



Aan
Provinciale Staten

Onderwerp
Bepalen vervangingsinvesteringen (stille lasten) voor de provinciale infrastructuur

1. Beslispunten
 1. een krediet beschikbaar te stellen ten behoeve van de inspecties vervangingsinvesteringen voor een bedrag van € 525.000.
2. Inleiding

Het Collegeakkoord Flevoland 2011 - 2015 geeft aan dat het beheer en onderhoud van infrastructuur tot de taken behoort, waarop de provincie zich wil concentreren. In dat akkoord is ook aangegeven, dat er voor 2014 en 2015 jaarlijks € 4,5 mln. is gereserveerd voor de stille lasten problematiek. Stille lasten zijn de vervangingsinvesteringen van de wegen en vaarwegen, waarmee in de begroting tot nu toe geen rekening is gehouden. De jaren 2012 en 2013 zouden moeten worden gebruikt om de situatie nader in beeld te brengen. Het doel daarvan is dat de provincie op de meest kostenefficiënte wijze de provinciale infrastructuur (assets) in stand kan houden. Tot de infrastructuur worden niet alleen de wegen en viaducten gerekend, maar ook de sluisen, oeverbeschoeiing en beweegbare bruggen, alsmede de bebording, bomen, groenstroken langs de provinciale wegen én vaarwegen.

Tijdens de behandeling van de provinciale begroting in november 2011 is de motie van de SP, waarbij is verzocht het onderzoek naar de stille lastenproblematiek zodanig te versnellen dat het in het 4^e kwartaal van 2012 aan u kan worden aangeboden, niet aangenomen. Wel heeft het college van Gedeputeerde Staten aangegeven te willen nagaan op welke wijze aan de strekking van de motie kan worden tegemoet gekomen. Met de voorgestelde gefaseerde uitvoering en rapportage van de inspecties wordt hier invulling aan gegeven.

Het bepalen van de vervangingsinvesteringen is onderdeel van het proces van professionalisering van beheer en onderhoud, dat in 2009 is gestart en onder de naam van Beheerplan Infrastructuur wordt uitgevoerd.

3. Beoogd effect

Inzicht krijgen in de omvang van de noodzakelijke vervangingsinvesteringen, die de komende decennia moeten worden gedaan in de provinciale weg- en water infrastructuur.
4. Argumenten
 - 1.1 *Om het economisch juiste moment van vervanging te bepalen is de realistische rest-levensduur belangrijk*
Het college van Gedeputeerde Staten heeft het voornemen om vanaf 2014 jaarlijks een structureel bedrag beschikbaar gesteld van € 4,5 miljoen om te vervangingsinvesteringen te bekostigen. In de jaren 2012 en 2013 moet worden gezien of dit bedrag benodigd is.
De problematiek van de vervangingsinvesteringen (stille lasten) was bekend en is voor het eerst in 2009 financieel vertaald in een rapportage van Cebeon. Ter indicatie: er is berekend dat over de periode 2010 - 2060 een bedrag van circa € 23 mln. per jaar nodig is om de noodzakelijke

Besluitvormingsronde Statendag
28 maart 2012

Agendapunt

Lelystad
10 januari 2012

Registratienummer
1252022

Inlichtingen
K.E. van der Wielen

Afdeling/Bureau
WVV

vervangingen te bekostigen. Sinds de vorming van de provincie zijn er in de begroting namelijk geen middelen opgenomen voor de vervanging van de infrastructuur (wegen, sluisen, bruggen etc.) die in 1986 is overgenomen van het Rijk.

In toenemende mate komen onderdelen van die infrastructuur in aanmerking voor vervanging, soms vanwege onderdom en soms omdat ze niet meer voldoen aan de huidige eisen van gebruik. De vervangingsmaatregelen die tot nu toe al zijn uitgevoerd, zijn ten laste gebracht van de voorziening niet-jaarlijks onderhoud (NJO). In het PMIT 2012 - 2016 zijn ook enkele van dergelijke projecten opgenomen. De voorziening dreigt hierdoor in de komende jaren uitgeput te raken, waardoor het NJO in het gedrang komt.

Het moment dat de infrastructuur moet worden vervangen is afhankelijk van de toekomstige risico's voor bedrijfszekerheid en veiligheid. Om hierover de juiste beslissingen te nemen moet de technische staat (doet het het nog) in combinatie met de functionaliteit (doet het nog waar het voor is bedoeld) in beeld worden gebracht. In de praktijk ligt de feitelijke, realistische levensduur vaak verder weg dan de theoretische. Het scherp in beeld hebben van de realistische levensduur betekent, dat de vervanging in een later jaar plaatsvindt dan tot nu toe is berekend en daardoor leidt tot een uitstel van vervangingsinvesteringen. Met deze benadering wordt vervanging doelmatig en op het economisch juiste moment uitgevoerd gericht op het beheer en management van de provinciale infrastructuur.

1.2 Alleen door "diepte-inspecties" kan die rest-levensduur worden bepaald

Per onderdeel van de infrastructuur wordt onderzocht wat de resterende levensduur van de wegen en de kunstwerken is en welke middelen voor vervanging nodig zijn. De schatting (op basis van kengetallen) is, dat er voor het geheel een eenmalig bedrag nodig is van maximaal € 1,2 miljoen. Dit bedrag is zo groot omdat die noodzakelijke inspecties letterlijk en figuurlijk diepgaander en ook uitgebreider zijn dan gebruikelijk. De inspectie van de 600 km. provinciale weg (inclusief parallelwegen) en 300 km. fietspad wordt begroot op in totaal € 675.000. Dit is op basis van een eerdere, soortgelijke inspectie van de Oosterringweg. Maar niet elk weggedeelte hoeft zo intensief te worden geïnspecteerd: per kilometer betekent dit gemiddeld € 1.000 voor de wegen en € 250 voor de fietspaden.

Van de in totaal 100 kunstwerken moeten er 50 tot 60 worden geïnspecteerd op draagkracht. Een zelfde opdracht heeft de provincie Overijssel ca. € 300.000 gekost. Van deze groep kustweken zijn er 10 waar een meer gedetailleerd onderzoek nodig is, zoals vorig jaar uitgevoerd bij de Muntweg. De kosten daarvan bedroegen € 15.000, zodat hiervoor een bedrag nodig is van € 150.000. De resterende onderdelen van de infrastructuur vragen een minder intensief onderzoek. Het gaat dan vooral om de Openbare Verlichting, de Verkeersregel Installaties en de oeverconstructies van de provinciale vaarten. De schatting is, dat hiervoor een bedrag nodig is van in totaal € 75.000.

1.3. Gefaseerd inspecties uitvoeren betekent een betere grip op het proces

De omvang van de te inspecteren infrastructuur is relatief groot. Het is om meerdere redenen verstandig om de uitvoering ervan te faseren:

- 1) het benodigde bedrag voor de diepte-inspecties is op dit moment te groot om op korte termijn beschikbaar te krijgen en er is onvoldoende dekking voor de te maken kosten (namelijk € 1,2 miljoen);
- 2) de werkzaamheden om deze inspecties uit te voeren moeten worden opgedeeld in behapbare eenheden, omdat er naast de reguliere werkzaamheden onvoldoende menskracht beschikbaar is;
- 3) de ervaringen uit de eerste fase kunnen worden gebruikt voor de volgende fase(n).

Nadat de conclusies uit de eerste fase in het 2^e kwartaal 2012 zijn geformuleerd, wordt u in het 3^e kwartaal 2012 geïnformeerd de uitkomsten van de eerste fase. Indien nodig wordt gelijktijdig u een voorstel ter besluitvorming voorgelegd over de reikwijdte en benodigde middelen voor een (eventuele) tweede fase. De afronding van het geheel van de diepte-inspecties vindt plaats uiterlijk in het 3^e kwartaal 2013.

1.4 Openen krediet ten behoeve van inspecties vervangingsinvesteringen

Gelet op de huidige werkwijze ten aanzien van het projectmatig werken is het voorstel een krediet te openen. Provinciale Staten is op grond van haar budgetrecht bevoegd een krediet te openen.

5. Kanttekeningen

1.1 De diepte-inspecties kosten meer dan de geraamde € 1,2 miljoen

De grote omvang en complexiteit van de benodigde gegevens om de werkelijke levensduur van de infrastructuur te achterhalen kan er toe leiden, dat de raming van € 1,2 miljoen te weinig blijkt te zijn. De kwaliteit van de uitkomsten moet namelijk zodanig zijn, dat de juiste conclusies kunnen worden getrokken over de restlevensduur van de infrastructuur. Door de uitvoering van de benodigde inspecties te faseren en de uitkomsten direct te koppelen aan reeds lopende projecten, kan het risico op overschrijving tijdig worden onderkend en daardoor in omvang worden beperkt.

1.2 Tijdelijk lenen van uit niet-jaarlijks onderhoud, waardoor deze de bodem bereikt

Lenen ten laste van de toekomst (voorfinanciering) van uit het niet-jaarlijks onderhoud is nodig om het probleem van de vervangingsinvesteringen nu in beeld te brengen. Daarna kan vanaf 2012 worden aangegeven welke bedragen er nodig zijn voor de vervangingen, het niet-jaarlijks onderhoud en het jaarlijks onderhoud. Het tekort op deze posten kan dan worden aangevuld tot het noodzakelijke niveau.

6. Vervolgproces

De uitkomsten van de diepte-inspecties zijn essentieel om het toekomstige beslag op de middelen voor vervangingsinvesteringen scherp te krijgen. De provincie Flevoland voert, net als bij andere overheden en in het bedrijfsleven inmiddels gebruikelijk is, het proces uit om de infrastructuur op een planmatige, transparante en efficiënte manier te beheren en te onderhouden. De kern hiervan bestaat uit twee onderdelen:

- het doorlopen van de beleidscyclus (Plan-Do-Check-Act);
- het op orde hebben van de areaalgegevens.

In de periode tot en met 2013 zijn in totaal 10 stappen voorzien om het Beheerplan Infrastructuur volledig te hebben geïmplementeerd bij de provincie Flevoland.

7. Advies uit de Opinieronde
PM

8. Ontwerp-besluit
Provinciale Staten van Flevoland,

gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 10 januari 2012, nummer 1251924.

BESLUITEN:

1. een krediet beschikbaar te stellen ten behoeve van de inspecties vervangingsinvesteringen voor een bedrag van € 525.000.

Aldus besloten in de openbare vergadering van Provinciale Staten van 28 maart 2012.

griffier,

voorzitter,

9. Bijlagen
Overzicht Begrotingswijzigingen exploitatie Dienstjaar 2012(HB 1267766).
10. Ter lezing gelegde stukken
Procesnota ontwikkeling beheer en onderhoud van wegen en vaarwegen (HB 1207857).

Gedeputeerde Staten van Flevoland,

secretaris, voorzitter,