



# Beheer en onderhoud kunstwerken

Rapport van bevindingen  
provincie Noord-Brabant

#### Colofon

De Zuidelijke Rekenkamer is sinds 2005 de gemeenschappelijke rekenkamer van de provincies Noord-Brabant en Limburg. De rekenkamer vindt haar wettelijke basis in de Provinciewet. De taak van de rekenkamer is het onderzoeken van de doeltreffendheid, doelmatigheid en rechtmatigheid van het door de provincie gevoerde bestuur. Over de uitkomsten van haar onderzoek rapporteert de rekenkamer aan Provinciale Staten.

## Inhoudsopgave

1.	Beleidskaders beheer en onderhoud	3
1.1	Nota Wegen voor Bereikbaarheid	3
1.2	Beleidsregel Provinciale Wegenzorg in Uitvoering	3
1.3	Beheerplan Kunstwerken 2015 - 2019	4
1.4	Nota Kwaliteit Onderhoud Provinciale Infrastructuur	8
2.	Uitvoering beheer en onderhoud	16
2.1	Programma Provinciale Wegen	16
2.2	GS Beslisdocumenten PPW	20
2.2.1	PPW 2014-2023 en PPW 2015-2014	20
2.2.2	PPW 2016-2025	20
2.2.3	PPW 2017-2026	23
3.	Informatie aan Provinciale Staten	25
3.1	Beleidskader	25
3.2	Uitvoering	26
3.2.1	PPW 2014-2023	26
3.2.2	PPW 2015-2024	27
3.2.3	PPW 2016-2025	28
3.2.4	PPW 2017-2026	29
3.3	Verantwoording	30
3.3.1	Begroting 2014	30
3.3.2	Jaarstukken 2014	31
3.3.3	Begroting 2015	32
3.3.4	Jaarstukken 2015	33
3.3.5	Begroting 2016	34
3.3.6	Jaarstukken 2016	34
3.3.7	Begroting 2017	35
3.3.8	Begroting 2018	36

## 1. Beleidskaders beheer en onderhoud

In dit hoofdstuk worden de vigerende en in ontwikkeling zijnde provinciale beleidskader beschreven die relevant zijn voor het beheer en onderhoud van kunstwerken.

Achtereenvolgens wordt kort ingegaan op de Nota Wegen voor Bereikbaarheid (1.1), de beleidsregel Provinciale wegzorg in uitvoering (1.2), het Beheerplan Kunstwerken 2015-2019 (1.3) en de nota Kwaliteit Onderhoud Provinciale Infrastructuur (1.4).

### 1.1 Nota Wegen voor Bereikbaarheid

Net als ten tijde van het onderzoek van de rekenkamer in 2012 gelden voor de aanleg, het beheer en onderhoud van wegen (waartoe ook kunstwerken behoren) de beleidskaders zoals deze zijn vastgelegd in de nota Wegen voor Bereikbaarheid (Beleidskader over aanleg, beheer en onderhoud van provinciale wegen in Noord-Brabant 2010).

In deze nota wordt uiteengezet op welke wijze de provincie wegen aanlegt, beheert en onderhoudt en welke kwaliteitscriteria daarbij worden gehanteerd. Het betreft algemene beleidskeuzes, waarbij onderscheid wordt gemaakt naar bouwen, beheren en onderhouden.

#### Beleidskeuze bouwen

Gedeputeerde Staten conformeren zich bij het bouwen in beginsel aan in CROW publicaties vastgelegde richtlijnen. Gedeputeerde Staten kunnen afwijken.

#### Beleidskeuze beheren

Gedeputeerde Staten voeren geen specifiek beleid over het uitvoeren van wegbeheertaken. De uitvoering van haar wegbeheertaken past binnen de daarvoor geldende wettelijke kaders en vastgestelde provinciale beleidskaders.

#### Beleidskeuze onderhouden

1. Gedeputeerde Staten onderhouden de provinciale wegen en daartoe behorende verkeersvoorzieningen op een veilige, integrale, duurzame en kostenbewuste wijze, zodat de betrouwbaarheid en veiligheid van de wegen gewaarborgd blijft en het provinciale wegennet haar bijdrage kan leveren aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van de provincie Noord-Brabant.
2. In die gevallen dat Gedeputeerde Staten vergunning verlenen voor het veranderen van de weg, rust de onderhoudsplicht op de vergunninghouder en voert de vergunninghouder het onderhoud uit voor diens rekening en risico, tenzij Gedeputeerde Staten anders hebben voorgeschreven.

### 1.2 Beleidsregel Provinciale Wegzorg in uitvoering

Voor bepaalde onderwerpen heeft de provincie in beleidsregels vastgelegd welk beleid zij daarover specifiek voert. Eén daarvan is de beleidsregel Provinciale wegzorg in

uitvoering, deel 1 Uitgangspunten (juli 2008), die ook al ten tijde van het vorige onderzoek van de rekenkamer van kracht was. Leidend voor deze beleidsregel is het eerste punt onder de in het bovenstaande kader weergegeven 'Beleidskeuze onderhouden'.

Daarbij wordt de nadruk gelegd op 'het dienen van de belangen die met het provinciaal wegnnet verbonden zijn'. Naast belang gestuurd onderhoud zijn andere speerpunten van het onderhoudsbeleid:

- wettelijke verplichtingen (wetten gaan voor);
- veilig werken (aan de weg);
- onderhoudscriteria en –normen;
- mobiliteit, Veiligheid en Leefbaarheid;
- preventieve maatregelen;
- energiebesparing.

### 1.3 Beheerplan Kunstwerken 2015 - 2019

Ten tijde van het vorige onderzoek van de rekenkamer werd er door de provincie gewerkt aan een specifieke beleidsregel voor het beheer en onderhoud van kunstwerken, met als werktitel 'Visie en procesplan civieltechnische kunstwerken. De route richting risico gestuurd onderhoud.'

Betrokken ambtenaren gaven destijds aan dat men tot het inzicht was gekomen dat voor kunstwerken een andere benadering nodig is dan belang gestuurd onderhoud, wat het uitgangspunt werd met de inwerkingtreding van de beleidsregel Provinciale wegzorg in uitvoering. Bij kunstwerken dient, vanwege de lange(re) levensduur, meer naar risico's te worden gekeken.

Inmiddels is gebleken dat de destijds ingezette beleidsontwikkeling is uitgemond in het 'Beheerplan Kunstwerken 2015-2019'. GS hebben dit beheerplan in mei 2014 vastgesteld en op dezelfde dag met een Statenmededeling aan PS aangeboden.

In het beheerplan wordt onder meer opgemerkt dat de provincie is gestart met de methode 'risico gestuurd onderhoud'. Dit houdt in dat de kwaliteitstoestand van kunstwerken getoetst wordt aan de hand van actuele informatie en de risico's ten aanzien van veiligheid en functioneren (met name bereikbaarheid). Vervolgens wordt afgewogen welke onderhoudsmaatregelen moeten worden getroffen om de risico's te beheersen.

In het beheerplan wordt achtereenvolgens ingegaan op:

- de belangrijkste beheerbegrippen;
- areaalgegevens;
- beleidskaders en uitgangspunten;
- beheerkeuzes;
- de actuele kwaliteit van het areaal;
- inspectiemethodieken;
- financiële consequenties;
- de organisatie van het kunstwerkenbeheer en de communicatie daarover.

Het doel dat met het Beheerplan Kunstwerken 2015 – 2019 wordt nagestreefd, is inzicht te geven in de actuele toestand van het areaal, uitspraken te doen over de kwaliteit van de kunstwerken, het uit te voeren onderhoud (maatregelprogramma) en de daarvoor benodigde financiële middelen. De uitspraken in het beheerplan zijn gebaseerd op areaalgegevens en de actuele technische onderhoudstoestand en risico's. Voor de middellange termijn (2015 – 2019) is een specifieke doorkijk gemaakt op basis van feitelijke informatie en voor de lange termijn (periode na 2020) is een inschatting gemaakt op basis van theoretische modellen.

### Beheerbegrippen

De belangrijkste taken binnen het beheer en onderhoud van kunstwerken zijn instandhouding, functionele aanpassing (bijvoorbeeld duurzaam veilig inrichting of verbreding van een brug) en regulering van gebruik van kunstwerken door weggebruikers (bijvoorbeeld al dan niet vergunning verlenen aan uitzonderlijke transporten).

Bij instandhouding gaat het erom dat het kunstwerk tijdens de levensduur blijft functioneren en de verwachte technische levensduur wordt gehaald. Maatregelen daartoe zijn:

- Dagelijks onderhoud: kleinschalige maatregelen (verhelpen kleine schades, storingen), reguliere onderhoudsmaatregelen die een vaste frequentie kennen of servicemaatregelen. De kosten worden uit de onderhoudsbegroting gefinancierd.
- Groot onderhoud: grootschalige of (laagfrequente) onderhoudsmaatregelen, die worden genomen op basis van de actuele toestand met als doel de levensduur van het kunstwerk te verlengen. Met de maatregelen zijn vaak grote bedragen gemoeid. Groot onderhoud wordt veelal in de toekomst gepland en heeft vaak een projectmatig karakter. Groot onderhoud wordt als aparte vervangingsinvestering binnen het Programma Provinciale Wegen opgenomen.
- Reconstructie (vervangingsinvestering): verwijderen van het oude object en het terugbrengen van een vergelijkbaar nieuw object met dezelfde functionaliteit. Wordt het einde van de technische levensduur bereikt (het kunstwerk functioneert niet meer of het kost onevenredig veel onderhoudsinspanning om het nog te laten functioneren) en er is nog steeds behoefte aan het betreffende object, dan moet het worden vervangen. Een kunstwerk kan ook eerder worden vervangen, bijvoorbeeld als door een verkeersstoename het kunstwerk te weinig capaciteit heeft om het verkeer op een veilige wijze te kunnen verwerken. Reconstructies worden als aparte vervangingsinvestering binnen het Programma Provinciale Wegen opgenomen.

De afgelopen jaren is kennis over materialen toegenomen en is meer inzicht ontstaan in zaken zoals vermoeiingsproblemen van stalen bruggen, dwarskrachtproblemen bij betonnen kunstwerken en dergelijke. In het beheerplan wordt opgemerkt dat het hierdoor steeds beter mogelijk is om op het goede moment de meest effectieve maatregel toe te passen en er beter gestuurd kan worden op een optimale balans tussen prestaties, risico's en kosten.

### Kwaliteit Kunstwerken

In het beheerplan wordt aangegeven dat als het om de kwaliteit van kunstwerken gaat er wordt gekeken naar de constructieve veiligheid. Conform het Bouwbesluit 2012 wil dat

zeggen dat een constructie dusdanig is ontworpen en gebouwd, dat deze gedurende de vastgestelde ontwerplevensduur voldoende betrouwbaar is en voldoet aan de wettelijke criteria van veiligheid en bruikbaarheid. Met het Bouwbesluit 2012 zijn de eisen (Eurocodes) aangescherpt.

Om vast te kunnen stellen of kunstwerken aan de wettelijke normen voldoen zijn bepaalde gegevens nodig:

- vaste gegevens: Dit zijn vaste basisgegevens van het kunstwerk die niet aan verandering onderhevig zijn, zoals ontwerp- en bouwtekeningen/-berekeningen, bestekken;
- toestandgegevens: Dit zijn gegevens over de actuele situatie van het kunstwerk.

De toestandgegevens worden verkregen door middel van inspecties:

- schouw (dagelijks/wekelijks): deze inspectie wordt uitgevoerd in het kader van de zorgplicht van de beheerder en dekt primair de direct waarneembare aansprakelijkheid;
- toestandinspecties (half-/tweejaarlijks, situatie-afhankelijk): een gerichte toets op de actuele toestand en het functioneren van onderdelen van het kunstwerk;
- instandhoudingsinspecties (eens per 7 jaar): Deze inspectie wordt gericht en planmatig uitgevoerd voor het (selectief) verkrijgen van een actueel risicobeeld en onderhoudsprognose van de constructie.

Tijdens het vorige onderzoek van de rekenkamer was de provincie druk doende met het verzamelen van ontbrekende vaste gegevens van kunstwerken bij gemeenten (actualiseren van het databestand kunstwerken). Daarbij werd prioriteit gegeven aan 147 grote kunstwerken (bruggen, viaducten, tunnels), vanwege de omvang van potentiële risico's ten aanzien van veiligheid en doorstroming. Aan de hand van de verkregen vaste gegevens en toestandgegevens zijn in 2014 de 147 grote kunstwerken getoetst aan de aangescherpte eisen conform het Bouwbesluit 2012. Hieruit kwam naar voren dat op één brug na, het areaal grote kunstwerken aan de wettelijke eisen voldoet. De betreffende brug is vervolgens vervangen. Daarmee, zo wordt in het beheerplan opgemerkt, voldoet het totale areaal kunstwerken aan het gewenste kwaliteitsniveau.

### Vervanging kunstwerken

Zolang voldaan wordt aan de wettelijke vereisten en aan de functionaliteit, wordt voor vervanging van kunstwerken uitgegaan van de theoretische levensduur. In het beheerplan worden hiervoor de volgende waardes gebruikt (gekoppeld aan bouwperiode en geldende wetgeving):

Bouwperiode	Theoretische levensduur
Constructies gebouwd voor 1970	70 jaar
Constructies gebouwd tussen 1970 en 2012	80 jaar
Constructies gebouwd na 2012	100 jaar
Geluidwerende voorzieningen	25 jaar economisch gezien

In het beheerplan wordt aangegeven dat op basis van de verwachte theoretische levensduur in 2014 in de provincie 11 kunstwerken vervangen hadden moeten worden. In de praktijk is echter gebleken dat de theoretische vervangingsopgave voor kunstwerken een onzekerheidsmarge kent, omdat de aannames waarop de theoretische levensduur is gebaseerd zich anders hebben ontwikkeld dan voorzien (bijvoorbeeld door wijzigingen in het wegennet) of omdat er bijvoorbeeld groot onderhoud heeft plaatsgevonden waardoor de levensduur(verwachting) is toegenomen. Daarom volgt de provincie de volgende aanpak voor alle kunstwerken:

- de toestand wordt structureel gemonitord op basis van het eerder geschetste inspectieregime;
- de inspectieresultaten zijn leidend voor het bepalen van de (rest)levensduur, niet de leeftijd van het kunstwerk (zoals in de theoretische benadering);
- als de inspecties erop duiden dat het einde van de levensduur is bereikt, dan worden tijdig maatregelen genomen.

#### Registratie van gegevens

De rekenkamer heeft waargenomen hoe binnen de provincie gegevens over kunstwerken worden geregistreerd en wat daarmee wordt gedaan. Per kunstwerk zijn databestanden aanwezig met vaste gegevens en (up-to-date) inspectiegegevens. Verder kan ieder kunstwerken met behulp van een programma vanachter de computer worden bekeken. Op basis van al deze gegevens wordt bepaald welke onderhoudsmaatregelen er op korte en middellange termijn moeten worden verricht en worden de daarvoor benodigde financiële middelen berekend. De exacte planning vindt vervolgens plaats in afstemming met wegbeheer (integrale afweging).

#### Organisatie kunstwerkenbeheer

Het beheer en onderhoud van de kunstwerken is de verantwoordelijkheid van de assetmanagementorganisatie: de afdeling Verkeer en Vervoer. Deze afdeling werkt samen met de afdelingen Beheer en Onderhoud (BO) en Integraal Project Management (IPM). Afdeling BO draagt zorg voor operationele taken, zoals dagelijkse veiligheidsinspectie, vergunningverlening en toezicht op contracten. Afdeling IPM biedt ondersteuning bij de voorbereiding en uitvoering van de projecten. Voor de meer tactische beheertaken, zoals meerjarenplanning, monitoring en begroting is het team Provinciale Wegen (afdeling Verkeersmanagement) verantwoordelijk.

#### Financiële middelen

In het beheerplan is op basis van areaal- en inspectiegegevens een raming gemaakt van de benodigde middelen voor het uitvoeren van dagelijks onderhoud en groot onderhoud en vervanging van kunstwerken. Voor dagelijks onderhoud van de provinciale infrastructuur, waar de kunstwerken onderdeel van uitmaken, is jaarlijks 7,5 miljoen euro beschikbaar. Voor groot onderhoud en vervanging bedragen de kosten gemiddeld circa 1,1 miljoen euro per jaar over de periode 2015 - 2019. Uit de inschatting op basis van theoretische modellen komt naar voren dat de provincie een eerste vervangingspiek verwacht in de periode 2020 - 2040 en een tweede in de periode 2051 - 2060. Verwacht wordt dat de kosten hierdoor na 2020 stijgen naar circa 7 miljoen euro per jaar tot 2040, en circa 13 miljoen euro per jaar in



de periode 2051 - 2060. Na deze periode zal het benodigd budget voor de vervanging naar verwachting weer afnemen.

#### Voorjaarsnota 2014

Om de piek in kosten voor beheer, onderhoud en vervanging op te kunnen vangen is PS bij de Voorjaarsnota 2014 gevraagd akkoord te gaan met een structurele verhoging van het budget voor Infra met € 1,5 miljoen per jaar. In bijlage 1 bij de Voorjaarsnota 2014 'Uitwerking bestedingsvoorstellen', wordt onder meer voorgesteld om te komen tot een evenwichtigere begroting. In het verleden zijn bepaalde activiteiten gedekt uit incidentele middelen, terwijl er wel een structurele opgave voor de provincie ligt. Voor een aantal basistaken die naar hun aard structureel zijn, wordt voorgesteld deze ook structureel te dekken. Eén daarvan betreft Infra 2015 - 2050. Hierover is het volgende opgenomen: "Het beheer en onderhoud van de provinciale wegen is een belangrijke taak van de provincie. Hiervoor is jaarlijks een budget beschikbaar van € 24,5 miljoen. Het infrastructurele netwerk van de provincie is met name direct na de Tweede Wereldoorlog gebouwd. Het beheer, onderhoud en vervanging van onderdelen van verhardingen, kunstwerken, groen/bomen, verlichting en VRI's kent hierdoor een piek. Dit leidt ertoe dat tot 2050 een additioneel budget nodig is voor de investeringen in de provinciale wegen, waarbij de kapitaallasten worden ingeschat op gemiddeld € 1,5 miljoen per jaar. Indien uw Staten instemmen met dit voorstel, wordt bij de 2e Bestuursrapportage 2014 een exacte planning van de kapitaallasten in de begroting verwerkt."

PS zijn bij de behandeling van de Voorjaarsnota 2014 op 4 juli 2014 akkoord gegaan met de structurele verhoging van het budget.

#### Communicatie

In het beheerplan wordt opgemerkt dat GS PS jaarlijks op hoofdlijnen zullen informeren over het kunstwerkenbeheer via de paragraaf kapitaalgoederen in de begroting. Daarnaast zullen GS jaarlijks, als onderdeel van het Programma Provinciale Wegen, het Beheerplan Kunstwerken actualiseren aan de hand van de resultaten van instandhoudingsinspecties.

## 1.4 Nota Kwaliteit Onderhoud Provinciale Infrastructuur

Momenteel werken ambtenaren van het Cluster Mobiliteit en Infra van de Afdeling Verkeer en Vervoer aan het opstellen van de nota Kwaliteit Onderhoud Provinciale Infrastructuur (KOPI). De planning is dat deze nota in het voorjaar van 2018 door GS wordt vastgesteld en ter kennisgeving aan PS wordt voorgelegd.

#### Aanleiding

In de inleiding van de nota (versie van 6 februari 2018) wordt onder meer ingegaan op de aanleiding voor het opstellen ervan. Opgemerkt wordt dat technologische en maatschappelijke ontwikkelingen elkaar in rap tempo opvolgen. Dat vraagt om een overheid die snel, adaptief én samen met die omgeving kan inspelen op deze ontwikkelingen en de kansen. Daarnaast zo wordt opgemerkt, is sprake van een accentverschuiving van aanleg en reconstructie naar onderhoud. De afgelopen jaren zijn forse investeringen gedaan in de aanleg en verbetering van de provinciale infrastructuur. Een logisch gevolg daarvan is een

grotere opgave om dit op een duurzame manier te blijven onderhouden. Vermeld wordt dat de indicatieve vervangingswaarde van de infrastructuur € 1,5 tot 2 miljard bedraagt.

Om ervoor te zorgen dat ook in de toekomst voldoende provinciale middelen beschikbaar zijn voor onderhoud en vervanging benadert de provincie het mobiliteitsvraagstuk vanuit één overheidsgedachte (integrale benadering) om zodoende snel en adaptief te kunnen programmeren. Over deze werkwijze zijn PS geïnformeerd via de Statenmededeling Programmering Mobiliteit. De nota Kopi gaat binnen het mobiliteitsvraagstuk in op het beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur.

Aangegeven wordt dat met de in de nota beschreven nieuwe werkwijze, vooruitlopend op de omgevingsvisie, het beleid én de daaraan gekoppelde financiën structureel wordt geborgd. Tot slot wordt opgemerkt dat met de nota tegemoet wordt gekomen aan de afspraak uit het Bestuursakkoord 2015-2019 'Brabant in beweging', om een meerjarige kwaliteitsvisie op te stellen ten behoeve van het onderhoud van de provinciale infrastructuur.

Bovenstaande ontwikkelingen vragen om een actualisatie van de kaders met betrekking tot beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur (zoals momenteel vastgelegd in de op 21 september 2010 vastgestelde Beleidsnota aanleg, beheer en onderhoud provinciale wegen Noord-Brabant 2010 – Wegen voor bereikbaarheid), de vertaling daarvan in uitgangspunten en maatregelen en om inzicht in financiële consequenties.

### Uitgangspunten

Met de nota Kopi wordt de bereikbaarheid en verkeersveiligheid op en rondom de provinciale wegen geborgd op basis van assetmanagement. De provincie verstaat onder assetmanagement "het met elkaar op transparante wijze werken aan een optimale balans tussen prestaties, risico's en kosten. Gelijktijdig wordt daarbij een bijdrage geleverd aan provinciale doelstellingen op het gebied van leefbaarheid en duurzaamheid. Op deze manier wordt invulling gegeven aan de wettelijke taak van de provincie, namelijk de zorgplicht voor de infrastructuur en wordt gezorgd voor 'meekoppelkansen' voor andere beleidsvelden om een bijdrage te leveren aan de te behalen doelstellingen. Zo zijn er op het gebied van klimaat, energie, milieu (geluid, lucht) en SROI mogelijkheden om integraal projecten te realiseren."

Daarbij hanteert de provincie de volgende uitgangspunten:

- inzicht geven in de beheer- en onderhoudstaak van de provincie en duidelijk maken welk kwaliteitsniveau wordt gehanteerd voor de provinciale infrastructuur;
- borgen van de bereikbaarheid en veiligheid door een duurzame en planmatige instandhouding van de infrastructuur op basis van een vastgesteld kwaliteitsniveau;
- stimuleren van innovatie, verduurzaming en verbetering van de leefbaarheid in de werkwijze en het versterken van de uitvoeringskracht van de regio door het faciliteren van ontwikkelingen en ambities vanuit de regio (meekoppelkansen).
- bieden van meekoppelkansen om gezamenlijke doelstellingen van verschillende beleidsvelden te behalen.

Deze uitgangspunten zijn uitgewerkt in de zogenaamde 'Brabantse Infra Aanpak'. Dit houdt in dat de provincie naast de normen voor bereikbaarheid en verkeersveiligheid (veelal

afgeleid van wettelijke richtlijnen), invulling geeft aan de 'Brabantse norm' op het gebied van duurzaamheid en leefbaarheid. Dit wordt gedaan door bij de aanpak van de wegen de vastgestelde ambities op gebied van leefbaarheid en duurzaamheid integraal mee te nemen.

Daarnaast is ruimte voor extra ambities en innovaties (Plus +). De extra ambities kunnen bestaan uit hogere ambities, het sneller realiseren van ambities en het slimmer programmeren. Ook worden actief innovatieve oplossingen gestimuleerd en de toepassing van innovatieve producten binnen projecten in living labs. Er wordt een proces ingericht om geslaagde innovaties op te nemen in de Brabantse norm, genaamd vliegwiel voor innovatie.

De nota Kopi fungeert als paraplu-nota voor het wegenbeleid op het gebied van aanleg, reconstructie en onderhoud van provinciale infrastructuur. De nota beschrijft de bijbehorende kwaliteitseisen en de financiële consequenties van het onderhoud met een doorkijk voor een periode van vijf jaar.

### Inhoud

In de nota Kopi wordt achtereenvolgens ingegaan op:

- de basis begrippen met betrekking tot aanleg en onderhoud en het areaal ;
- de (beleids)uitgangspunten voor kwaliteit aanleg, reconstructie en onderhoud en de bijdrage aan duurzaamheids- en leefbaarheidsdoelstellingen;
- de werkwijze 'Brabantse Infra Aanpak': onderhoud en slim programmeren en verbinden;
- de financiën en verantwoording.

### Kunstwerken

Kunstwerken komen in de nota onder meer aan de orde in hoofdstuk 2 (paragraaf 'Begrippen' en paragraaf 'Areaal'). Onder het begrip 'Vervanging' wordt vermeld: "In het geval onze infrastructuur haar technische levensduur heeft bereikt, dan kunnen wij tot vervanging ervan overgaan. Voorwaarden hiervoor zijn dat er een gebruikersbehoefte is, er geen noodzaak is voor aanleg of reconstructie en dat het onevenredig veel onderhoud vergt (inspanning én financieel) om het gewenste kwaliteitsniveau te kunnen behouden.

Voorbeelden zijn het vervangen van een brug voor een nieuwe met dezelfde functionaliteit, of het geheel vervangen van een wegconstructie inclusief de fundering."

In de paragraaf 'Areaal' wordt onder meer opgemerkt dat hoewel de technische onderhoudstoestand van de infrastructuur van goede kwaliteit is, onder invloed van klimaat en gebruik de kwaliteit van het areaal afneemt. "Op dit moment is de gemiddelde leeftijd van het areaal nog jong. Er staat ons in de periode 2030 – 2040 een eerste grote vervangingsopgave te wachten. Vooral de bruggen en viaducten die gebouwd zijn tussen 1930 en 1950 zijn dan aan vervanging toe."

Ook in de paragraaf 'Uitgangspunten kwaliteit onderhoud' (3.2) komen kunstwerken aan de orde. Voor het beheer en onderhoud van het totale areaal geldt als technisch kwaliteitsniveau 'Basis'. In zijn algemeenheid houdt dit in:

- technische staat: op orde, verzorgde uitstraling, comfortabel in gebruik;
- bereikbaarheid: niet in het geding;
- veiligheid: kans op ongevallen klein;

- duurzaamheid: conform wettelijke eisen en/of landelijk gebruikelijke richtlijnen.

Opgemerkt wordt dat voor het onderhoud van civiele kunstwerken (bruggen, viaducten en tunnels) de provincie als strategie 'risico gestuurd onderhoud' toepast. "Het doel van deze methode is de constructieve veiligheid van de kunstwerken te waarborgen door doelmatig onderhoud uit te voeren. De kwaliteitstoestand van objecten bepalen wij op basis van actuele kwaliteitsgegevens en wegen dit af tegen mogelijk optredende risico's ten aanzien van veiligheid en bereikbaarheid. Vervolgens bepalen wij welke onderhoudsmaatregelen worden getroffen om deze risico's te voorkomen. Met deze onderhoudsstrategie zijn de risico's beter beheersbaar."

In de paragraaf 'Onderhoud' (4.2) wordt vervolgens aangegeven: "Onderhoud aan onze infrastructuur voeren wij uit om het areaal technisch op orde te houden. Hiermee leveren wij een bijdrage aan de doelstellingen die de provincie heeft op het gebied van bereikbaarheid en veiligheid. Dit doen we volgens de assetmanagementmethodiek. Binnen deze methodiek vertalen wij de beleidsuitgangspunten naar de uitvoering van het onderhoud van onze infrastructuur. Deze vertaling is uitgewerkt in thematische beheerplannen. In een beheerplan is voor meerdere jaren vastgelegd welke onderhoudsmaatregelen uitgevoerd moeten worden om het gewenste kwaliteitsniveau en bijbehorende beleidsdoelstellingen te blijven behalen. Dit is vertaald in een programmering van maatregelen met bijbehorende kosten."

Eén van deze beheerplannen betreft het Beheerplan Kunstwerken.

In het hoofdstuk waarin wordt ingegaan op de kostenraming voor het beheer en onderhoud van de kapitaalgoederen (hoofdstuk 5) komen kunstwerken ook specifiek aan de orde. Om te kunnen bepalen wat de jaarlijkse gemiddelde beheer- en onderhoudskosten zijn voor infrastructuur heeft de provincie een normkostenberekening gemaakt met als resultaat een normbudget. Daarbij wordt meer geredeneerd vanuit wat nodig is, in plaats van wat er beschikbaar is.

Het normbudget is het jaarlijks gemiddeld benodigd budget om het hele areaal eeuwigdurend te kunnen onderhouden en zo de instandhouding van het areaal te borgen. Het normbudget wordt berekend op basis van een zogenaamde LCC berekening (Lifecycle costing). In deze berekening worden alle onderhoudskosten gedurende de gehele levenscyclus van een object meegenomen, inclusief de vervanging aan het einde van de levensduur. De berekening vindt plaats door de omvang van het areaal (Q) te vermenigvuldigen met een kostenkengetal (P). Het kostenkengetal komt tot stand door een prijs per maatregel te vermenigvuldigen met een frequentie van de onderhouds- en/of vervangingsmaatregel. Daarbij is de prijs gebaseerd op landelijk gangbare kengetallen en waar mogelijk op maat gemaakt voor de Brabantse omstandigheden. Op basis van ervaringscijfers uit gerealiseerde projecten, zal deze kostendatabase specifiek op de Brabantse norm worden doorontwikkeld.

Het normbudget is opgebouwd uit een deel dat is toe te rekenen aan de technische staat en een aanvulling voor de overige ambities op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, duurzaamheid, leefbaarheid en innovaties.

Normkosten op hoofdlijnen in miljoenen euro's:

Onderdeel	Dagelijks onderhoud	Groot onderhoud	Vervanging
Kunstwerken	€0,6	€1,6	€6,8
Wegverharding	€1,0	€6,8	€11,1
Maatregelen geluid	€0,5		
<b>Infrastructuur</b>	<b>€2,1</b>	<b>€8,4</b>	<b>€17,9</b>
Verkeersregelinstallaties	€1,1		€1,0
Openbare Verlichting	€0,7		€0,3
Energiekosten	€0,5		
<b>Elektrische installaties</b>	<b>€2,3</b>		<b>€1,3</b>
Groen en faunavorz.	€1,3	€0,3	€1,1
Engineeringskosten	€0,2	€0,9	€2,1
Prestatiecontract	€3,2		
Gladheidsbestrijding	€1,6		
Steunpunten	€0,2	€0,4	
Innovatie	€0,4		
Overige	€1,8	€1,5	
<b>Overig</b>	<b>€8,7</b>	<b>€3,1</b>	<b>€3,2</b>
<b>Totaal</b>	<b>€13,1</b>		<b>€33,9</b>

#### Dagelijks onderhoud en overige kosten (exploitatie)

Voor het dagelijks onderhoud en de overige beheertaken wordt in de begroting een jaarlijks budget opgenomen van €12,2 miljoen, gelijk aan het taakstellend normbudget, omdat weinig sprake is van fluctuaties in de uitgaven.

#### Groot onderhoud en vervanging provinciale infrastructuur (investering)

Voor groot onderhoud en vervanging is op basis van wet- en regelgeving activeren en afschrijven van de uitgaven verplicht vanwege het levensduur verlengende effect. De uitgaven komen ten laste van een investeringskrediet en worden geactiveerd op de balans. De uitgaven worden in een aantal jaren afgeschreven en komen via afschrijvingslasten als uitgaven op de exploitatiebegroting. Via de investeringsplanning kan de omvang van het investeringskrediet aangepast worden aan de geplande onderhoudsuitgaven in de specifieke jaren, welke via een herberekening van de afschrijvingslasten zijn beslag krijgt in de begroting.

#### Analyse

Onder het kopje 'Analyse' wordt opgemerkt dat op dit moment het onderhoud aan de provinciale infrastructuur effectief en efficiënt uitgevoerd wordt en het areaal er gemiddeld goed bij ligt. Toch, zo wordt vermeld, impliceert het bovenstaande dat er voor groot onderhoud en vervanging structureel jaarlijks €8 miljoen meer nodig is.

Dit wordt als volgt verklaard:

- De investeringen van afgelopen periode hebben geleid tot de uitbreiding van het areaal en kwalitatief hoogwaardige maatregelen. Deze vragen in de toekomst extra

- middelen voor onderhoud en vervanging.
- De provincie moet in steeds meer gevallen intensieve onderhoudsmaatregelen uitvoeren en zelfs gehele vervanging aan het einde van de levensduur. Mede door het ambitieuze investeringsprogramma van afgelopen jaren is een aantal ingrijpende en kostbare groot-onderhoudsmaatregelen niet aan de orde geweest, omdat de infrastructuur al eerder werd gereconstrueerd.
  - Onderhoud en vervanging werden meegenomen in de reconstructieprojecten en daarmee deels gedekt uit extra middelen die beschikbaar werden gesteld uit de reserve SIF of extra investeringsgelden.
  - Nu wordt de verantwoordelijkheid genomen om blijvende instandhouding van het huidige areaal te kunnen borgen. Met de nieuwe systematiek (methode van LCC) wordt dat gerealiseerd, ook de sloop en complete vervanging aan het einde van de levensduur.

### Jaarlijkse fluctuaties

Onder het kopje 'Jaarlijkse fluctuaties' wordt aangegeven dat de berekening van het normbudget gebaseerd is op wat over langere periode gemiddeld gezien structureel nodig is voor het uitvoeren van de onderhoudstaak (jaarlijks gelijke bedragen). "De werkelijke onderhoudsbehoefte betreft de per jaar geraamde kosten op basis van de actuele staat van het areaal en kan fluctueren in de tijd. In werkelijkheid kenmerkt de onderhoudsbehoefte (voor groot onderhoud en vervanging) zich door grote jaarlijkse schommelingen (pieken en dalen). In de financieringswijze van het onderhoud wordt hier rekening mee gehouden."

De omvang van de jaarlijkse schommelingen in het werkelijk benodigde onderhoudsbudget wordt door de provincie verklaard door twee belangrijke mechanismen:

1. De verschillen in de jaarlijkse behoefte nemen toe naarmate de onderhoudsfrequentie langer is. Bij het dagelijks onderhoud is de behoefte jaarlijks vrijwel gelijk, omdat de onderhoudsfrequentie van het vast onderhoud vaak jaarlijks is. Terwijl bij het groot onderhoud en de vervanging de jaarlijkse behoefte verschillend is afhankelijk van het voor dat jaar verwachte groot onderhoud (bijvoorbeeld het vervangen van een asfaltdeklaag).
2. Een ander mechanisme dat invloed heeft op de omvang van jaarlijkse schommelingen, is de leeftijd van het areaal. Bij een ouder areaal komen vaker dure vervangingen voor die grote verschillen tussen de jaarlijkse bestedingen kunnen veroorzaken.

Vervolgens wordt opgemerkt dat om de werkelijke onderhoudsbehoefte in beeld te krijgen, op basis van leeftijd en toestand (inspecties) van de infrastructuur een gedetailleerde berekening (meerjarenplanning- en raming) gemaakt moet worden. Dit wil de provincie de komende jaren verder in beeld brengen, zodat het normbudget steeds beter afgestemd kan worden op werkelijke, meerjarige onderhoudsbehoefte.

"De huidige middelen op de begroting zijn op korte termijn toereikend om het onderhoud van het provinciale wegennet te kunnen uitvoeren. De provincie heeft in de afgelopen decennia grote investeringen gedaan in nieuwe en gereconstrueerde infrastructuur. Voor die infrastructuur geldt dat deze in de eerste decennia nog niet toe is aan groot onderhoud. Daar staat overigens wel tegenover dat er bijvoorbeeld ook viaducten zijn die inmiddels 50 à 60 jaar oud zijn en die in de komende jaren om vervanging vragen. De termijn waarop

mogelijk de extra middelen benodigd zijn wordt ingeschat op 6 tot 8 jaar. De komende jaren zullen we benutten om op basis van het specifiek maken van de berekeningen inzichtelijk te krijgen hoe de werkelijk benodigde middelen zich zullen ontwikkelen en zo 'trapsgewijze' toegroeien naar de benodigde middelen op basis van de normkostenberekening."

### Herijken normkosten

Onder het kopje 'Herijken normkosten' wordt het volgende opgemerkt: "De berekening van de benodigde middelen is gebaseerd op landelijke kengetallen en normkosten. De komende tijd zullen we ervaring op doen in hoeverre de berekening van het normkostenbudget past op de Brabantse situatie.

Bovendien is het de verwachting dat innovatie én duurzaamheid op termijn besparingen kunnen opleveren:

- Innovatie wordt ingebed in de het proces o.a. door de wijze van aanbesteden. Op die wijze worden de innovaties uit de markt gehaald, waarbij bewezen technieken kunnen leiden tot lagere normkosten.
- Initiatieven op het gebied van duurzaamheid zullen, zeker bij toepassing op grotere schaal, op termijn besparingen kunnen opleveren. Het hergebruik van materiaal, zoals asfalt, leidt tot lagere aanschafkosten, minder transportkosten en lagere verwerkingskosten. Het gebruik van nieuwe technieken zoals LED of biobased en recycled materialen kan leiden tot lagere onderhoudskosten.

Bewezen technieken worden op grotere schaal toegepast en worden de nieuwe norm. Niet alleen als het kwaliteitsniveau, maar ook in financiële zin.

In de Perspectiefnota van 2020 rapporteren we over de actuele staat en ontwikkeling van het areaal. Op basis van de inzichten op dat moment herijken we de normkostenberekening en melden we of ophoging van het budget voor vervangingen al dan niet noodzakelijk is."

### Verantwoording

In de paragraaf 'Verantwoording' (5.4) wordt aangegeven hoe inzicht wordt gegeven in de voortgang van de uitvoering van het beleid uit de nota Kopi. Dat wordt gedaan door het verankeren van het beleid in de planning en control cyclus (P&C-cyclus):

- De infrastructuur wordt planmatig en gestructureerd onderhouden op basis van beheerplannen. Een onderhoudsplan voorziet in principe voor de gehele technische levensduur van het betreffende object in onderhoudsmaatregelen, een planning en het bijbehorende budget. Vervolgens wordt voor elke zes jaar in beeld gebracht wat de specifieke maatregelen zijn die in die zes jaar getroffen moeten worden om ervoor te zorgen dat de onderhoudskwaliteit op het gewenste niveau blijft. Om te kunnen inspelen op alle ontwikkelingen die zich kunnen voordoen, wordt jaarlijks de noodzaak en de aard van te treffen onderhoudsmaatregelen geactualiseerd, met een doorkijk voor de komende zes jaar. Het resultaat is een meerjarig onderhoudsplan met bijbehorende budgettraming, opgesplitst in blokken van zes jaar.
- Jaarlijks worden PS, via de programmering mobiliteit, geïnformeerd over de afspraken van de ontwikkeldagen met de regio's. In deze ROA-M worden vooral afspraken over aanleg en reconstructie gemaakt. In het verlengde daarvan worden PS geïnformeerd over de meerjarige programmering van de onderhoudsprojecten op basis van de onderliggende onderhoudsplannen.

- Het beleid wordt verankerd in de P&C-cyclus middels het opnemen van Kritische Prestatie Indicatoren (KPI's) in de begroting. Via de reguliere P&C-momenten wordt gerapporteerd over de voortgang en wordt daar waar nodig bijgestuurd. Er is bewust voor gekozen om geen KPI's te benoemen in de beleidsnota Kopi. Door het accent op innovatie in de nota zal de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de ambities evolueren in de tijd. Via het bijstellen van de prestaties in de begroting wordt hieraan invulling gegeven.
- Met de beleidsnota Kopi wordt vooruit gelopen op de integrale aanpak van de Omgevingsvisie. De nota is zo opgesteld dat deze in te voegen is in de nieuwe Omgevingsvisie. Bij vaststelling van de Omgevingsvisie wordt een toets uitgevoerd op de consistentie en congruentie en indien daartoe aanleiding is worden PS hierover geïnformeerd. Tevens wordt op dat moment een herijking van het normkostenbudget uitgevoerd.
- Periodiek wordt een herijking uitgevoerd van het normkostenbudget. Indien hiertoe aanleiding is, wordt een separaat voorstel aan PS gedaan.
- In het geval sprake is van areaaluitbreiding door aanleg of reconstructie, dan heeft dit effect op het toekomstige onderhoud. Om ervoor te zorgen dat de toekomstige onderhoudsbehoefte en daarvoor benodigde middelen worden geborgd, worden steeds de effecten per project in beeld gebracht. Ook hiervoor geldt dat PS, indien aan de orde, om de benodigde middelen worden gevraagd.



## 2. Uitvoering beheer en onderhoud

In dit hoofdstuk komen de uitvoeringskaders die relevant zijn voor het beheer en onderhoud van kunstwerken aan de orde. Deze zijn vastgelegd in het Programma Provinciale Wegen (PPW). Ingegaan wordt op de inhoud van het programma (2.1) en de bijbehorende GS-beslisdocumenten (2.2).

### 2.1 Programma Provinciale Wegen

Sinds 2012 wordt jaarlijks in het Programma Provinciale Wegen (PPW) voor een periode van vijf jaar aangegeven welke projecten (in de plan- of realisatiefase) geprogrammeerd staan (vijfjaren programma) en welke middelen daarvoor benodigd zijn. Daarnaast bevat het programma ook een doorkijk op langere termijn (eveneens vijf jaren).

Na het verschijnen van het vorige onderzoek van de rekenkamer hebben GS achtereenvolgens het PPW 2014 – 2023, het PPW 2015 – 2024, het PPW 2016 – 2025 en het PPW 2017 – 2026 vastgesteld en ter kennisgeving met een Statenmededeling aan PS voorgelegd in het kader van hun controlerende rol. In bijlagen bij het Programma zijn namelijk tabellen opgenomen met financiële gegevens die onderdeel vormen van de jaarlijkse begrotingsvoorstellen waarover PS beslissen.

Het betreft de volgende tabellen, die ook bij de vaststelling van het PPW voor GS van belang zijn:

- a. het investeringsprogramma provinciale wegen voor de betreffende 10-jarige periode;
- b. jaarprogramma's vervangingsinvesteringen ;
- c. beslispunten projecten provinciale wegen.

Voorheen maakten deze tabellen onderdeel uit van het Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (BM IT) en stelden GS ze niet expliciet vast. Met het expliciet vaststellen van de tabellen is de besluitvorming over het programma provinciale wegen transparanter geworden.

Hieronder wordt als voorbeeld kort ingegaan op het PPW 2014 - 2023 en de betreffende tabellen. De daarop volgende Programma's zijn qua structuur en opzet hiermee vergelijkbaar.

In het PPW 2014 – 2023 is de programmering van projecten in de realisatiefase voor de periode 2014-2018 opgenomen. Daarbij zijn de ramingen van de integrale kosten vermeld en hoe deze worden gedekt. Voor de daarop volgende vijf jaren ( 2019 – 2023) wordt op basis van de beschikbare volumes en indicatieve ramingen een doorkijk gegeven van lopende en te starten planstudies met zicht op mogelijke financiering.

Voor de prioritering van de planstudies wordt (evenals ten tijde van het vorige onderzoek van de rekenkamer) gebruik gemaakt van de Prior-systematiek. Aan de hand van deze systematiek scores projecten op basis van technisch inhoudelijke elementen en afwegingen op draagvlak (externe randvoorwaarden, bestuurlijke wenselijkheid en maatschappelijke wenselijkheid). Daarnaast wordt bij de programmering rekening gehouden met de staat van

onderhoud van de weg, de doorlooptijd van het project, de koppeling met andere projecten en projectrisico's zoals nog te doorlopen procedures.

Investeringsprogramma PPW (bedragen x 1.000)	2014	2015	2016	2017	2018
Benutten (DVM)	38	10			
Verbeteren en Bouwen	12.500	11.000	13.431	18.300	13.000
Voorbereiding Projecten	2.500	3.350	3.350	1.540	2.000
Vervangingsinvestering	7.163	10.350	7.627	8.000	7.400
Grondverwerving	2.500	5.500	5.500	1.300	2.100
Risicoreservering					
<b>Subtotaal</b>	<b>24.701</b>	<b>30.210</b>	<b>29.908</b>	<b>29.140</b>	<b>24.500</b>
Randweg Zevenbergen		12.000			
N261 Tilburg - Waalwijk	49.300	29.489			
Kommen Oudenbosch, Zundert & Haps	4.485	5.661	1.290	1.482	1.482
<b>Subtotaal</b>	<b>78.486</b>	<b>77.360</b>	<b>31.198</b>	<b>30.622</b>	<b>25.982</b>
Steunpunt en regiokantoor/materieel	527	527	5194	370	370
<b>Totaal provinciale wegen</b>	<b>79.013</b>	<b>77.887</b>	<b>36.392</b>	<b>30.992</b>	<b>26.352</b>

#### Beslispuntenlijst

##### Verbeteren en Bouwen

Projecten in planstudiefase:

- Beslispunt: Nieuwe projecten opnemen in planstudiefase

Project	Toelichting
Rogstraat – Rode Eiklaan	Vervangen twee aansluitingen op N264 door één nieuwe aansluiting, incl. realisatie ontsluitingsweg.
Schijndel – Boxtel	Betreft instandhouding en verkeersveiligheid en uitwerking Fiets in de versnelling
Oss – 's-Hertogenbosch	Betreft instandhouding, verkeersveiligheid en uitwerking Fiets in de versnelling.
Rucphen – Zundert	Betreft een herijking van de planstudie. Betreft instandhouding en verkeersveiligheid.
Belgische grens - Valkenswaard	Onderdeel grenscorridor N69

- Beslispunt: Project splitsen in fase 1 en fase 2 (fase 1 opnemen in realisatie, fase 2 blijft planstudie)

Project	Toelichting
Hilvarenbeek-Oirschot	Fase 1: Verbeteren fietsstructuur en leefbaarheid komen. Fase 2: Verbeteren fietsstructuur, leefbaarheid en verkeersveiligheid buiten komen.

Projecten in realisatiefase:

- **Beslispunt: Nieuwe projecten in realisatiefase**

Project	Toelichting
Kempenbaan Tilburg Budget 850 Programmajaar 2014	Bijdrage werken door derden
Paalgraven, Oss Budget 275 Programmajaar 2014	Zie besluit GS d.d. 2 juli 2013
Hilvarenbeek-Oirschot (fase 1) Budget 3.300 Programmajaar 2015	Fase 1: Verbeteren fietsstructuur en leefbaarheid komen. Fase 2: Aanpak geluidsproblematiek en vervangingsinvestering.
Voormalige provinciale weg N624 Budget 450 Programmajaar 2015	Bijdrage aan realisatie fietspad Boxtel, o.b.v. overeenkomst uit 2004
Zuidelijke ontsluitingsweg Erp Budget 7.200. Programmajaar 2016	Heeft directe relatie met overdracht N616 aan gemeente Veghel.

- **Beslispunt: budget ophogen en/of programmajaar verschuiven**

Project/beslispunt	Toelichting
Omliegging Baarle Budget ophogen van 23.681 naar 26.500	Budget verhoging vanwege verdere uitwerking plannen
Rijen – Hulten – Reeshof Budget ophogen van 11.200 naar 17.600	Extra grondverwerving met aankoop panden.
Krp Kortveldsesteeg & wegvak Budget ophogen van 3.900 naar 6.800	Budget verhogen noodzakelijk i.v.m. asbestsanering, verkeersmaatregelen, kabels en leidingen
Aansluiting N622 – A50 Budget ophogen van 1.950 naar 2.550	Zie besluit GS dd. 2 juli 2013
Aansluiting N622/ Structuurweg + fietstunnel te Schijndel Programmajaar van 2013 naar 2014	Werk wordt door gemeente uitgevoerd, vertraging a.g.v. financiering gemeentelijk deel.
T-aansluiting N625/N626 Budget ophogen van 1.995 naar 2.050 Programmajaar van 2013 naar 2014	Budget verhoging i.v.m. indexering kosten Vertraging in de uitvoering t.g.v. RO-procedure en onteigening

- **Beslispunt: Projecten in de wachtstand gezet/gestopt/afgerond**

Project	Toelichting
Heusdense brug (tuintbrug) Project afgerond	Planstudie geeft aan dat geen verdere maatregelen noodzakelijk zijn. Technische en constructieve staat van de brug zijn in orde.

#### Vervangingsinvesteringen

- **Beslispunt: Nieuwe projecten opnemen in realisatiefase**

Project/beslispunt	Toelichting
Steenbergen – Grevelingendam (VI & aanvullende maatregelen) Budget 2.200 Programmajaar 2014	I.v.m. kwaliteit van de weg, niet wachten op openstelling A4.
Hoofdrijbaan Zundert – Breda Budget 2.000 Programmajaar 2014	Het project komt ten laste van VIV.01
Vier bruggen over Markvlietkanaal Budget 1.700 Programmajaar 2014	Budget ophogen i.v.m. aanpak 4 kunstwerken (i.p.v. 3 kunstwerken) en herstel remmingswerken. Het project komt ten laste van VIV.01.
Hoofdrijbaan aansluiting N629-Hapert Budget 3.100 Programmajaar 2014	Het project komt ten laste van VIV.01.
Hilvarenbeek-Oirschot (fase 1) Budget 1.900 Programmajaar 2015	Fase 1: Verbeteren fietsstructuur en leefbaarheid komen. Fase 2: Aanpak geluidsproblematiek en vervangingsinvestering.
Nuenen – Beek en Donk Budget 4.900 Programmajaar 2015	Project wordt gecombineerd met werkzaamheden gemeente Laarbeek.
Overdracht wegvak Erp en Gemert Budget 4.730 Programmajaar 2017	I.k.v. Balansverkorting worden overdrachten onttrokken uit aandachtsgebied VI 2017
Hoofdrijbaan St. Oedenrode - Schijndel Budget 1.100 Programmajaar 2014	Het project komt ten laste van VIV.01
Vervangen diverse VRI's Budget 1.000 Programmajaar 2014-2015	VRI's zijn aan einde technische levensduur

## 2.2 GS Beslisdocumenten PPW

### 2.2.1 PPW 2014-2023 en PPW 2015-2014

De GS-beslisdocumenten behorend bij het PPW 2014 – 2023 en het PPW 2015 – 2024 bevatten alleen een voorstel voor de tekst voor de Openbare Besluitenlijst en een aanvullende toelichting voor GS.

Onder het tekstvoorstel wordt vermeld dat GS het betreffende programma hebben vastgesteld, dat het programma onder meer het investeringsprogramma provinciale wegen voor de betreffende periode bevat en dat PS hierover worden geïnformeerd.

In de toelichting wordt aangegeven dat GS als bevoegd bestuursorgaan ieder jaar het uitvoeringsdocument 'Programma provinciale wegen' vaststellen. Dit programma, zo wordt voorts opgemerkt, bevat de programmering van projecten die in de realisatiefase voor de komende 5 jaren zijn opgenomen. Daarbij zijn de ramingen van de integrale kosten vermeld en zijn de provinciale kosten gedekt. Het betreft lopende projecten uit het vigerend Programma provinciale wegen en nieuwe projecten, die vanuit de planstudiefase naar de realisatiefase gaan. Daarnaast, zo wordt vermeld, bevat het programma voor de daarop volgende vijf jaren op basis van de beschikbare volumes en indicatieve ramingen een doorkijk van lopende en te starten planstudies met zicht op mogelijke financiering. Tot slot wordt kort ingegaan op de bij het programma behorende tabellen in de bijlagen: Opgemerkt wordt dat de tabel met het investeringsprogramma provinciale wegen voor de komende 10 jaar (bijlage 1A) de basis vormt voor de investeringsplanning, zoals deze wordt opgenomen in de Najaarsbrief. De tabellen in bijlage 1B (blad 1 en 2) worden gebruikt voor kredietafplitsingen, waarover PS beslissen. De tabellen bevatten de ramingen van de integrale projectkosten en daaraan gekoppeld de te verwachten benodigde kredietafplitsingen, per project en per aandachtsgebied (binnen de aanwezige financiële ruimte). Over tabel 1C wordt opgemerkt dat deze per projectfase (planstudie of realisatie) een voorgesteld beslispunt bevat. De beslispunten kunnen betrekking hebben op scopewijzigingen (planning of financiën), het initiëren van een nieuwe planstudie of het starten van een realisatiefase.

### 2.2.2 PPW 2016-2025

In het GS-beslisdocument behorend bij het PPW 2016-2025 (d.d. 6 oktober 2016) wordt onder het kopje Tekst voor Openbare Besluitenlijst opgemerkt: "Er komt één tekst voor de Openbare Besluitenlijst waarin het programma provinciale wegen en het BDU-dekkingsplan worden gecombineerd."

In de toelichting voor GS wordt naast het beslispunt 'vaststellen PPW 2016-2025' ingegaan op 'Verkeersveiligheid in relatie met assetmanagement', 'Prioritering nog op te starten planstudies', 'Technische kwaliteit provinciaal wegennet', 'Innovatie' en 'Financiën'.

Over verkeersveiligheid in relatie met assetmanagement wordt opgemerkt dat de provincie in 2014 is gestart met het implementeren van assetmanagement. Daarbij wordt assetmanagement omschreven als de integrale zorg voor het functioneren van de infrastructuur tegen acceptabele kosten en risico's. Aangegeven wordt dat het een andere

manier van werken en denken vormt; het functioneren staat centraal terwijl in het verleden de technische staat van het areaal centraal stond.

Vanuit de assetmanagementorganisatie worden de benodigde verkeerskundige projecten en vervangingsinvesteringen geprioriteerd en geprogrammeerd. De uit te voeren vervangingsinvesteringen binnen de verschillende thema's (verhardingen hoofdrijbanen en fietspaden, kunstwerken, groen, VRI, OVL, faunavoorzieningen, bebording en markering) worden met elkaar in balans gebracht en waar mogelijk gecombineerd met reconstructiewerkzaamheden.

Tot slot wordt opgemerkt: "Verdere integraliteit wordt nagestreefd. Dit betekent optimale afstemming van eigen werken en werken van andere wegbeheerders en werk met werk maken, passend bij het vigerende aanbestedingsbeleid."

Bij 'Prioritering nog op te starten planstudies' wordt kort ingegaan op de PRIOR-systematiek.

Onder het kopje 'Technische kwaliteit provinciaal wegennet' wordt het volgende vermeld: "Medio 2014 is de Staten reeds gemeld dat de provincie Noord-Brabant op de korte en middellange termijn geen grootschalige vervangingsinvesteringen heeft te verwachten. Voor de civiele kunstwerken wordt de eerste vervangingsgolf verwacht in de periode 2030-2040. Hierop is echter door PS al geanticipeerd en is het beschikbare budget voor vervangingsinvesteringen vanaf 2015 al opgehoogd met € 1.500.000,-."

Bij de 'Financiën' wordt onderscheid gemaakt in de periode 2016 - 2020 en de periode 2021 - 2025. Voor de periode 2016 - 2020 is de programmering van projecten in de realisatiefase opgenomen, waarbij de ramingen van de integrale kosten zijn vermeld en (provinciale) kosten gedekt. Het betreft lopende projecten uit het vigerend PPW en nieuwe projecten, die vanuit de planstudiefase naar de realisatiefase gaan. Voor deze periode wordt conform eerdere afspraken een overprogrammering van 30 % gehanteerd.

Voor de periode 2021 - 2025 gaat het om een doorkijk van lopende en te starten planstudies met zicht op mogelijke financiering op basis van beschikbare volumes en indicatieve ramingen.

Tot slot wordt opgemerkt dat de financiële omvang van alle projecten in de realisatie- en planstudiefases nooit meer mag bedragen dan de omvang van de investeringsvolumes die voor deze fases door PS via de begroting beschikbaar is gesteld.

#### Realisatiefase 2016 – 2020 ( bedragen in mln.)

Totaal beschikbaar volume	154,4
Over programmering 30%	46,4
Totaal beschikbaar	200,9
Lopende projecten in realisatiefase	150,7
Ruimte voor programmering	50,2

Verdeling ruimte voor programmering op basis van bedragen in begroting 2015:

- Vervangingsinvesteringen: 20,8
- Verbeteren en bouwen: 29,4

#### Voorstel Vervangingsinvesteringen (VI)

Project	Raming
269.08 Onderhoud Reusel – Tilburg km. 3.285 – 18.334	57
272.08 Onderhoud Laarbeek – Boxmeer km. 10.875 – 16.800	2,1
279.34 Onderhoud Horn – 's-Hertogenbosch km. 18.400 – 28.500	3,0
282.14 Onderhoud Rijen – Dorst km. 3.000 – 12.093	3,8
607.01 Onderhoud Helmond – Bakel km. 0.980 – 2.751	0,5
618.04 Onderhoud Boxtel - Schijndel km. 1.000 – 7.994	3,0
622.06 Onderhoud Schijndel – Veghel km. 1.391 – 5.274	2,5
639.05 Onderhoud Baarle Nassau Breda km. 0.990 – 8.858 en 10.300 – 16.032	1,3
<b>Totaal</b>	<b>21,9</b>
Beschikbaar volume	20,8
Kleinschalige verkeerkundige maatregelen vanuit Verbeteren en Bouwen	1,1
<b>Totaal</b>	<b>21,9</b>
Restant	0

#### Voorstel Verbeteren en Bouwen

Project	Raming
264.20 Aanleg rotonde Oude dijk, km. 5.462	1,0
285.10 Reservering omlegging Zevenbergen (400 mln. Impuls)	12
629.05 Oosterhout – Dongen km. 1.000 – 4.863	3,4
Reservering	13
<b>Totaal</b>	<b>29,4</b>
Beschikbaar volume	28,3
Budget tbv kleinschalige verkeerskundige maatregelen	1,1
Restant	0

#### Periode 2021 -2025 Planstudies\*

Beschikbaar budget	130
Reservering vervangingsinvestering (VI)	48
Lopende planstudies	43,3
Ruimte voor programmering planstudies Verbeteren en Bouwen	38,7

#### Voorstel nieuwe Planstudies

Project	Raming
389.02 Studie Etten Leur – Zevenbergen km. 2.680 – 3.550	6,6
395.08 Studie Hilvarenbeek – Oirschot km. 1.061 – 14.357	8,8
629.09 Studie Oosterhout – Dongen km. (hogere raming 35 –15,9)	18,9
Subtotaal	33,3
Reservering**	4,4
<b>Totaal</b>	<b>38,7</b>

Beschikbaar volume	38,7
Restant	0

\* "Voor het project "omlegging Zevenbergen" is € 12 mln. gereserveerd. De meerkosten met betrekking tot de voorkeursvariant worden gefinancierd vanuit de BDU."

\*\* "De verdeling van de middelen tussen Vervangingsinvesteringen en Verbeteren en Bouwen blijkt steeds meer onder druk te staan als gevolg van toenemende urgentie voor vervangingen en afnemende noodzaak voor reconstructies. Voorgesteld wordt alle huidige reserveringen in te zetten voor de Vervangingsinvesteringen en t.z.t. in het kader van de besluitvorming 'Nota Onderhoud' de benodigde budgetten nader te bepalen."

### 2.2.3 PPW 2017-2026

In het GS-beslisdocument wordt onder het kopje Tekst Openbare Besluitenlijst weer opgemerkt dat er één tekst komt waarin het programma provinciale wegen en het BDU-dekkingsplan worden gecombineerd.

Onder het kopje 'Aanvullende toelichting relevant voor GS' wordt (weer) ingegaan op het beslispunt 'vaststellen programma provinciale wegen 2017-2026' (dezelfde tekst als in voorgaande jaren), het verkeerskundig functioneren en de technische kwaliteit van het provinciale wegennet, duurzaamheid en circulariteit en de financiën.

Over het Verkeerskundig functioneren van het provinciale wegennet wordt opgemerkt dat op basis van de huidige kwaliteitscijfers de conclusie kan worden getrokken dat er op het gebied van bereikbaar/doorstroming en verkeersveiligheid geen nieuwe knelpunten zijn bijgekomen. "Voor de periode 2017-2021 zijn er op het gebied van verkeerskundig functioneren geen nieuwe projecten noodzakelijk."

Betreffende de technische kwaliteit van het provinciale wegennet wordt vermeld: "Zoals al eerder aan PS is aangegeven is het niet aannemelijk dat de provincie Noord-Brabant op de korte en middellange termijn voor grootschalige vervangingsinvesteringen komt te staan . Dit geldt voor zowel de wegen als de civiele kunstwerken, bestempeld als de meest risicovolle assets.

Het bestaande wegenareaal neemt door veroudering en gebruik echter wel in kwaliteit af. Een duidelijke stijging in projecten in het kader van groot onderhoud/vervangingsinvestering zet zich dan ook door. De nadruk voor de komende 5 jaar ligt dan ook op het behouden van bestaande infrastructuur en waar mogelijk met kleinschalige verkeerskundige maatregelen locatie gebonden problemen c.q. knelpunten oplossen."

Onder het kopje 'Financiën' volgt eerst een toelichtende tekst (dezelfde als in het PPW 2016 – 2025) en dan tabellen met projecten en het benodigde budget.

#### Realisatiefase 2017 – 2021 ( bedragen in mln.)

Totaal volume 2017-2021	190,0
Af: Risicoreservering/werkbudget/overdrachten	-/6,5
Beschikbaar volume 2017-2021	183,5
Over programmering 30%	50,8



Totaal beschikbaar	234,3
Lopende projecten in realisatiefase	-/-208,9
Ruimte voor programmering	25,4
Nieuwe Projecten periode 2017-2021	25,4
Saldo	0

In een bijlage zijn de realisatieprojecten voor de betreffende periode weergegeven.

#### Periode 2022 -2026 Planstudies\*

Beschikbaar budget	130
Toekomstig onderhoud projecten	86,5
Toekomstige reconstructie projecten	36,2
Ruimte	7,3

In een bijlage zijn de planstudies voor de betreffende periode opgenomen.

Ten opzichte van het PPW 2016-2025 worden in het GS-beslisdocument 2017-2026 twee beslispunten toegevoegd:

- Vaststellen meerjarenplanning reserve Verkeer en Vervoer (BDU) 2017-2021.  
Hierbij wordt opgemerkt dat GS tot vorig jaar jaarlijks, voortkomende uit de Wet BDU, het bestedingsplan BDU vaststelden. Deze verplichting, zo wordt vermeld, is per 1 januari 2015 komen te vervallen. Hierdoor lopen nu alle besluiten ten aanzien van de BDU via de reguliere P&C cyclus. Begrotingswijzigingen worden in de bestuursrapportage 2016 aan PS aangeboden.
- Vaststellen Statenmededeling Programmering Mobiliteit in Brabant inclusief bijlagen.  
Opgemerkt wordt dat bovengenoemde beslispunten consequenties hebben voor de statenmededeling. De mededeling heeft als doel om vanuit de kerntaken van de provincie de inzet van de middelen voor mobiliteit inzichtelijk te maken. Daarbij kan worden geleund op de begroting, maar er dient ook inzichtelijk gemaakt te worden wat juist niet uit de begroting blijkt. De statenmededeling vormt een leeswijzer voor PS en bevat extra informatie om tot een goede afweging te komen tijdens de behandeling van de begroting.

### 3. Informatie aan Provinciale Staten

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de informatie die aan PS is verstrekt in de periode 2014 tot en met eind 2017 over beleids- en uitvoeringskaders met betrekking tot het beheer en onderhoud van kunstwerken en de verantwoordingsinformatie die ze hierover hebben ontvangen.

#### 3.1 Beleidskader

Op 13 mei 2014 is het Beheerplan Kunstwerken 2015-2019 middels een Statenmededeling door GS aan PS aangeboden in het kader van hun controlerende rol.

De rekenkamer heeft geconstateerd dat dit plan noch in de toenmalige commissie Mobiliteit en Financiën, noch in PS is besproken, of anderszins aan de orde is gesteld.

In de Begroting 2014 wordt in de paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen als algemeen beleidskader verwezen naar het 'Provinciaal Verkeers- en VervoersPlan' en als operationeel beleidskader naar de nota 'Wegen voor bereikbaarheid'.

Verder wordt er over kunstwerken opgemerkt dat de provincie in het najaar van 2013 de visie op het risico gestuurd onderhoud aan kunstwerken heeft vastgesteld. Aangegeven wordt dat het met deze visie mogelijk wordt in 2014 integraal en intensiever te sturen op de constructieve veiligheid en risico's in het kader van verkeersveiligheid en doorstroming.

De rekenkamer heeft geconstateerd dat met de genoemde visie het Beheerplan Kunstwerken 2015 – 2019 wordt bedoeld en deze in mei 2014 is vastgesteld door GS.

In de Begroting 2015 wordt zowel in de paragraaf Infrastructuur / provinciale wegen (programma mobiliteit) als in de paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen verwezen naar de in 2008 vastgestelde nota 'Provinciale wegzorg in uitvoering' als vigerend beleidskader. In de paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen wordt daarnaast aangegeven dat op basis van dit beleid en het door GS vastgestelde 'Wegen voor bereikbaarheid' beheerplannen, onderhoudsplannen en onderhoudsbestekken worden opgesteld en uitgevoerd. Voor Kunstwerken wordt aangegeven dat GS in 2014 het beheerplan Kunstwerken 2015-2019 hebben vastgesteld. Tot slot wordt vermeld dat GS in 2015 het onderhoudsbeleid voor haar provinciale wegen zullen actualiseren, gebaseerd op assetmanagement.

De rekenkamer heeft geconstateerd dat dit niet heeft plaatsgevonden.

In de Begroting 2016 wordt in de paragraaf Infrastructuur / provinciale wegen opgemerkt dat het college in het tweede kwartaal met een meerjarige kwaliteitsvisie op het onderhoud van de provinciale wegen komt.

In de paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen wordt vermeld dat de instandhouding van de provinciale wegenstructuur is opgenomen in de door PS in 2008 vastgestelde en in 2014 geactualiseerde nota 'Wegen voor Bereikbaarheid'. Tot slot wordt weer aangegeven dat GS in 2013 het instandhoudingsplan Civiele Kunstwerken hebben vastgesteld.

In de begroting 2017 wordt in de paragraaf Infrastructuur / provinciale wegen (wederom) als actiepunt vermeld: 'Ontwikkelen van een meerjarennota over het onderhoud van onze provinciale wegen.'

Over de instandhouding van de provinciale wegenstructuur is weer dezelfde zin opgenomen als in de begroting 2017 en hetzelfde geldt ook voor het instandhoudingsplan Civiele Kunstwerken.

In de Begroting 2018 wordt in de paragraaf Infrastructuur / Provinciale wegen vermeld: 'We geven uitvoering aan de meerjarige kwaliteitsvisie op de beheer- en onderhoudstaak van onze provinciale wegen zoals eind 2017 vastgesteld. Hierin leggen we ons ambitieniveau vast, de prijs/kwaliteit verhouding, geven daarin ruimte aan innovatie en duurzaamheid, en bieden de mogelijkheid voor extra ambities vanuit de regio.'

In de paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen zijn de zinnen over de instandhouding van de provinciale wegenstructuur en het instandhoudingsplan Civiele Kunstwerken uit voorgaande begrotingen ook weer opgenomen. Daar wordt aan toegevoegd dat eind 2017 door PS de Kwaliteitsnota Onderhoud Provinciale Infrastructuur is vastgesteld.

De rekenkamer heeft geconstateerd dat dit (nog) niet heeft plaatsgevonden.

## 3.2 Uitvoering

Vanaf 2012 worden PS jaarlijks middels een Statenmededeling geïnformeerd over de uitvoering van het 'Programma provinciale wegen'.

### 3.2.1 PPW 2014-2023

PS hebben op 10 september 2013 de Statenmededeling PPW 2014-2023 ontvangen.

Aanleiding daarvoor, zo wordt vermeld, is dat het PPW en de daaraan verbonden financiële consequenties onderdeel zijn van de provinciale begroting en het programma daarom in de statenmededeling nader wordt toegelicht.

De kernboodschap luidt dat GS op 10 september 2013 het betreffende PPW hebben vastgesteld. Ingegaan wordt op de programmering van projecten in de realisatiefase voor de periode 2014-2018. Enkele specifieke projecten worden nader toegelicht.

Vervolgens wordt aangegeven dat voor nieuwe projecten in de realisatiefase een budget beschikbaar is van € 34,70 miljoen. Dit bedrag is als volgt berekend:

Omschrijving	Bedrag (x €1.000.000)
Totaalvolume 2014 – 2018	€ 138,40
Over programmering 30%	€ 41,50
Totaal beschikbaar	€ 179,90
Reeds in realisatiefase	€ 145,20
Ruimte voor programmeren	€ 34,70

De volgende projecten worden ten laste van de ruimte voor programmeren naar de realisatiefase 2014-2018 gebracht:

Projectnaam	VB of VI*	Priorscore	Provinciale kosten
615.08 Nuenen – Beek en Donk	VI		€ 4,90
616.01 Komproblematiek Erp	VB	3	€ 7,20
616.01 Reservering OVD Erp (2017)		-	€ 4,70
395.01 Oirschot-Hilvarenbeek**	VB/VI	5	€ 5,20
329.09 Paalgraven	VB	-	€ 0,30
269.10 Kempenbaan, Tilburg	VI		€ 0,85
264.03 Bijdrage FP Boxtel	VB	-	€ 0,45
VRI.14 Vervangen diverse VRI's	VI		€ 1,00
Reservering uitvoering VIV.01 2014	VI		€ 7,90
257.02 Steenberg – Grevelingendam	VI		€ 2,20
<b>Totale provinciale kosten</b>			<b>€ 34,70</b>

VB = budget verbeteren en bouwen

VI = budget vervangingsinvesteringen (groot onderhoud)

OVD = overdracht

VIV = budget vervangingsinvesteringen verhardingen

\* = VI projecten worden niet geprioriteerd

\*\* = project wordt gefaseerd uitgevoerd, prior score is voor totale project

- = bestuurlijke afspraken

Na een overzicht van komoleningen wordt een doorkijk naar 2019-2023 gegeven. Het beschikbare budget voor deze periode bedraagt € 122,50 miljoen, zijnde € 24,50 miljoen per jaar over een periode van vijf jaar. In een tabel wordt weergegeven ter dekking van welke projecten in de (nieuwe) planstudiefase dit budget wordt gereserveerd.

Als bijlagen zijn met de Statenmededeling meegestuurd:

1A Investeringsprogramma provinciale wegen

1B Jaarprogramma provinciale wegen (blad 1 en 2)

1C Beslispunten projecten provinciale wegen

1D Prioritering planstudies

1E Rapport 'verkeersonderzoek Boekel'

### 3.2.2 PPW 2015-2024

Op 9 september 2014 hebben PS de Statenmededeling over het PPW 2015-2024 ontvangen. Aanleiding daarvoor is dat het programma een financiële paragraaf bevat, (weergegeven in de tabellen 1A, 1B en 1C), dat onderdeel is van de jaarlijkse begrotingsvoorstellen, waarover PS beslissen. Vooruitlopend daarop wordt het programma toegelicht.

De kernboodschap luidt weer dat GS het betreffende PPW hebben vastgesteld. Ingegaan wordt op de programmering van projecten in de realisatiefase voor de periode 2015-2019, waarbij enkele specifieke projecten nader worden toegelicht.

Vervolgens wordt aangegeven dat voor nieuwe projecten in de realisatiefase een budget beschikbaar is van € 62,50 miljoen.

Dit bedrag is als volgt berekend:

Omschrijving	Bedrag (x € 1.000.000)
Totaalvolume 2014 – 2018*	€ 138,30
Over programmering 30%	€ 41,50
Totaal beschikbaar	€ 179,80
Reeds in realisatiefase**	€ 117,30
Ruimte voor programmeren	€ 62,50

\* Inclusief extra impuls van 5 x € 1.500.000,- voor vervangingsinvestering.

\*\* Volume onttrokken ten behoeve van overdracht gedeelte N285, gedeelte Breda, € 1.500.000,-.

Vervolgens worden de projecten die ten laste van dit budget in de periode 2015-2019 worden voorbereid/uitgevoerd in een tabel weergegeven (daarbij aangegeven uit welk budget het project wordt gefinancierd (VB of VI), de priorscore en de provinciale kosten).

Na een overzicht van komoleningen wordt voor de periode 2020 – 2024 een doorkijk gegeven van lopende en te starten planstudies. Het beschikbare budget voor deze periode bedraagt € 130,00 miljoen, zijnde € 26,00 miljoen per jaar over een periode van vijf jaar. In een tabel worden de projecten in de planstudie weergegeven ter dekking waarvan het budget wordt gereserveerd.

Onder het kopje 'vervolg' tenslotte wordt opgemerkt dat de tabel (bijlage 1 A), met het investeringsprogramma provinciale wegen 2015 – 2024, de basis vormt voor de investeringsplanning zoals deze wordt opgenomen in de Najaarsbrief 2014 die in het kader van de begrotingsbehandeling ter besluitvorming voor zal liggen in PS.

### 3.2.3 PPW 2016-2025

Vanaf het PPW 2016-2025 worden PS in één Statenmededelling geïnformeerd over de mobiliteitsambities van de provincie voor de betreffende bestuursperiode en een aantal besluiten van GS voor de bestedingsmiddelen in de portefeuille mobiliteit en de begroting. Concreet betreft het de besluiten die GS vanuit hun uitvoerende rol hebben genomen over de BDU en het PPW.

PS hebben de Statenmededeling mobiliteit op 6 oktober 2015 ontvangen. De kernboodschap luidt dat om de mobiliteitsambitie te verwezenlijken, de provincie onder andere het BDU-dekkingsplan, het PPW en het Spaar- en Infracfonds (SIF) gebruikt.

Over het PPW wordt opgemerkt dat het een uitvoeringsdocument is dat inzicht geeft in de planstudie en realisatieprojecten die de provincie de komende 5 jaar in uitvoering neemt. Verder wordt onder meer vermeld dat GS onlangs besloten hebben over het PPW 2016 – 2025 en daarmee het totaal benodigd bedrag voor investeringen in provinciale wegen hebben vastgelegd voor de periode 2016-2020 en een doorkijk wordt gegeven van de geplande investeringen voor de periode 2021 - 2025. PS worden jaarlijks bij de begroting om goedkeuring gevraagd voor een toevoeging van een extra jaarschijf, in dit geval om de jaarschijf 2020.

In een bijlage wordt een overzicht gegeven van de projecten en planstudies die geprogrammeerd staan voor de periode 2016- 2020.

### 3.2.4 PPW 2017-2026

Op 11 oktober 2016 hebben PS voor de tweede keer in een Statenmededeling een integraal overzicht ontvangen van de programmering mobiliteit.

De kernboodschap luidt dit keer dat de provincie volop investeert in het onderhoud en verbeteren van het Brabantse mobiliteitssysteem. Daartoe is de programmering Mobiliteit onderverdeeld in een aantal categorieën van maatregelen. Deze zijn in onderstaande tabel op hoofdlijnen uitgewerkt.

Categorie	Onderdelen op hoofdlijnen	Financiering	Sturings- /uitvoeringskader
Beheer en onderhoud infrastructuur	Algemene verkeers-/vervoerstaken Gladheidsbestrijding Overige uitgaven	Alg. middelen	Wegen voor bereikbaarheid
Vervanging en reconstructie infrastructuur	Vervangings-investeringen en kleinere reconstructies	Investerings-volume/alg. middelen	PVVP/Programma Provinciale Wegen
Basistaken verkeer en vervoer	OV Aanpak Veiligheid Rijksprogramma's	Reserve BDU	PVVP & OV visie/begroting, uitvoeringskaders & regelingen
Versterking regionaal mobiliteits-systeem	Grote reconstructies provincie en regio (reserves grote projecten) Regionale pakketten Fiets in versnelling OV ontwikkelagenda Versterking logistiek/goederenvervoer	Reserve BDU	PVVP & OV visie/begroting, uitvoeringskaders & regelingen
Strategische versterking Brabants Mobiliteits-systeem	Programma's, projecten waarover PS goedkeuring geven, zoals N279-Noord, Smartways, N69, PHS en snelfietsroutes	Reserve SIF	Bestuursakkoord en Specifieke mobiliteitskaders: PVVP, OV visie.

Over het Beheer en onderhoud van de infrastructuur wordt onder meer opgemerkt dat dit een kerntaak van de provincie is (circa € 13 miljoen per jaar, dat wordt betaald uit jaarlijks beschikbare middelen). Tot slot wordt aangegeven dat GS voor het beheer en onderhoud van de wegen, zoals aangekondigd in het bestuursakkoord, bezig zijn met de ontwikkeling van een meerjarennota en GS verwachten PS hierover in het voorjaar van 2017 te informeren.

Over de vervanging en reconstructie van de provinciale infrastructuur wordt opgemerkt dat de provincie een wettelijke zorgplicht heeft voor het borgen van de kwaliteit van haar wegen en dat deze kwaliteit via structurele middelen voor beheer en onderhoud op orde wordt gehouden. De noodzakelijke investeringen voor vervanging en reconstructie van de provinciale infrastructuur worden gedekt uit algemene middelen via het investeringsvolume wegeninfrastructuur (het PPW). PS worden via de begroting gevraagd om goedkeuring voor een toevoeging van een extra jaarschijf, in dit geval de jaarschijf 2021. Dit is een jaarlijks bedrag van € 26 miljoen. Vermeld wordt dat dit bedrag door PS in 2014 structureel is opgehoogd met € 1,5 miljoen om de piek in vervangingsinvesteringen in de periode 2030-2040 vroegtijdig te kunnen oppakken.

In bijlagen wordt een overzicht gegeven van projecten en planstudies die geprogrammeerd zijn voor de periode 2017- 2021.

### 3.3 Verantwoording

In de paragraaf Kapitaalgoederen van de Programmabegroting en Jaarstukken dient, conform het BBV, onder meer aandacht te worden besteed aan het onderhoud van wegen (met inbegrip van kunstwerken).

Een analyse van de Programmabegrotingen 2014 tot en met 2018 en Jaarstukken 2014 tot en met 2016 leidt met betrekking tot kunstwerken tot de volgende constatering:

- In de Begroting en Jaarstukken is zowel in de paragraaf Kapitaalgoederen als het Programma Mobiliteit (paragraaf Infrastructuur/ provinciale wegen) informatie over beheer en onderhoud van wegen opgenomen.
- In geen van de Begrotingen en Jaarstukken (met uitzondering van de Begroting en Jaarstukken 2014) wordt specifiek ingegaan op het beheer en onderhoud van Kunstwerken. Informatie over kunstwerken (voor zover opgenomen) blijft beperkt tot mededelingen over het aantal en het Beheerplan Kunstwerken.

Hieronder volgt een overzicht van de in de begrotingen 2014 tot en met 2018 en Jaarstukken 2014 tot en met 2017 opgenomen informatie over kunstwerken.

#### 3.3.1 Begroting 2014

In het Programma Mobiliteit, paragraaf Infrastructuur/provinciale wegen, wordt opgemerkt dat om het bestaande wegennet op voldoende kwaliteitsniveau te houden het noodzakelijk is om op gezette tijden onderhoud en vervangingsinvesteringen uit te voeren. "Door van de verschillende elementen, zoals verhardingen, civiele kunstwerken, verlichting, de benodigde vervangingsinvesteringen op elkaar af te stemmen, worden wegen of gedeelten van wegen integraal aangepakt."

Daarnaast wordt aangegeven dat in het najaar van 2013 de provinciale visie op het risico gestuurd onderhoud aan kunstwerken is vastgesteld. "Met deze visie wordt het mogelijk in 2014 integraal en intensiever te sturen op de constructieve veiligheid en risico's in het kader van verkeersveiligheid en doorstroming."

In de paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen (Onderhoud wegen) wordt onder het kopje 'Wat gaat de provincie daarvoor doen?' vermeld: "Onderhoud omvat het uitvoeren van preventieve en correctieve maatregelen om een object gedurende de levensduur in goede

staat te houden of te brengen (op een vooraf vastgesteld kwaliteitsniveau), zodat het object naar behoren kan functioneren en een bepaalde representativiteit behoudt. Het betreft het onderhoud van verhardingen van rijbanen en fietspaden, *kunstwerken* (viaducten, tunnels, bruggen, en duikers), verkeersvoorzieningen en groenvoorzieningen.”

Over kunstwerken is daarnaast de volgende tekst opgenomen: “De provincie heeft ca. 400 kunstwerken (bruggen, viaducten en duikers e.d.) in beheer. Sommige kunstwerken zijn aan onderhoud toe. Geen van de kunstwerken vormt op dit moment een veiligheidsrisico. In het najaar van 2013 is de provinciale visie op het risico gestuurd onderhoud aan kunstwerken vastgesteld. Met deze visie wordt het mogelijk in 2014 integraal en intensiever te sturen op de constructieve veiligheid en risico's in het kader van verkeersveiligheid en doorstroming. Een goede indicator voor kunstwerken die gekoppeld is aan kwaliteit en risico's is in ontwikkeling.”

### 3.3.2 Jaarstukken 2014

In het Programma Mobiliteit, paragraaf Infrastructuur/provinciale wegen, wordt opgemerkt dat om het bestaande wegennet op voldoende kwaliteitsniveau te houden het noodzakelijk is om op gezette tijden vervangingsinvesteringen in onze wegen te doen. “Deze investeringen verlengen de levensduur van onze wegen. We kiezen hierbij voor een integrale aanpak. Verschillende constructieve elementen, zoals verhardingen, civiele kunstwerken, verlichting worden op elkaar afgestemd.”

In de paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen (Onderhoud wegen) wordt vermeld dat GS in 2014 het beheerplan Kunstwerken 2015-2019 hebben vastgesteld. “Dat geeft inzicht in het huidige areaal, de kwaliteit ervan en het uit te voeren onderhoud. Het beheerplan bevat tevens een planning voor de middellange termijn (2015-2019) en een doorkijk over de periode erna. In 2015 zullen GS het onderhoudsbeleid voor haar provinciale wegen verder actualiseren, gebaseerd op assetmanagement.”

In een tabel onder het kopje ‘Hebben daarvoor gedaan wat we wilden doen?’ is per beleidsprestatie, zoals opgenomen in de begroting 2014, aan de hand van een indicator aangegeven in hoeverre de prestatie is gerealiseerd. Bij de beleidsprestatie ‘Waarborgen van een veilig en robuust wegennet (T7) Onderhoud kunstwerken’ wordt in de kolom onder ‘indicator’ aangegeven: “Indicator voor kunstwerken is nog in ontwikkeling.”

In de kolom met als titel ‘Is de prestatie in 2014 gerealiseerd? /Gevolgen voor het te bereiken effect?’ wordt over kunstwerken opgemerkt: “Het beheerplan Kunstwerken is wel vastgesteld door GS en ter kennisgeving aan PS voorgelegd.”

In de toelichting wordt onder meer opgemerkt:

- “De provincie is in 2013 gestart met de implementatie van assetmanagement. Assetmanagement is een professionele vorm van beheer van kapitaalgoederen, waarbij activiteiten vooral gericht en in meer onderlinge samenhang worden uitgevoerd. Met de implementatie van assetmanagement beoogt de provincie stap voor stap de balans tussen de prestaties, risico's en kosten van het provinciale infrastructuurnetwerk te optimaliseren.”
- “Informatie over - te zware - aslasten van vrachtverkeer wordt gebruikt om inzicht te



krijgen over de omvang van dit probleem. Het doel is om uiteindelijk schade door te zware aslasten terug te dringen, waardoor minder vaak onderhoud aan wegdek en kunstwerken nodig is.”

- “In de afgelopen jaren is gebouwd aan een Wegen Informatie Systeem. Het vastleggen van data van een aantal thema's zoals kunstwerken, verhardingen, bomen, groenvoorzieningen, OVL, VRI, kabels en leidingen, en faunavoorzieningen is eind 2013 afgerond. Deze data worden ingezet voor het uitvoeren van de lopende onderhoudscontracten, voor het opstellen van meerjaren onderhoudsplannen en voor het voorbereiden en uitvoeren van projecten in het kader van het programma provinciale wegen.”
- “Voor de thema's kunstwerken, verhardingen, OVL, VRI en groen zijn in 2014 separate instandhoudingsplannen opgesteld. Deze plannen geven een overzicht van de kwalitatieve en kwantitatieve stand van zaken van het provinciaal areaal. Tevens wordt een doorkijk gegeven in de kwaliteitsontwikkeling van de objecten (bruggen, wegverharding, bomen, etc.). Hieruit voortvloeiend zal een meerjaren doorkijk in de benodigde middelen worden gegeven om het bestaande areaal aan de provinciale kwaliteitseisen te laten voldoen. Met behulp van deze plannen kunnen noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden beter met andere wegbeheerders worden afgestemd.”
- “De provincie heeft ca. 400 kunstwerken (bruggen, viaducten en duikers e.d.) in beheer. Sommige kunstwerken zijn aan onderhoud toe. Geen van de kunstwerken vormt op dit moment een veiligheidsrisico. In 2014 is het beheerplan kunstwerken vastgesteld. De andere beheerplannen zijn gereed maar vaststelling zal pas in 2015 plaatsvinden.”

### 3.3.3 Begroting 2015

In het Programma Uitwerking Mobiliteit, paragraaf Infrastructuur/provinciale wegen wordt vermeld dat de provincie verantwoordelijk is voor de regionale bereikbaarheid en daarom een provinciaal wegennet in stand houdt en waar nodig uitbreidt. “In totaal heeft de provincie 560 km wegen in haar bezit en 487 objecten (tunnels, viaducten en duikers). De provincie verbetert de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid voor de provinciale wegen door:

- bouwen en/ of verbeteren van provinciale wegen;
- beheren en onderhouden van provinciale wegen.”

Onder het kopje ‘wat mag het kosten?’ wordt in een tabel onder meer als prestatie weergegeven:

- Vervangingsinvesteringen: 100% van voorgestelde projecten (realisatiefase) in het programma provinciale wegen starten, uitvoeren en afronden.
- Verbeteren en bouwen: 100% van voorgestelde projecten (realisatiefase) in het programma provinciale wegen uitvoeren.

In de paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen (Onderhoud wegen) wordt vermeld dat GS in 2014 het beheerplan Kunstwerken 2015-2019 hebben vastgesteld. “Dat geeft inzicht in het huidige areaal, de kwaliteit ervan en het uit te voeren onderhoud. Het beheerplan bevat tevens een planning voor de middellange termijn (2015-2019) en een doorkijk over de periode erna.

In 2015 zullen GS het onderhoudsbeleid voor haar provinciale wegen actualiseren, gebaseerd op assetmanagement.”

Onder het kopje 'Wat gaat de provincie daarvoor doen?' wordt ingegaan op planmatig onderhoud. Dit omvat het uitvoeren van preventieve en correctieve maatregelen om een object gedurende de levensduur in goede staat te houden of te brengen (op een vooraf vastgesteld kwaliteitsniveau), zodat het object naar behoren kan functioneren. “Het betreft het onderhoud van verhardingen van rijbanen en fietspaden, kunstwerken (viaducten, tunnels, bruggen, en duikers), verkeersvoorzieningen en groenvoorzieningen.”

...

“Informatieverzameling over – overbelaste - assen van vrachtverkeer wordt verbeterd om inzicht te verkrijgen over de omvang van dit probleem. Het doel hiervan is om schade door te zware aslasten terug te dringen, waardoor minder en minder vaak onderhoud aan wegdek en kunstwerken nodig is.”

### 3.3.4 Jaarstukken 2015

In het Programma Mobiliteit, paragraaf Infrastructuur/provinciale wegen wordt over de realisatie van de prestatie 'Vervangingsinvesteringen: in 2015 100% van voorgestelde projecten (realisatiefase) in het programma provinciale wegen starten, uitvoeren en afronden' vermeld: “Van de 9 geplande vervangingsinvesteringen zijn twee projecten niet in 2015 uitgevoerd. Het project N264Toerit A50 te Uden wordt gecombineerd met een werk van RWS, hierdoor vindt de uitvoering eerst in 2016 plaats. Door nader onderzoek m.b.t. bermproblematiek heeft het project N266 Nederweert-Someren vertraging opgelopen en zal uitvoering in 2016 plaatsvinden. In oktober 2016 zijn met het programma provinciale wegen een aantal aanvullende opdrachten (versneld project) gestart. De uitvoering heeft in 2015 plaats gevonden maar de afrondende werkzaamheden zullen (op verzoek van aannemer) over de winter getild worden.”

En over de realisatie van de prestatie 'Verbeteren en bouwen: in 2015 100% van voorgestelde projecten (realisatiefase) in het programma provinciale wegen uitvoeren': “Door vertraging in de (Belgische) procedures is de uitvoering van het project Omlegging Baarle vertraagd. De uitvoering wordt momenteel voorzien voor 2016.”

Onder het kopje 'Hebben we bereikt wat we wilden bereiken?' wordt vermeld dat de provincie verantwoordelijk is voor de regionale bereikbaarheid en daarom een provinciaal wegennet in stand houdt en waar nodig uitbreidt. “In totaal heeft de provincie 560 km wegen in haar bezit en 487 objecten (tunnels, viaducten en duikers). Het beheer en onderhoud van onze wegen is op orde.”

Onder het kopje 'Stand van zaken mijlpalen 2015' wordt onder meer aangegeven:

- N268 oplevering 4 bruggen Marktvlietkanaal.

In de paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen (Onderhoud wegen) is onder het kopje 'Hebben we daarvoor gedaan wat we wilden doen?' dezelfde tekst opgenomen als in de Begroting 2015 als het om onderhoud gaat.

Verder komen kunstwerken niet aan de orde.

### 3.3.5 Begroting 2016

In het programma Mobiliteit, paragraaf Infrastructuur en provinciale wegen wordt vermeld dat dit begrotingsonderdeel het beheer en onderhoud van provinciale wegen beschrijft. De provincie zorgt voor goed functionerende provinciale wegen als onderdeel van het totale Brabantse wegennet. Daarvoor gaat ze doen in 2016:

- aanleg en reconstructie van provinciale wegen voor verbeteren verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid;
- vervanging/onderhoud van provinciale wegen t.b.v. instandhouding;
- ontwikkelen van kwaliteitsindicatoren voor het beschrijven van het functioneren van de provinciale wegen in relatie met het totale wegennet;
- ontwikkelen van een meerjarige kwaliteitsvisie op het onderhoud van onze provinciale wegen, waarbij we ons ambitieniveau aangeven ten aanzien van prijs/kwaliteit van onderhoud.

In de 'Uitwerking mobiliteit: infrastructuur/provinciale wegen' wordt aangegeven dat de provincie verantwoordelijk is voor de verkeersveiligheid en regionale bereikbaarheid en daarom een provinciaal wegennet in stand houdt en waar nodig uitbreidt. "In totaal heeft de provincie 560 km wegen in haar bezit en 487 civiele kunstwerken (tunnels, viaducten en duikers)."

Onder 'Activiteiten en prestaties' wordt onder meer opgemerkt dat de benodigde vervangingsinvesteringen vanuit assetmanagement integraal worden afgestemd binnen de verschillende thema's (verhardingen, civiele kunstwerken, VRI, OVL, etc.). "De hieruit voortkomende projecten worden geprioriteerd en geprogrammeerd en waar mogelijk gecombineerd met reconstructiewerkzaamheden."

Onder 'Verkeersveiligheid en data op orde' wordt onder meer opgemerkt dat bij het onderhouden van wegen en het oplossen van knelpunten in het regionale wegennet de verkeersveiligheid voorop staat. "In 2016 ontwikkelt de provincie een meerjarige kwaliteitsvisie van het onderhoud van onze provinciale wegen, waarbij we ons ambitieniveau aangeven voor prijs/kwaliteit van beheer en onderhoud. Daarbij ontwikkelen we kwaliteitsindicatoren om het functioneren van de provinciale wegen in relatie met het totale wegennet te beschrijven."

In de paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen (onderhoud wegen) wordt weer aangegeven dat de provincie verantwoordelijk is voor het in stand houden van 560 km wegen en er 487 kunstwerken in de provincie aanwezig zijn.

Ook wordt weer vermeld dat in 2013 het instandhoudingsplan Civiele Kunstwerken door GS is vastgesteld en dat dit plan een doorlooptijd van 5 jaar heeft en gericht is op het huidige functioneren van de weg en haar kunstwerken.

### 3.3.6 Jaarstukken 2016

In het programma Mobiliteit, paragraaf Infrastructuur/ Provinciale wegen wordt over de realisatie van de prestatie 'Programma provinciale wegen: Functioneren provinciaal wegennet. Streefwaarde 2016: PM' vermeld: "De nota kwaliteitsvisie onderhoud voor

provinciale wegen is in ontwikkeling en zal rond de zomer aan de Staten worden aangeboden.”

En over de realisatie van de prestatie 'Streefwaarde 2016: 100% van voorgestelde projecten (realisatiefase) in het programma provinciale wegen uitvoeren': "Al het noodzakelijke onderhoud op provinciale wegen is uitgevoerd. In een aantal gevallen is het geplande onderhoud doorgeschoven, zoals bij de N618 Boxtel-Schijndel i.v.m. uitbreiding van de scope. In enkele andere gevallen heeft het onderhoud zich beperkt tot het aanbrengen van een levensduur verlengende asfaltaag. De afweging wordt gemaakt in een meerjarig perspectief. Waar mogelijk wordt het onderhoud gecombineerd met het verder duurzaam veilig (leefbaarheid en veiligheid) inrichten van de weg zoals in de bebouwde kom van Dorst (N282) en N625 Maren Kessel-Lith (60 km/u). De geplande omlegging van de N641 bij Oudenbosch is opgeleverd. De komomleiding bij Baarle (N260) is conform planning aanbesteed in 2016. In uitvoering zijn we geconfronteerd met tijdrovende onteigeningsprocedures voor het Belgische deel. De aanleg van de randweg Gemert (N605) is in 2016 gegund; de gunning van het groot onderhoud N269 (Reusel-Tilburg) begin 2017. Voor de reconstructie van N629 Oosterhout-Dongen is de planstudie in 2016 opgepakt. Het project N264Toerit A50 te Uden zou in 2016 gecombineerd worden met een werk van RWS. Door een gewijzigde planning aan de zijde van RWS heeft dit nog niet plaatsgevonden.”

Onder het kopje 'Hebben we bereikt wat we wilden bereiken?' wordt opgemerkt: "De provincie is verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid en regionale bereikbaarheid. De provincie heeft in 2016 ervoor gezorgd dat het beheer en onderhoud van de provinciale op orde is. Op enkele plaatsen zijn de provinciale wegen aangepast of uitgebreid om de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid ter plekke te verbeteren. In totaal bezit de provincie bijna 560 km wegen en 595 objecten (tunnels, viaducten, duikers en faunavoorzieningen) en is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud.”

In de paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen (Onderhoud wegen) is onder het kopje 'Hebben we daarvoor gedaan wat we wilden doen?' dezelfde tekst opgenomen als in de Begroting en Jaarstukken 2015 als het om onderhoud gaat.

Verder komen kunstwerken niet aan de orde.

### 3.3.7 Begroting 2017

Evenals in de begroting 2016 wordt in het programma Mobiliteit, paragraaf Infrastructuur en provinciale wegen vermeld dat dit begrotingsonderdeel het beheer en onderhoud van provinciale wegen beschrijft, dat de provincie zorgt voor goed functionerende provinciale wegen als onderdeel van het totale Brabantse wegennet en dat ze daarvoor in 2017 (onder meer) een meerjarennota over het onderhoud van de provinciale wegen zal ontwikkelen.

Als beleidsprestatie is (onder meer) weer opgenomen: Uitvoeren programma provinciale wegen, met als indicator: 100% van de voorgestelde projecten (realisatiefase) in het programma provinciale wegen uitvoeren.

In de 'Uitwerking mobiliteit: infrastructuur/provinciale wegen' wordt weer aangegeven dat de provincie verantwoordelijk is voor de verkeersveiligheid en regionale bereikbaarheid en

daarom een provinciaal wegennet in stand houdt en waar nodig uitbreidt. "In totaal heeft de provincie 560 km wegen in haar bezit en 487 civiele kunstwerken (tunnels, viaducten en duikers)."

Onder 'wat gaat de provincie daarvoor doen?' wordt (weer) opgemerkt: "Bij de uitvoering van het programma provinciale wegen 2017-2026 wordt op deze koers ingezet. In het programma beoordelen we integraal de verbeteringen en benodigde vervangingen van de provinciale weginfrastructuur. Dit doen we vanuit assetmanagement, met afstemming binnen de verschillende thema's, zoals verhardingen, civiele kunstwerken, VRI, OVL. De hieruit voortkomende projecten worden geprogrammeerd en waar mogelijk gecombineerd met reconstructiewerkzaamheden."

Onder 'Verkeersveiligheid en data op orde' wordt onder meer weer opgemerkt: "In 2017 ontwikkelt de provincie een meerjaren nota over het onderhoud van onze provinciale wegen, waarbij we ons ambitieniveau aangeven voor prijs/kwaliteit van beheer en onderhoud.

Daarbij ontwikkelen we kwaliteitsindicatoren om het functioneren van de provinciale wegen in relatie met het totale wegennet te beschrijven."

In de paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen (onderhoud wegen) wordt weer aangegeven dat de provincie verantwoordelijk is voor het in stand houden van 560 km wegen en er 487 kunstwerken in de provincie aanwezig zijn.

Ook wordt weer vermeld dat in 2013 het instandhoudingsplan Civiele Kunstwerken door GS is vastgesteld en dat dit plan een doorlooptijd van 5 jaar heeft en gericht is op het huidige functioneren van de weg en haar kunstwerken.

### 3.3.8 Begroting 2018

In het programma Mobiliteit, paragraaf Infrastructuur/Provinciale wegen wordt vermeld dat de provincie verantwoordelijk is voor de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid van het provinciale wegennet, bestaande uit 550 km wegen, 520 km fietspaden en 595 civiele kunstwerken (tunnels, viaducten en duikers).

Onder 'Activiteiten en prestaties' wordt over het beheren en onderhouden van de Brabantse wegen vermeld: "We geven uitvoering aan de meerjarige kwaliteitsvisie op de beheer- en onderhoudstaak van onze provinciale wegen zoals eind 2017 vastgesteld. Hierin leggen we ons ambitieniveau vast, de prijs/kwaliteit verhouding, geven daarin ruimte aan innovatie en duurzaamheid, en bieden de mogelijkheid voor extra ambities vanuit de regio."

In de paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen (onderhoud wegen) wordt weer aangegeven dat de provincie verantwoordelijk is voor het in stand houden van 550 km wegen en er 595 kunstwerken (waarvan 150 bruggen en viaducten en tunnels) in de provincie aanwezig zijn. Ook wordt weer vermeld dat in 2013 het instandhoudingsplan Civiele Kunstwerken door GS is vastgesteld en dat dit plan een doorlooptijd van 5 jaar heeft en gericht is op het huidige functioneren van de weg en haar kunstwerken.

Tot slot wordt opgemerkt dat eind 2017 door PS de Kwaliteitsnota Onderhoud Provinciale Infrastructuur is vastgesteld.