preventieve maatregelen en dagelijkse reparaties die noodzakelijk zijn om het kapitaalgoed in goed werkende en veilige staat te houden tegen een van te voren vastgesteld kwaliteitsniveau (definitie BBV). Het betreft planbare technische onderhoudsmaatregelen met een frequentie \geq 1x/jaar.
 - Niet-planbare onderhoudsmaatregelen (storingen en schade): Het is op voorhand niet aan te geven met welke frequentie deze maatregelen moeten worden uitgevoerd.

Ten aanzien van de planbare klein onderhoudsmaatregelen gaat het concreet om:

Onderdeel	Frequentie /jaar	Opmerkingen
1 Herstraten van elementverharding	Ad hoc	
2 Herstraten van bermverharding	Ad hoc	
3 Vegen verharding		
4 Scheuren vullen (asfalt/cementbeton)	Ad hoc	
5 Bermen afgraven	Ad hoc	
6 Aanvullen bermen	Ad hoc	Als gevolg van schade
7. Reinigen wegmeubilair	1	
8. Uitvoeren jaarlijkse inspecties	1	

Tabel 5: dagelijks/klein onderhoud areaal Verhardingen

- Groot onderhoud:
 - Uitvoeren van correctieve maatregelen als gevolg van slijtage na een langere periode van gebruik om een het kapitaalgoed in goede staat (op een vooraf bepaald kwaliteitsniveau) te houden of te brengen. Groot onderhoud dient zich in de regel aan, is daarom vaak gepland, is veelal ingrijpend van aard en betreft een groot of belangrijk deel van het kapitaalgoed. Het betreft planbare technische onderhoudsmaatregelen met een frequentie $<$ 1x/jaar. Concreet gaat het daarbij om maatregel(pakketten) als benoemd in CROW-publicatie 147.
- Vervanging/reconstructie/renovatie/levensduurverlengende investering:
 - Investerings ten behoeve van de vervanging of reconstructie van het kapitaalgoed als gevolg van economische veroudering of slijtage dan wel het herstellen en wanneer nodig gedeeltelijk vernieuwen van een investeringsgoed, waaronder het beter bruikbaar wordt naar de huidige

maatstaven en normen. Het betreft het één op één vervangen van volledig kapitaalgoed en/of grootschalige renovaties.

- Het herstellen en wanneer nodig gedeeltelijk vernieuwen van een investeringsgoed, waardoor het beter bruikbaar wordt naar de huidige maatstaven en normen

Ten aanzien van de Verhardingen gaat het daarbij om:

Onderdeel	Frequentie /jaar	Aard van de maatregel
1	Rehabilitatie	Ad hoc
		Volledig opnieuw aanbrengen van de opbouw van de Verharding.

Tabel 6: vervanging/reconstructie/renovatie/levensduurverlengende investering areaal Verhardingen

Uitgesteld onderhoud is in beginsel geen aparte onderhoudscategorie. Dit kan voorkomen binnen alle hier-voor genoemde categorie. In het meerjarig onderhoudsprogramma en de voor de uitvoering daarvan benodigde financiële middelen wordt dit wel apart benoemd.

4.3. **Vervangingsstrategie**

Deze Uitvoeringsstrategie is gericht op het in stand houden van de Verhardingen. Er komt echter een moment dat het uitvoeren van onderhoud niet meer toereikend is om het Kapitaalgoed om het gewenste niveau te laten presteren. In dat geval dient het kapitaalgoed (of onderdelen daarvan) te worden vervangen. De gronden waarop bepaald wordt wanneer deze vervanging plaatsvindt en de vorm waarin kunnen per (onderdeel van het) kapitaalgoed verschillen.

Het daadwerkelijk bepalen van het feitelijke moment van vervanging gebeurt op grond van een integrale afweging waarbij ook het onderhouds- en vervangingsvraagstuk van andere kapitaalgoederen wordt betrokken. Aandachtspunten hierbij zijn in ieder geval:

- Afstemming met de maatregelen die op grond van de Investeringsagenda Wegen moeten worden uitgevoerd.
- Maatregelen moeten een bepaald volume hebben. Daardoor kiezen voor het aanpakken van een of meerdere wegvakken tegelijkertijd.

Op het moment dat (een onderdeel van) de Verhardingen wordt vervangen dient de keuze gemaakt te worden om het betreffende (onderdeel van het) kapitaalgoed te vervangen door precies hetzelfde of dat er bij het vervangen rekening wordt gehouden met wat er op dat moment van het betreffende (onderdeel van het) kapitaalgoed wordt gevraagd. In het laatste geval is sprake van 'waarde toevoegen'. In beginsel wordt uitgegaan van het laatste. De omgeving waarin de infrastructuur zich bevindt is immers constant in beweging waardoor ook de functie van de Verhardingen aan wijziging onderhevig is.

4.4. **Inkoop- en aanbestedingsstrategie**

Het Inkoopbeleid Provincie Zeeland vormt de basis voor het verlenen van opdrachten voor maatregelen die gericht zijn op het in stand houden van de Verhardingen.

4.4.1. **Inkoop en aanbesteding Verhardingen**

Voor de Verhardingen wordt op de volgende manier invulling gegeven aan de inkoop en opdrachtverlening:

	Onderwerp	Aanbestedingsvorm	Opmerkingen
1	Uitvoeren metingen/inspecties hoofdrijbaan.	Conform de regelgeving enkelvoudig onderhands (1-op-1) of meervoudig onderhands.	Gezamenlijk met andere Provincies in IPO-verband aanbesteed. Globale visuele inspecties op fietspaden/parallelwegen gebeurt in eigen beheer.
2	Opmaak en/of ontwerp van programma van eisen / bestekken inclusief tekeningen	Enkelvoudig onderhands (1-op-1) (waar mogelijk met rouleren van uit te nodigen partijen)	In principe wordt dit in eigen beheer gedaan. In gevallen waarin dat niet mogelijk is wordt dit uitbesteed aan een ingenieursbureau.
3	Uitvoeren dagelijks onderhoud	Meervoudig onderhands aanbesteden (waar mogelijk met rouleren van uit te nodigen partijen).	
4	Uitvoeren groot onderhoud	Meervoudig onderhands aanbesteden (waar mogelijk met rouleren van uit te nodigen partijen).	Op het moment dat werkzaamheden vanuit meerdere disciplines moet worden uitgevoerd wordt bekeken of dit in één opdracht kan worden gestopt.
5	Reconstructies en/of vervangen van (onderdelen) van de Verharding	Afhankelijk van de geraamde kosten van de vervanging worden de opdracht conform de vigerende aanbestedingsregels meervoudig onderhands (waar mogelijk met rouleren van uit te nodigen partijen), dan wel openbaar aanbesteed.	Gehele asfaltconstructie vervangen (rehabilitatie)
6	Gericht onderzoek/specialistisch advies	Enkelvoudig onderhands (1-op-1) of meervoudig onderhands (waar mogelijk met rouleren van uit te nodigen partijen)	Gericht op het bepalen van staat van onderhoud van bepaald wegvak met het oog op bepalen van maatregelen die moeten worden opgevoerd. Betreft kennis die de Provincie zelf niet in huis heeft. Daaronder vallen o.a.: <ul style="list-style-type: none"> • Draagkrachtmetingen afhankelijk van hoogte van raming. • Boorbestek.

Tabel 7: overzicht inkoop en aanbesteding areaal Verhardingen

4.5. Informatiebeheer-en Monitoringsstrategie

Het is belangrijk dat er voldoende kennis beschikbaar is van de kwantitatieve en kwalitatieve staat van het areaal. Op die manier kunnen namelijk op de juiste gronden prioriteiten worden gesteld met betrekking tot het moment dat er aan de verschillende onderdelen van het areaal onderhoudsmaatregelen moeten worden getroffen.

De informatie over de Verhardingen dient voor een ieder die voor de uitvoering van de werkzaamheden over deze informatie dient te beschikken beschikbaar en benaderbaar te zijn.

De Uitvoeringsstrategie 'Informatiebeheer en monitoring' vormt de basis voor de manier waarop het informatiebeheer en monitoring met betrekking tot het in stand houden van de Verhardingen die de Provincie beheert is geregeld.

In de volgende paragraaf wordt beschreven op welke manier daar voor de Verhardingen invulling aan wordt gegeven. Daarna wordt ingegaan op de manier waarop de geplande en uitgevoerde onderhoudsmaatregelen worden gemonitord.

4.5.1. Informatiebeheer

Wordt op een later tijdstip ingevuld. Eerst dient de Uitvoeringsstrategie voor informatiebeheer en monitoring te worden opgesteld.

4.5.2. Monitoring

Wordt op een later tijdstip ingevuld. Eerst dient de Uitvoeringsstrategie voor informatiebeheer en monitoring te worden opgesteld.

4.6. *Planning- en dekkingsstrategie*

De meerjarige onderhoudsplanning uit de Uitvoeringsstrategie heeft een tijdhorizon van tien jaar. Het BBV schrijft voor dat deze minimaal één keer per vijf jaar wordt voorgelegd aan Provinciale Staten. Jaarlijks vindt een actualisatie plaats die ter besluitvorming aan Gedeputeerde Staten wordt voorgelegd. Als uit deze actualisatie blijkt dat een aanpassing van de plannen benodigd is die financiële consequenties heeft dan wordt dit via de planning- en controlcyclus (voor- /najaarsnota) aan Provinciale Staten worden voorgelegd.

Voor de eerste jaren van de meerjarenplanning zijn de maatregelen op grond van de uitkomsten van de uitgevoerde inspecties concreet. Ook de voor de uitvoering van deze maatregelen benodigde middelen zijn op dat moment (vrij) concreet op grond van een globale raming of besteksraming wanneer de betreffende maatregelen reeds zijn uitgewerkt in een bestek of programma van eisen. Voor de (middel)lange termijn worden de benodigde financiële middelen gebaseerd op de koppeling van de uit te voeren maatregelen met de bijbehorende kengetallen/maatregel Prijzen zoals die in iAsset zijn opgenomen. Deze getallen/prijzen zijn gebaseerd op ervaringscijfers van gelijksoortige eerder uitgevoerde maatregelen al dan niet in combinatie met de input van externe deskundigen die gespecialiseerd zijn in kostprijsberekeningen.

Veel inspecties worden pas uitgevoerd nadat de voorjaarsnota is vastgesteld. De periode tussen de voorjaars- en najaarsnota wordt dan ook gebruikt om de onderhoudsplanning verder te concretiseren. Bij de voorbereiding van de behandeling van de najaarsnota moet er duidelijkheid zijn over de onderhoudsmaatregelen die het daaropvolgende jaar uitgevoerd moeten worden als ook over de daarvoor benodigde financiële middelen. In de praktijk zal er enkel voor de eerste planningsjaren sprake zijn van concrete cijfers. Naarmate een jaar van uitvoering zich verder in de tijd bevindt dan zal de begroting voornamelijk gebaseerd zijn op theoretische cijfers gebaseerd op normkosten.

De voorschriften met betrekking tot de plannings- en dekkingsstrategie zijn opgenomen in het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) van het ministerie van BZK en de financiële verordening van de Provincie Zeeland. Daarnaast is ook de EVI-toets van belang. Dit stroomschema geeft aan of een bepaalde maatregel valt onder klein onderhoud (Exploitatie), groot onderhoud (Voorziening/Reserve) of vervanging/reconstructie (Investering). Zie ook hieronder in paragraaf 4.6.1. De EVI-toets is terug te vinden in bijlage 2. In bijlage 3 is aangegeven wat de planning voor het kapitaalgoed Verhardingen inhoudt. Deze wordt jaarlijks geactualiseerd. Daarbij wordt de planning- en controlcyclus van de Provincie gevolgd.

4.6.1. Financiële verwerking

De in paragraaf 4.2.2 benoemde soorten onderhoud kennen ieder hun eigen financiële verwerkingwijze. Voor de Verhardingen gaat het concreet om de volgende:

Exploitatiebudget (dagelijks/klein onderhoud)

Hieronder vallen:

- De kosten van het dagelijks/klein onderhoud..
- Kosten die te maken hebben met het oplossen van storingen en calamiteiten.
- Kapitaallasten die samenhangen met de investeringskredieten die in het kader van het groot onderhoud en/of vervanging/reconstructie van de Verhardingen worden verleend.

De genoemde kosten komen ten laste van de exploitatiebudgetten in het jaar dat de kosten ook daadwerkelijk worden gemaakt. De exploitatiebudgetten worden jaarlijks geactualiseerd. Dat gebeurt aan de hand van de wijzigingen van het areaal en de toe te passen indexering. Het actualiseren vindt plaats bij het vaststellen van de begroting.

Voorziening/Reserve groot onderhoud (groot onderhoud)

Op grond van de huidige financiële verordening van de Provincie Zeeland 2017 dient er een voorziening groot onderhoud infrastructuur ingesteld. Deze heeft een planperiode van minimaal tien jaar. De voorwaarden om een voorziening in te kunnen stellen staan beschreven in het BBV. In de najaarsnota 2018 ligt echter het besluit voor om in plaats van een onderhoudsvoorziening een reserve groot onderhoud in te stellen, alsmede daarop de financiële verordening aan te passen. De vorming van de onderhoudsreserve baseert zich daarmee ook op deze beheerplannen met een zelfde planperiode.

In gevallen waarbij groot onderhoud ook een deel renovatie (conform de definitie uit het BBV) bevat, moeten de investeringskosten van dat aandeel renovatie worden geactiveerd en afgeschreven. De afschrijvingslasten komen dan jaarlijks (over de gehele levensduur) ten laste van de exploitatie. De financiële verordening kan daarbij voorschrijven dat daarop direct een dekkingsreserve wordt gevormd waaruit de afschrijvingslasten worden gedekt. De termijn waarin de investering wordt afgeschreven wordt gebaseerd op de (rest)levensduur van het infrastructurele kapitaalgoed (zie ook bijlage 5).

De hoogte van de onderhoudsreserve wordt jaarlijks aangepast aan de hand van het geactualiseerde meerjarenprogramma. Dit meerjarenprogramma bepaalt tevens de jaarlijkse toevoeging (dotatie) aan de voorziening. Benodigde wijzigingen in de dotatie aan de reserve worden daarop voorgelegd aan Provinciale Staten.

Investeringskrediet (vervanging/reconstructie/renovatie/levensduurverlengende investering)

Voor maatregelen die vallen onder de categorie investering/reconstructie dient per geval apart een investeringskrediet te worden aangevraagd. Dit investeringskrediet bevat niet enkel de kosten van de maatregel zelf maar ook, wanneer daar sprake van is, de meerkosten voor het toekomstig onderhoud. Dit budget voor de toekomstige onderhoudskosten wordt vervolgens weer verdeeld over de exploitatiebudgetten (dagelijks/klein onderhoud) en de reserve groot onderhoud (groot onderhoud).

Investeringskredieten moeten evenals de genoemde renovatiewerken worden geactiveerd en afgeschreven. Hierop is dan ook dezelfde financiële werkwijze van toepassing. Ook hier geldt dat de termijn waarin de investering wordt afgeschreven gebaseerd wordt op de (rest)levensduur van het infrastructurele kapitaalgoed (zie ook bijlage 5).

In de meerjarige planning worden op basis van de huidige inzichten de vervangingsinvesteringen gepland. Bij het voorleggen van de meerjarenplanning aan Provinciale Staten wordt ook een voorstel gedaan om de in (het meerjarenperspectief van) de begroting ruimte te reserveren voor dekking van de jaarlijkse afschrijvingslast. Het daadwerkelijk voorleggen van een voorstel tot aangaan van de investeringskredieten zal daarop uiterlijk plaatsvinden in de voorjaarsnota voorafgaand aan het opstellen van de begroting van het volgende jaar waarin het investeringskrediet benodigd is.

4.7. Ontwikkelingen

Ten aanzien van de Beheerstrategie voor de Verhardingen zijn er de volgende ontwikkelingen:

- Aanvullende algemene Uitvoeringsstrategieën:
 - Inkoop- en aanbesteding: naast de Uitvoeringsstrategieën die per kapitaalgoed worden opgemaakt zal er ook een overkoepelende Uitvoeringsstrategie voor opdrachtverlening worden opgesteld. Deze zal ook van invloed zijn op de inkoop- en aanbestedingsstrategie met betrekking tot het in stand houden van de Verhardingen. Deze Uitvoeringsstrategie zal naar verwachting in 2019 worden vastgesteld. Daarbij zal onder andere aandacht zijn voor:
 - Met betrekking tot het op de markt zetten van onderhoudsmaatregelen zal vaker de keuze worden gemaakt om andere aanbestedingsvormen toe te passen dan gebruikelijk, met name UAV-gc (light).
 - Onderzoek naar uitbesteden van diensten in samenwerking met andere Provincies (uitvoeren van comfortmetingen).
 - Informatiebeheer en monitoring: Naast de Uitvoeringsstrategieën die per kapitaalgoed worden opgemaakt zal er ook een overkoepelende Uitvoeringsstrategie voor informatiebeheer en monitoring worden opgesteld. Deze zal ook van invloed zijn op de informatiebeheer- en monitoringsstrategie van de Verhardingen. Naar verwachting volgt deze Uitvoeringsstrategie in 2019.
- Uitbreiden Uitvoeringsstrategie Verhardingen: in het Beheerkader staat dat er voor het kapitaalgoed Markeringen een aparte Uitvoeringsstrategie wordt opgesteld. Dat is niet juist. Het kapitaalgoed Markeringen wordt onderdeel van de Uitvoeringsstrategie Verhardingen.
- Opstellen Uitvoeringsstrategie Wegmeubilair: Het kapitaalgoed Wegmeubilair is een van de thema's zoals genoemd in het Beheerkader waar een Uitvoeringsstrategie voor wordt opgemaakt. Een aantal onderhoudsmaatregelen die nu nog in de Uitvoeringsstrategie Verhardingen zijn opgenomen zullen op dat moment een plaats krijgen in de Uitvoeringsstrategie Wegmeubilair. Dat zijn o.a. de maatregelen die te maken hebben met het reinigen van het wegmeubilair.

5. Meerjarenprogramma Beheer en Onderhoud

Op grond van het Beheerkader en de gekozen Beheerstrategie (hoofdstuk 4) is een meerjarenprogramma opgemaakt met betrekking tot de uit te voeren onderhoudsmaatregelen aan het areaal van de Verhardingen zoals dat in hoofdstuk 2 is beschreven. Het meerjarenprogramma heeft een looptijd van tien jaar. Dit programma wordt jaarlijks geactualiseerd.

Bijlage 4 bevat het meerjarenprogramma van de geplande onderhoudsmaatregelen met de daarvoor benodigde (geschatte) financiële middelen voor de periode 2019-2028.

5.1. Toelichting op de meerjarenplanning

Ten aanzien van de cijfers zoals die hiervoor in de meerjarenplanning zijn opgenomen geldt het volgende:

- Onder de genoemde bedragen vallen:
 - De kosten van de maatregel (inclusief toekomstige kosten van dagelijks en/of groot onderhoud en waar van belang of aan de orde de afschrijvingslasten).
 - De kosten van inhuur van personeel als dat voor een specifiek (deel van een) project nodig is (opmaak contractdocumenten, projectleider, toezicht etc.).
 - Kosten van inspecties gericht op het inventariseren van de staat van onderhoud van de Verhardingen.
 - Administratieve lasten (bijvoorbeeld m.b.t. het verkrijgen van vergunningen en onthefingen die benodigd zijn voor het uitvoeren van maatregelen).
- Tot de bedragen horen niet:
 - Loonkosten van Provinciale medewerkers.
 - Bedrijfsvoeringskosten zoals telefoonkosten, licenties, dienstreizen, opleidingen etc.
 - Kosten van onderzoeken en advisering waar deze verder gaan dan inspecties.
- De genoemde bedragen zijn exclusief BTW. De Provincie kan op grond van het BTW-compensatiefonds de aan de opdrachtnemers betaalde BTW compenseren. Op die manier werkt de BTW niet kostenverhogend.
- De in de meerjarenplanning opgenomen bedragen zijn gebaseerd op de maatregelen en maatregelprijzen zoals die in iAsset zijn opgenomen. Deze prijzen zijn gebaseerd op ervaringscijfers van gelijksoortige eerder uitgevoerde onderhoudsmaatregelen al dan niet in combinatie met de input van een extern bureau gebaseerd in het opmaken van kostenramingen. De besteksraming en de uiteindelijke werkelijke kosten zullen daarvan afwijken omdat die bepaald worden door de markt (vraag en aanbod) op dat moment.
- De bedragen bevatten géén percentage voor 'onvoorzien'. Op grond van de financiële spelregels voor het inrichten van een voorziening is dat niet toegestaan. Voor het hanteren van de onderhoudsreserve hanteren we dit zelfde uitgangspunt. Op het moment dat voor de uit te voeren maatregelen een besteksraming moet worden opgemaakt dan wordt deze wel opgenomen. Op dat moment kan het zo zijn dat de besteksraming daardoor hoger uitvalt dan nu wordt gedacht. De hoogte van de post onvoorzien wordt definitief vastgesteld op het moment van opdrachtverlening. Uitgangspunt daarbij is dat de hoogte van de post onvoorzien 10% van de aanneemsom van de maatregel bedraagt.
- De genoemde bedragen worden ieder jaar bij het actualiseren van de Uitvoeringsstrategie bijgesteld aan de hand van het op dat moment geldende prijsniveau. Daarbij wordt gebruik gemaakt van: de indexeringcijfers die specifiek betrekking hebben op de branche. Daarbij geldt het volgende:
 - Exploitatiebudget: Volgt de indexering zoals toegepast op de Provinciale begroting. Dit is voor de jaren 2015-2019 op grond van een gemiddelde over de vier voorafgaande jaren vastgesteld op 1%.

- Reserve groot onderhoud: Volgt evenals de exploitatiebudgetten de indexering zoals toegepast op de Provinciale begroting.
- Investeringskrediet: Geen indexering. Bestekraming wordt opgemaakt aan de hand van het op dat moment geldende prijsniveau.

5.2. Ontwikkelingen

Met betrekking tot de meerjarenplanning is met name de economische ontwikkeling van belang. De economie bevindt zich in een opwaartse spiraal. De markt heeft moeite om deze groei bij te houden. Dat betekent krapte op de arbeidsmarkt voor technisch personeel en langere wachttijden voor het produceren van de voor de onderhoudsmaatregelen benodigde materialen en materieel.

Bijlage 1 Wettelijk kader

Bij het in stand houden van de (vaar)weginfrastructuur is de Provincie gehouden aan vigerende wet- en regelgeving, vastgesteld beleid en de van toepassing zijnde normen en richtlijnen. Een aantal van deze zaken is van toepassing op het gehele Provinciaal areaal terwijl andere slechts betrekking hebben op enkele of slechts één kapitaalgoed. Deze bijlage bevat de wetgeving die op alle kapitaalgoederen van toepassing is. In paragraaf 3.2 van de verschillende Uitvoeringsstrategieën komt de wet- en regelgeving aan bod die specifiek betrekking heeft op het betreffende kapitaalgoed.

Grondwet

Op grond van artikel 21 van de Grondwet is de zorg van de overheid gericht op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu. Het beheer van wegen past in dit grondwetsartikel en van oudsher is de zorg voor een goede infrastructuur dan ook een taak van de overheid.

Burgerlijk wetboek

In het Burgerlijk wetboek (BW) wordt de verhouding geregeld tussen burgers onderling en tussen burgers en de overheid waarbij de overheid en de burger een gelijkwaardige positie innemen. Van de onderwerpen die in het BW worden behandeld hebben er slechts een aantal betrekking op de rol van de Provincie als (vaar)wegbeheerder. De belangrijkste daarbij zijn de boeken 5 (zakelijke rechten) en 6 (verbintenissenrecht algemeen). Met betrekking tot boek 5 is het recht van eigendom van de onroerende zaken zoals de wegen en de bomen die in de bermen staan het belangrijkste zakelijk recht. Op dat punt is ook sprake van een relatie met de Wegenwet. Ten aanzien van boek 6 rust op de (vaar)wegbeheerder de verplichting er voor te zorgen dat de toestand van de (vaar)weg veiligheid van personen of zaken niet in gevaar brengt. Daarbij kan onderscheid gemaakt worden in risicoaansprakelijkheid (gebreken aan de (vaar)weg, ofwel de technische staat ervan) en schuldaansprakelijkheid (gebreken op en rondom de (vaar)weg, ofwel de dienstverlening er omheen). Als iemand de beheerder aansprakelijk stelt voor schade die iemand lijdt als gevolg van gebreken aan de weg, dan moet de beheerder aantonen dat hij de inspectie en het onderhoud van de wegen (inclusief voet- en fietspaden) met optimale zorg uitvoert. De beheerder moet dus kunnen aantonen wat hij heeft gedaan om risico's voor de weggebruiker te beperken en dat hij structureel aan monitoring en onderhoud doet. Alleen op die manier is het risico van aansprakelijkheidstelling door weggebruikers terug te dringen.

Onontbeerlijk voor een overtuigende bewijsvoering zijn daarbij preventief onderhoudsbeleid, een goede klachtenregistratie en een goed werkend systeem van rationeel wegbeheer. De mate waarin aan de onderhoudsplicht moet worden voldaan, hangt af van de functie van de weg en de verwachting die de weggebruiker heeft op grond van het feitelijke beeld van de weg.

Provinciewet, artikel 193, de provinciale begroting

Gemeentewet, artikel 203, goedkeuring van de begroting

Provinciale staten/gemeenteraad zien erop toe dat de begroting structureel en reëel in evenwicht is. Hiervan kunnen zij afwijken indien aannemelijk is dat het structureel en reëel evenwicht in de begroting in de eerstvolgende jaren tot stand zal worden gebracht.

De term 'reëel' betekent dat de ramingen in de begroting reëel moeten zijn, zowel van de voorgaande als van de toekomstige jaren. Specifiek wordt gewezen op de begroting van het onderhoud van de kapitaalgoederen. De risico's op het onderhoud van kapitaalgoederen moeten inzichtelijk zijn, om de financiële positie van de provincie te kunnen beoordelen. Als de financiële positie niet in orde is, komt de verticale toezichthouder in actie.

Bouwbesluit

Een bouwwerk mag geen gevaar opleveren voor bewoners, gebruikers en omgeving. Daarom heeft de overheid in het Bouwbesluit 2012 voorschriften voor veiligheid, gezondheid, bruikbaarheid, energiezuinigheid en milieu vastgelegd. Een bouwwerk moet altijd voldoen aan die voorschriften. Met het uitvoeren van de instandhoudingsmaatregelen dient daar rekening mee te worden gehouden.

Arbeidsomstandighedenwet (ARBO)

Alle werkgevers zijn op grond van de Arbeidsomstandighedenwet verplicht tot het uitvoeren van arbeidsomstandighedenbeleid, het opstellen van een meerjarenplan daarvoor en het uitbrengen van een jaarverslag. Het beleid moet zijn gericht op zowel veiligheid, gezondheid, welzijn als milieu. Daarnaast moeten we voldoen aan het Bouwprocesbesluit. Dit is een uitwerking van de EG-richtlijn "Minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid voor tijdelijke en mobiel bouwplaatsen". Voor de (vaar)wegbeheerder betekent dit in hoofdzaak het opstellen van bestekanalyses of arboprojectrisico-inventarisaties en het zorgdragen voor het opstellen van Veiligheids- en Gezondheidsplannen (V&G-plannen). In het kader is ook de CROW-publicatie "Maatregelen bijwerken in uitvoering" van toepassing. De (vaar)wegbeheerder moet ARBO-verantwoorde keuzes maken in de ontwerpen.

Wegenwet

De wegenwet heeft betrekking op wegen die bestempeld zijn als openbaar en daarmee voor een ieder toegankelijk. In beginsel geldt dit voor alle wegen die de Provincie in beheer heeft. De belangrijkste bepalingen uit de Wegenwet die een relatie hebben met het Beheerkader betreffen de artikelen die gaan over de onderhoudsplicht. De wegbeheerder is verplicht om er voor te zorgen dat een weg waarvoor hij verantwoordelijk is in goede staat van onderhoud verkeert. Er is sprake van een relatie tot de Wegenverkeerswet 1994 en de Wegenverordening Zeeland 2010.

Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994)

De wegenverkeerswet heeft betrekking op alle voor het openbaar verkeer openstaande wegen of paden met inbegrip van de daarin liggende bruggen en duikers en de tot die wegen behorende paden en bermen of zijkanten. De wegenverkeerswet vormt de basis voor de regelgeving van het wegverkeer in Nederland. Een aantal hoofdlijnen is nader uitgewerkt in een aantal Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB). Eén daarvan is het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) waarin alle verkeersregels en verkeerstekens zijn opgenomen die in Nederland van toepassing zijn. Een andere AMvB is het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW). Op grond van artikel 2 is de wegbeheerder verplicht om de verkeersveiligheid te verzekeren, de wegen berijdbaar te houden en de bereikbaarheid te waarborgen.

Wet beheer rijkswaterstaatswerken

Het Rijk heeft (snel)wegen, viaducten, tunnels, bruggen en dijken in beheer. Deze 'waterstaatswerken' moeten goed beheerd en onderhouden worden, zodat ze veilig en doelmatig kunnen worden gebruikt. De Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) geeft Rijkswaterstaat de mogelijkheid hiervoor te zorgen. In de toepassing van deze wet staat het goed functioneren van het waterstaatswerk voorop. Belangen van anderen, zoals weggebruikers, worden hier tegen afgewogen.

Volgens de wet is het verboden om zonder toestemming van de minister van Infrastructuur en Waterstaat iets anders te doen met een waterstaatswerk, dan waarvoor het bedoeld is. Men mag bijvoorbeeld niet zomaar een kabel leggen in de grond naast een rijksweg, of een reclamebord plaatsen in de wegberm. Ook

voor de bouw van een wegrestaurant of een benzinstation langs de rijksweg moet een vergunning op basis van de Wbr worden aangevraagd.

Landelijke Tunnelrichtlijn (LTR)

Tunnels zijn onmisbaar in het Nederlandse wegennet. Om tunnels optimaal te laten functioneren heeft Rijkswaterstaat samen met overheden, organisaties uit de wereld van transport, marktpartijen en hulpdiensten de Landelijke Tunnelstandaard (LTS) ontwikkeld. In de tunnelstandaard staan standaardprocessen en functionele eisen voor de aanleg van Rijkstunnels en het beheer en de organisatie van tunnels. Lagere overheden conformeren zich in zijn algemeenheid aan deze standaard.

Wegenverordening Zeeland 2010 (gewijzigd in 2012)

De Provinciale wegen vervullen een functie in het vervoersnetwerk in Zeeland. Om deze functie goed uit te kunnen oefenen hebben ze een bepaalde inrichting en moeten ze op een dusdanige wijze worden onderhouden dat deze functie in stand blijft. Vanuit dat oogpunt is het voor derden niet zondermeer toegestaan om wijzigingen aan te brengen aan de inrichting. In de Wegenverordening staan voorschriften over wat wel en niet mag rondom de provinciale wegen. Voor sommige zaken zoals het aanbrengen van een dam of het leggen van kabels en leidingen is het mogelijk een ontheffing aan te vragen.

Waterwet

De Waterwet regelt het beheer van het oppervlaktewater, het grondwater en de waterkeringen. Ook bevat de wet enkele bijzondere zorgplichten en regels voor de aanleg en beheer van waterstaatswerken. De wet is onder meer gericht op het voorkomen en beperken van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste. De Waterwet bevat de wettelijke basis voor onder andere het regionaal waterplan dat de Provincie opstelt. De Waterwet heeft daarnaast tot doel om de samenhang tussen het waterbeleid en de ruimtelijke ordening te verbeteren.

Waterverordening

De Provincie Zeeland heeft de regels uit de Waterwet nader uitgewerkt in de Waterverordening Provincie Zeeland. De verordening heeft betrekking op het beheer van de watersystemen, waterkeringen, oppervlaktewater en grondwaterlichamen. Het waterschap Scheldestromen voert de meeste beheertaken uit. Daarnaast geeft de Waterverordening invulling aan het waterbeleid zoals dat is neergelegd in het Omgevingsplan Zeeland. De verordening bevat ook regels met betrekking tot het gebruik van het Kanaal door Walcheren voor bijvoorbeeld het plaatsen van borden en constructies of het leggen van kabels en leidingen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden kan ontheffing worden aangevraagd.

Wet Natuurbescherming

De Wet Natuurbescherming beschermt de Nederlandse natuurgebieden en planten- en diersoorten. De Provincie is ten aanzien hiervan sinds 2017 het bevoegd gezag. In die hoedanigheid is de Provincie verantwoordelijk voor het verlenen van vergunningen en ontheffingen. De Wet Natuurbescherming bevat ook de regelgeving en voorschriften die voorheen in de Flora en Faunawet en de Boswet waren opgenomen. Die zijn vooral van belang bij het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden aan bermen en bomen.

Wet Milieubeheer

In de Wet Milieubeheer is aangegeven welke stoffen als afvalstoffen zijn aangemerkt. Deze stoffen, die in dit kader kunnen vrijkomen bij de aanleg van en het onderhoud aan de infrastructurele kapitaalgoederen, mogen we niet zonder beschermende maatregelen in het milieu brengen. We maken echter uitzondering

voor secundaire grondstoffen toegepast in de GWW-sector. Deze materialen mogen we wel gebruiken indien we ze aanwenden overeenkomstig het Besluit bodemkwaliteit.

Wet geluidhinder

De wetten en regels voor het bestrijden en voorkomen van geluidshinder ten gevolge van wegverkeer, railverkeer en industrie zijn sinds het einde van de jaren zeventig vastgelegd in de Wet geluidshinder. Hierin staat onder meer wanneer we de geluidsbelasting moeten toetsen. Voor het wegverkeer is dit bij de aanleg van een nieuwe weg, de bouw van nieuwe woningen en wanneer er wijzigingen aan de weg plaats vinden. Daarnaast is vastgelegd hoeveel decibel geluid in deze situaties is toegestaan. Wanneer we een overschrijding van de norm constateren bij de toetsing, moeten we maatregelen treffen om de geluidsbelasting terug te brengen. De metingen worden uitgevoerd aan de hand van het Reken- en Meetvoorschrift geluidshinder 2006 (bijlage III van de Wet geluidshinder). Hier dient rekening mee gehouden te worden bij het in stand houden van de Verharding. Dat kan door een keuze te maken voor een bepaald type verharding.

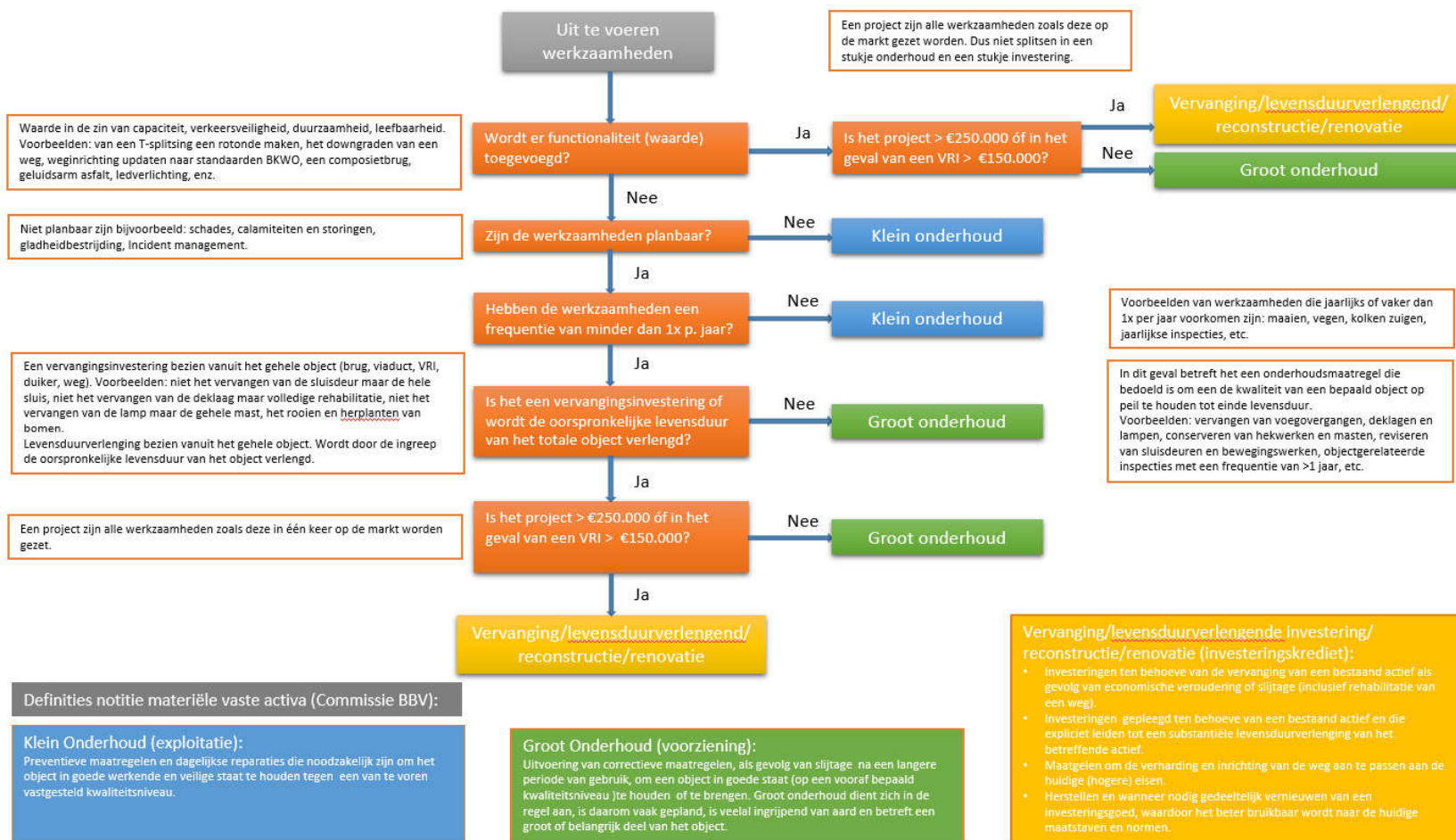
Wet bodembescherming

Bij het uitvoeren van maatregelen om de (vaar)weginfrastructuur in stand te houden dient voorkomen te worden dat er verontreiniging ontstaat. De Wet bodembescherming bevat bepalingen ter regulering van handelingen die een bedreiging vormen voor de bodem en het grondwater.

Aanbestedingswet 2012 (gewijzigd 2016)

Bij aanbesteden van opdrachten voor het uitvoeren van maatregelen aan de (vaar)weginfrastructuur dient de Provincie te voldoen aan de aanbestedingswet 2012. Met deze wet geeft Nederland invulling aan de Europese richtlijnen voor aanbesteden. De wet bevat regels voor aanbestedingen onder en boven de Europese drempelbedragen. Een aantal bepalingen uit de aanbestedingswet zijn nader uitgewerkt. Dit zijn onder andere de Gids Proportionaliteit en het Aanbestedingsreglement Werken 2016 (ARW 2016). De ARW 2016 beschrijft de procedures voor het aanbesteden van opdrachten voor werken. De aanbestedingswet 2012 heeft een relatie met het Provinciaal inkoopbeleid 2016.

Bijlage 2 EVI-Toets



Bijlage 3 Planning actualiseren meerjarige onderhoudsplanning

Onderwerp		Termijn	Actiehouder	Toelichting
Voorjaarsnota				
Actualiseren meerjarigrenplanning		November/ december	Themabeheerder	Korte termijn: Inspecties worden uitgevoerd zoals beschreven in paragraaf 4.2.2 Lange termijn: theoretisch
Maken globale kostenraming		November/ december	Themabeheerder	Het betreft een eerste inschatting van de kosten op grond van normkosten/eenheidsprijzen voor de verschillende maatregelen. Op het moment dat de maatregelen worden aanbesteed wordt er een bestekraming gemaakt.
Integrale afstemming	Kapitaalgoederen: <ul style="list-style-type: none"> • Droge Kunstwerken • Natte Kunstwerken • Elektrotechnische Verkeersvoorzieningen • Openbare Verlichting • Groen • Wegmeubilair • Dienstverlening 	December/ januari	Thema's Infra en Dienstverlening in samenwerking met Team Programmeren	Interne afstemming met de thema-beheerders van de verschillende kapitaalgoederen.
	Investeringsagenda	December/ januari	Team Programmeren	Afstemming met ambtelijk opdrachtnemer Investeringsagenda Wegen.
	Afstemming Financiën	December/ januari	Team Programmeren	In beeld brengen van de gevolgen voor de budgetten van de verschillende soorten onderhoud.
Concept meerjarige onderhoudsplanning (10 jaar) gereed (inclusief globale kostenraming)		Uiterlijk 15 februari	Team Programmeren	Datum is afgeleid van de deadline die de afdeling Financiën heeft gesteld in het kader van de planning en controlcyclus. Als die deadline wijzigt kan dat betekenen dat ook de deadlines zoals hier genoemd moeten worden aangepast

Onderwerp		Termijn	Actiehouder	Toelichting
Najaarsnota				
Actualiseren meerjarenplanning		April/mei	Themabeheerder	Korte termijn: Inspecties worden uitgevoerd zoals beschreven in paragraaf 4.2.2 Lange termijn: theoretisch
Maken globale kostenraming		April/ mei	Themabeheerder	Het betreft een tweede inschatting van de kosten op grond van normkosten/eenheidsprijzen voor de verschillende maatregelen. Op het moment dat de maatregelen worden aanbesteed wordt er een bestekraming gemaakt.
Integrale afstemming	Kapitaalgoederen: <ul style="list-style-type: none"> • Droge Kunstwerken • Natte Kunstwerken • Elektrotechnische Verkeersvoorzieningen • Openbare Verlichting • Groen • Wegmeubilair • Dienstverlening 	Juni/juli	Thema's Infra en Dienstverlening in samenwerking met Team Programmeren	Interne afstemming met de themabeheerders van de verschillende kapitaalgoederen.
	Investeringsagenda	Juni/juli	Team Programmeren	Afstemming met ambtelijk opdrachtnemer Investeringsagenda Wegen.
	Afstemming Financiën	Juni/juli	Team programmeren	In beeld brengen van de gevolgen voor de budgetten van de verschillende soorten onderhoud.
Definitieve meerjarige onderhoudsplanning (10 jaar) gereed (inclusief globale kostenraming)		Uiterlijk 1 augustus	Team programmeren	Datum is afgeleid van de deadline die de afdeling Financiën heeft gesteld in het kader van de planning en controlcyclus. Als die deadline wijzigt kan dat betekenen dat ook de deadlines zoals hier genoemd moeten worden aangepast

Bijlage 4 Meerjarig onderhoudsprogramma

Meerjarenprogramma

Op grond van het Beheerkader en de gekozen Beheerstrategie is een meerjarenprogramma opgemaakt met betrekking tot de uit te voeren onderhoudsmaatregelen aan het areaal Verhardingen zoals dat in hoofdstuk 2 is beschreven. In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe dit programma er uit ziet. Het meerjarenprogramma heeft een looptijd van tien jaar. Dit programma wordt jaarlijks geactualiseerd.

Het onderstaande meerjarenprogramma bevat de geplande onderhoudsmaatregelen met de daarvoor benodigde (geschatte) financiële middelen voor de periode 2019-2028.

Bedragen in €	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Klein/dagelijks onderhoud	935.656	935.553	935.656	935.553	935.553	935.553	935.553	935.553	935.553	935.553
Groot onderhoud	3.960.578	4.846.500	4.846.500	4.846.500	3.161.379	3.784.460	3.142.233	1.470.619	2.239.378	3.822.422
Vervanging/re-constructie	850.000	3.070.000	PM	5.220.000	PM	PM	PM	PM	PM	PM
afschrijvingskosten	-	24.286	112.000	112.000	112.000	261.143	261.143	261.143	261.143	261.143
Totaal	5.746.234	8.876.339	5.894.156 + PM	11.114.053 + PM	4.208.932 + PM	4.981.156 + PM	4.338.929 + PM	2.667.315 + PM	3.436.074 + PM	5.019.118 + PM

Tabel A: Meerjarenprogramma klein onderhoud areaal Verhardingen 2019-2028

Bijlage 5 Afschrijvingstermijnen infrastructurale kapitaalgoederen

Het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) van het ministerie van BZK bevat voorschriften over het activeren en afschrijven van investeringen. De BBV is ook van toepassing op de Uitvoeringsstrategieën. Dat betekent dat de investeringen die in dat kader worden gedaan voor vervangingen, het uitvoeren van levensduurverlengende maatregelen, reconstructies en renovaties moeten worden geactiveerd en afgeschreven.

De termijn waarin de investering moet worden afgeschreven is gekoppeld aan de theoretische levensduur van de (onderdelen van de) verschillende infrastructurale kapitaalgoederen.

Er is sprake van twee soorten investeringen: investeringen gericht op het vervangen van het infrastructurale kapitaalgoed en investeringen gericht op het verlengen van de levensduur ervan. Voor de genoemde soorten gelden verschillende afschrijvingstermijnen.

Investering m.b.t. het vervanging van infrastructurale kapitaalgoederen

Afschrijvingstermijn Infrastructureel kapitaalgoed		
Categorie		Afschrijvingstermijn (jaar)
<i>Verkeersregelinstallaties</i>		15
<i>Overige werktuigbouwkundige en elektrotechnische installaties</i>		5-10
<i>Wegen</i>	Asfaltverharding	35
	Cementbetonverharding	40
	Elementenverharding	30
<i>Droge kunstwerken (vaste bruggen, viaducten, tunnels, duikers etc.)</i>		80
<i>Natte Kunstwerken</i>	Sluizen	100
	Beweegbare bruggen	60
<i>Overige infrastructuur (stalen geleiderail, geluidsschermen, lichtmasten, bewegwijzering, keerwanden, damwanden, aanleginrichting veerboot etc.)</i>		30

De hiervoor genoemde termijnen wijken af van de termijnen zoals die zijn genoemd in de *Financiële verordening Provincie Zeeland 2016*. Bij de aanpassing van deze verordening zullen de termijnen zoals hierboven genoemd worden opgenomen.

Investering m.b.t. het verlengen van de levensduur van infrastructurale kapitaalgoederen

Wanneer sprake is van een investering die gericht is op het verlengen van de levensduur van het infrastructurale kapitaalgoed (renovatie, rehabilitatie of reconstructie) is sprake van andere theoretische (rest)levensduren. Die verschillen per maatregel en kunnen derhalve niet op voorhand worden bepaald. Dat betekent dat bij dit type investeringen per geval de te hanteren afschrijvingstermijn wordt bepaald.

Bijlage 6 Overzichtskaart Verhardingen (september 2018)



Colofon

Tekst

Provincie Zeeland

Voornaam + Achternaam

Beeld

Beeldbank Laat Zeeland Zien

Contact

..@zeeland.nl

www.zeeland.nl

