

Beheerkader Infrastructuur Provincie Zeeland

Vragen en antwoorden m.b.t. behandeling statenvoorstel in Statencommissie Economie op vrijdag 12 januari 2018

Nr.	Partij (naam)	Datum	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	CU (mevr. R. Rijksen) (via mail Statengriffie)	11-01-2018	Ecologisch bermbeheer	Betreft het bedrag van € 83.000/jaar meerkosten?	Ja, dit betreft het budget dat beschikbaar is gesteld voor de meerkosten van ecologisch bermbeheer t.o.v. het regulier bermbeheer. De meerkosten worden veroorzaakt doordat het maaisel bij ecologisch bermbeheer wordt afgevoerd. In dat kader worden de bermen gemaaid en het maaisel verzameld op rollen. Bij regulier bermbeheer blijft het gemaaide gras in de berm liggen (klepelen).
2	CU (mevr. R. Rijksen) (via mail Statengriffie)	11-01-2018	Ecologisch bermbeheer	Welke criteria worden gehanteerd of er wel/niet ecologisch wordt beheerd?	Bekeken is wat de 'meest kansrijke bermen' zijn voor ecologisch bermbeheer. Hierbij is onder andere rekening gehouden met het oppervlak/de breedte van de berm (is er voldoende ruimte om te groeien en bloeien?) en de locatie van de wegberm (mogelijkheid/kansrijk voor in stand houden en ontwikkeling (inheemse) flora en fauna). Niet elke wegberm is per definitie geschikt voor ecologisch beheer. Bij de Zerobased begrotingsbehandeling in 2016 is gekozen voor 100 ha met een budget voor de meerkosten ten opzichte van het 'klepelbeleid' (regulier bermbeheer) van €83.000 per jaar.

Nr.	Partij (naam)	Datum	Onderwerp	Vraag	Antwoord
3	CU (mevr. R. Rijksen) (via mail Statengriffie)	11-01-2018	Ecologisch bermbeheer	Wat gebeurt er met het maaisel en tegen welke prijs?	Het maaisel dat in het kader van ecologisch bermbeheer wordt afgevoerd gaat naar een verwerkingsinrichting (bijvoorbeeld composteerder). De kosten hiervan zijn op grond van het bestek voor rekening van de aannemer. De hoogte hiervan is afhankelijk van het totaal aantal ton maaisel dat wordt afgevoerd. Dit verschilt per jaar en is onder meer afhankelijk van de hoeveelheid maaisel (groeizaam weer) en de vochtigheidsgraad ervan (is het gras nat of droog bij afvoeren). In 2017 bedroegen de kosten van afvoeren en storten in totaal € 21.500 voor 2.148 ton. Het maaisel van de bermen die niet ecologisch beheerd worden, blijft na het klepelen in de bermen achter.
4	CU (mevr. R. Rijksen) (via mail Statengriffie)	11-01-2018	Ecologisch bermbeheer	Hoeveel % van de bermen langs provinciale wegen wordt ecologisch beheerd?	Voor de periode 2017-2021 wordt 100ha van de 600 ha provinciale wegbermen ecologisch beheerd. Dat komt overeen met ca. 17 % van de totale oppervlakte die wordt gemaaid.
5	De heer Van Hertum (PvdA)		Financieel tekort	Had dit niet voorkomen kunnen worden, bijvoorbeeld met het aanleggen van voorzieningen?	Het tekort waarmee we de komende jaren geconfronteerd worden heeft een aantal oorzaken. In het kader van de wederopbouw is na de 2 ^e wereldoorlog veel nieuwe infrastructuur aangelegd. Aan een groot aantal daarvan dient de komende jaren groot onderhoud te worden uitgevoerd. Vanuit het ministerie wordt ook aandacht gevraagd voor dit vervangings- en onderhoudsvraagstuk. Daarnaast zijn de afgelopen jaren een aantal bezuinigingsrondes geweest (o.a. de zerobased begroting). De

					<p>economische crisis zorgde voor lage inschrijfprijzen.</p> <p>Er wordt reeds gewerkt aan het vormen van een voorziening voor het groot onderhoud aan de kapitaalgoederen. Dit maakt onderdeel uit van de financiële vertaling van het Beheerkader en is ook een verplichting op grond van de financiële verordening van de provincie die in november 2016 is vastgesteld.</p>
--	--	--	--	--	---

Nr.	Partij (naam)	Datum	Onderwerp	Vraag	Antwoord
6	De heer Van Hertum (PvdA)		Basis versus beleid	Verhouding landelijk en provincie niet hetzelfde (1:4) In Zeeland is dat scheef. Hoe komt dat?	<p>Met ingang van 2017 wordt gewerkt met een beleidsarme begroting (zerobased). In verband met de financiële situatie van de Provincie is toen een basisbegroting opgemaakt waar in beginsel enkel de benodigde financiële middelen zijn opgenomen die betrekking hebben op maatregelen waar men op grond van o.a. wet- en regelgeving, afspraken met derden etc. toe verplicht is.</p> <p>Als er toch beleid is uitgevoerd dan zijn de kosten daarvan betaald uit budgetten die eigenlijk voor de basis zijn bedoeld (exploitatiebudgetten). Daarmee is de verhouding in Zeeland anders dan landelijk gangbaar.</p>
7	De heer Van Hertum (PvdA)		Basis versus beleid	Is er budget van beleid naar basis verplaatst en kan het extra toegevoegd weer terug?	<p>Wat we nu doen is in principe geen beleid. Vanuit basis wordt geen geld uitgegeven aan beleid. In het verleden is daar niet zo heel strikt mee omgegaan (zie ook hiervoor onder vraag 6). In het vervolg zal dit bij het implementeren van beleid met betrekking tot het in stand houden van</p>

					<p>de infrastructuur duidelijk worden aangegeven. Daarmee is het niet de bedoeling dat in dat verband met grote regelmaat voorstellen worden voorgelegd. In beginsel loopt dit via de begrotingscyclus.</p> <p>Het is aan PS om er voor te kiezen om beleidsmaatregelen tot de basis te laten behoren. Consequentie daarvan is wel dat de hiervoor benodigde budgetten dan beschikbaar worden gesteld en worden opgenomen in de meerjarenbegroting. Zij maken dan deel uit van de voorziening groot onderhoud dan wel de exploitatiebudgetten. Andersom geldt dat ook.</p>
8	De heer Bosch (PVV)		Financieel tekort	Hoe kan er verschil zitten tussen de verschillende jaren? De tekorten fluctueren aanzienlijk tussen de verschillende jaren.	<p>Het is juist dat de benodigde budgetten fluctueren. De komende jaren moeten er grote stappen gemaakt worden. Deze houden verband met het uitvoeren van groot onderhoud aan infrastructuur (o.a. droge kunstwerken) die na de 2^e wereldoorlog is aangelegd. Het budget daarvoor is niet toereikend. Het gaat daarbij om relatief hoge kosten die lastig zijn uit te smeren over meerdere jaren en die met een lage frequentie worden uitgevoerd. De kosten komen ten laste van de voorziening.</p> <p>Zie ook bijlage 1 met een nadere toelichting op de tekorten waarmee we de komende jaren worden geconfronteerd.</p>

Nr.	Partij (naam)	Datum	Onderwerp	Vraag	Antwoord
9	De heer Babijn		Financieel tekort	komende 10 jaren 12,8 miljoen om te voldoen aan het minimale niveau? Kan dit betekenen dat het tekort op langere termijn nog groter wordt omdat we nu oplapwerk doen?	In beginsel kan gesteld worden dat het uitstellen van onderhoud leidt tot hogere kosten in de toekomst. Om het areaal op een goede manier in stand te houden is geld nodig. Bij het Beheerkader is een eerste inzicht gegeven in de benodigde middelen. De definitieve cijfers zullen tijdens de voorjaarsconferentie aan u voorgelegd worden, waarna PS kan besluiten het benodigd budget ook daadwerkelijk beschikbaar te stellen en daarmee het tekort aan te vullen. Het eerder gepresenteerde tekort zal naar verwachting hoger uitvallen. Zie ook bijlage 1. Daarnaast zal in bepaalde situaties op grond van de financiële spelregels een investeringskrediet moeten worden aangevraagd.
10	De heer Babijn		Verkeersveiligheid	Houden we rekening met manifest 'op weg naar 0'? Minimaal onderhoud kan ook risico's inhouden voor mate van slachtoffers.	Ja, daar wordt rekening mee gehouden. Infrastructuur wordt aangelegd en onderhouden op grond van richtlijnen die daarvoor zijn opgesteld. Als de infrastructuur volgens het Beheerkader in stand wordt gehouden dan kan worden gesteld dat deze verkeersveilig is. . Verkeersveiligheid zit deels ook in de inrichting (vormgeving) van de weg en het er daarna conform de richtlijnen voor zorgen dat deze in een goede staat blijft.
11	De heer Babijn		Ecologisch bermbeheer	€ 83.000 meerkosten voor ecologisch bermbeheer, kan dit lager worden door	Dat is bekeken. Die mogelijkheid is in principe aanwezig. De aard van het

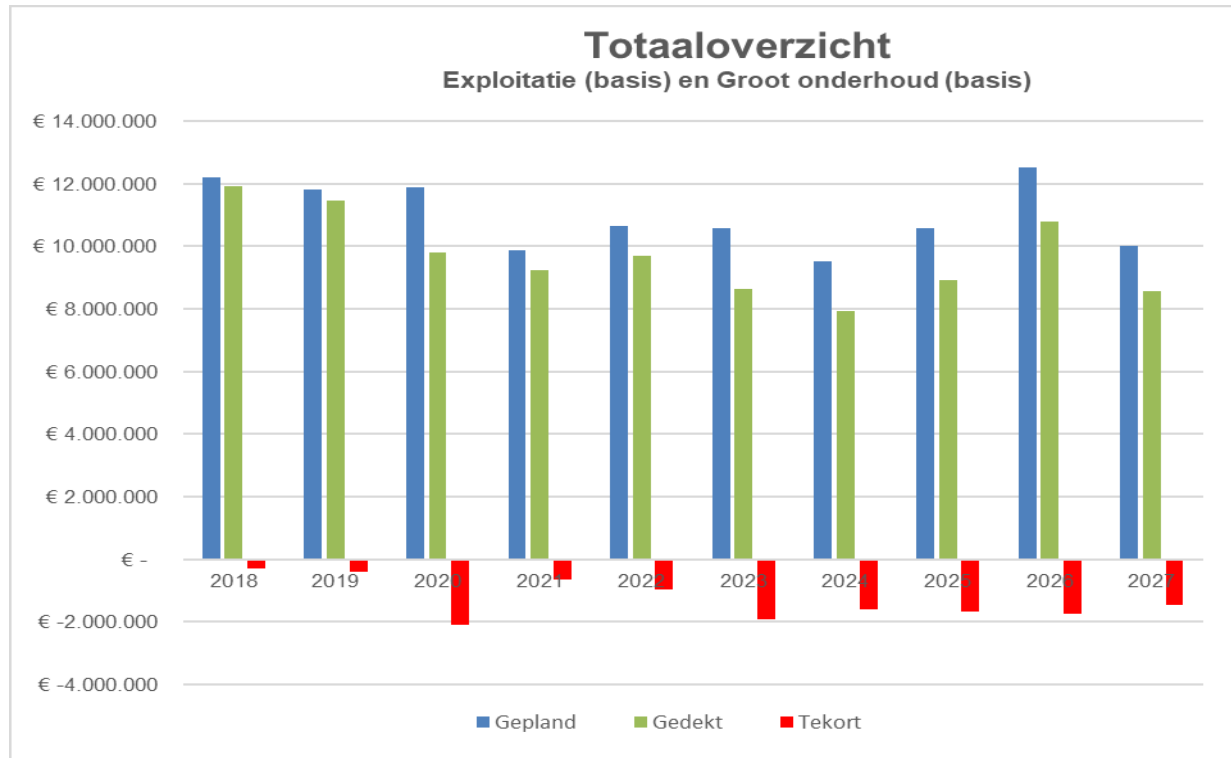
				het verkopen van het maaisel of anderszins (op een goedkopere manier) van de hand te doen?	afkomend maaisel is echter niet van voldoende kwaliteit om in te zetten als bijvoorbeeld veevoer. Om dat mogelijk te maken dient het bijvoorbeeld gereinigd te worden. Dat betekent aanzienlijke kosten. Bij de behandeling van de zerobasedbegroting heeft PS besloten om een bepaalde mate van ecologisch bermbeheer toe te passen.
12	De heer Van de Berge (SGP)		Financieel tekort	<p>Basis is wat we wettelijk moeten. De komende jaren blijken er flinke tekorten te zijn. Is het juist dat in de jaren waarin tekorten zijn er niet wordt voldaan aan de basis (wet- en regelgeving en goed rentmeesterschap)?</p> <p>Dat betekent dus eigenlijk dat we het gesignaleerde tekort 'ergens' moeten vinden?</p>	<p>Ja, in principe wel. De werkwijze conform het Beheerkader vraagt een bepaald budget. Als dat niet of onvoldoende beschikbaar is dan kan op de korte termijn niet meer worden voldaan aan de basis.</p> <p>Dat is een politieke keuze. In zijn algemeen geldt wel dat als PS besluit het begrote financiële tekort niet aan te vullen de risico's aanzienlijk zullen toenemen.</p>
13	De heer Janssens (CDA)		Risico's	<p>Wat als we onder de basis zakken? Lopen we dan risico dat er incidenten plaatsvinden en zo ja zijn we dan bereid om deze risico's te lopen (want hier zit ook een prijskaartje aan). Maar moet je daar als wegbeheerder voor willen kiezen?</p>	<p>Op het moment dat als gevolg van onvoldoende onderhoud de verkeersveiligheid in het geding komt neemt de kans op materiële en immateriële schade toe. En daarmee ook de kans op schadeclaims. Daarnaast moet worden afgevraagd of een dergelijke situatie uit het oogpunt van imago wenselijk is. Denk daarbij ook aan 'op weg naar 0'. Het is aan PS om daarin een keuze te maken.</p>

Nr.	Partij (naam)	Datum	Onderwerp	Vraag	Antwoord
14	De heer De Wit (PVV)		Financieel tekort	Hebben we in het verleden fouten gemaakt, zijn we te voorzichtig / zuinig geweest?	Zie antwoord op vraag 5.
15	Mevrouw van Ewijk (Groen Links)		Basis versus beleid	<p data-bbox="1081 347 1552 379">Wat is verschil tussen basis en beleid?</p> <p data-bbox="1081 722 1552 874">Is dat statisch-dynamisch en zijn er voorbeelden te geven dat zaken die in het verleden tot beleid gerekend werden in de loop van de jaren tot de basis zijn gaan behoren?</p>	<p data-bbox="1574 347 2045 691">De basis betreft de wet- en regelgeving (incl. normen en richtlijnen) en goed rentmeesterschap. Dit is in feite waar aan móet worden voldaan. Beleid betreft de bestuurlijke wensen en ambities bovenop de basis. Denk aan ecologisch bermbeheer. Het besluit om beleid te implementeren als ook het beschikbaar stellen van de daarvoor benodigde financiële middelen is een bevoegdheid van PS.</p> <p data-bbox="1574 722 2045 1361">De verhouding tussen basis (wat moet) en beleid (wensen/ambities) is dynamisch. Wat enige jaren geleden tot beleid behoorde kan inmiddels zo algemeen aanvaard zijn dat dit is geworden tot basis. Dat kan als gevolg van aangepaste wet- en regelgeving en technologische of maatschappelijke ontwikkelingen. Zo was het ca. 15 -20 jaar geleden niet gebruikelijk dat er op het gebied van gladheidbestrijding werd samengewerkt en dat er preventief werd gestrooid. Als toen de verdeling basis en beleid zou zijn gehanteerd zou het onder beleid vallen. Vandaag de dag is preventief strooien geworden tot de norm en is ook de samenwerking niet meer weg te denken. Daarmee behoort het tot basis.</p>

Nr.	Partij (naam)	Datum	Onderwerp	Vraag	Antwoord
16	De heer Bosch (PVV)		Financieel tekort	Is het mogelijk om meer inzicht te geven in de 'rode balkjes'	Bijlage 1 bevat een nadere toelichting op de geschetste tekorten in de komende 10 jaar.

Bijlage 1 - Nadere uitwerking naar aanleiding van vraag 8, 9 en 16

Op verzoek van Statenlid Bosch (PVV), naar aanleiding van de presentatie van het Beheerkader in de Commissie Economie van 12 januari 2018, zijn de cijfers achter de tekorten (rode balkjes) verder inzichtelijk gemaakt. Wat zijn hiervan de grootste oorzaken?



Het klein onderhoud aan de kapitaalgoederen, dat via de exploitatiebudgetten loopt, laat op dit moment geen grote tekorten zien. De komende jaren zal moeten uitwijzen of de huidige exploitatiebudgetten ook met de aantrekkende economie en stijgende prijzen voldoende zijn. De gepresenteerde tekorten verschijnen met name in het groot onderhoud van de kapitaalgoederen. Over de gehele lijn is er voor de genoemde periode sprake van tekorten. De grootste tekorten worden de komende jaren echter veroorzaakt door de kapitaalgoederen verhardingen en droge kunstwerken. Zo wordt het tekort in 2020 grotendeels verklaard door grootschalige vervangingsmaatregelen (voegovergangconstructies en geleiderailconstructies) op vier viaducten, samen goed voor een kleine € 0,9 mln. Deze onderdelen (constructies) naderen einde levensduur en vervanging is nodig om de betreffende kunstwerken in stand te houden. Daarnaast is vervanging van de geleiderail noodzakelijk om de veiligheid van de weggebruiker te kunnen waarborgen. Het vervangen van de voegovergangconstructies helpt het rijcomfort voor de weggebruiker op peil te houden (soepele overgang tussen het kunstwerk en het aangrenzende 'gewone' wegdek).

Voor de jaren 2023 en verder worden de tekorten onder meer toegeschreven aan het gepland groot onderhoud op het gebied van asfaltverhardingen. In 2023 staan er grootschalige renovaties (bovenlagen asfalt frezen en opnieuw aanbrengen) gepland voor wegvakken op de provinciale wegen N675 (Breskens-Potjes) en N656 (Tholen-St.Philipsland), nu begroot op zo'n € 1,2 mln. In 2025 staan wegvakken van de provinciale wegen N670 (Kapelle-Yerseke) en de N253 (Schoondijk-Sluis) op de rit om grootschalig aangepakt te worden. Die kosten worden op dit moment ingeschat op ruim € 1 mln. Renovatie van de asfaltverharding is noodzakelijk om de kwaliteit ervan, en daarmee ook de veiligheid van de weggebruiker, te kunnen waarborgen. Landelijk zijn normen vastgesteld waaraan asfaltverhardingen moeten voldoen. Dat zijn eisen die betrekking hebben op onder andere scheurvorming, spoorvorming en stroefheid.

Kanttekening: er zijn geactualiseerde cijfers voor VoorJaarsConferentie. Deze nieuwe cijfers geven aan dat het tekort hoger uitvalt dan genoemd bij de presentatie van het Beheerkader in de Commissievergadering van vrijdag 12 januari. De lijn van bovenstaand verhaal blijft wel overeind. Het genoemde onderhoud staat ook in de nieuwe cijfers voor die jaren gepland. Dit met uitzondering van onderhoud aan de N256. Er wordt voorgesteld om deze werkzaamheden naar voren te halen om 'werk met werk' te kunnen maken. Daarmee wordt efficiency behaald en de hinder voor het verkeer beperkt. De kosten van deze maatregel zijn begroot op ca. € 0,5 mln.