

Strategisch Assetmanagement Plan (SAMP) Provincie Noord Brabant 2023-2027

Slim beheren, onderhouden en ontwikkelen

Auteur

Werkgroep SAMP

Datum

14 November 2023

Versiebeheer

Versie	Datum	Omschrijving	Opgesteld	Gecontroleerd	Goedgekeurd
1.0	14-09-2023	1e versie	Werkgroep SAMP*	Wim Rechmann	Bart Swaans
1.2	14-11-2023	1e versie + update H10	Werkgroep SAMP*	Wim Rechmann	Bart Swaans

*Werkgroep SAMP

Dit SAMP is opgesteld door de werkgroep SAMP in opdracht van de Programmamanager Multimodale Bereikbaarheid, Bart Swaans. De werkgroep bestaat uit een afvaardiging vanuit provincie Noord-Brabant en Royal HaskoningDHV. De leden zijn:

Namens provincie Noord-Brabant:

- Wim Rechmann (wrechmann@brabant.nl) (team Asset Owner)
- Suzanne Oostra (soostra@brabant.nl) (team Asset Owner)
- Janus Hermans (jhermans@brabant.nl) (team Asset Manager)
- Erik Schoone (eschoone@brabant.nl) (team Service provider/ Projecten)
- Raymundo Pereira (rpereira@brabant.nl) (team Service provider/ Projecten)

Namens Royal HaskoningDHV:

- Dimitri Koenen (dimitri.koenen@rhdhv.com)
- Eric Delhez (eric.delhez@rhdhv.com)
- Sven Karsenbarg (sven.karsenbarg@rhdhv.com)

Inhoud

1.	Management samenvatting.....	1
2.	Introductie.....	4
3.	Context	5
3.1.	Stakeholders	5
3.2.	Beleidsmatige en wettelijke kaders	6
3.3.	Organisatorische context	7
3.4.	Ontwikkelingen met impact op het assetmanagement	7
4.	De assetmanagement principes.....	9
5.	De scope van assetmanagement	11
5.1.	Het portfolio	11
5.2.	De bijdrage van AM.....	13
6.	Koers voor het portfolio	15
6.1.	Op hoofdlijnen	15
6.2.	Uitgewerkt in de kernwaarden	15
6.3.	Kritische prestatie indicatoren	20
6.4.	Inzet van risicomanagement	22
7.	Koers voor het assetmanagementsysteem.....	23
7.1.	Organisatie	23
7.2.	Processen	25
7.3.	Rollen.....	26
7.4.	Risico's	27
8.	Randvoorwaarden	29
8.1.	Financieel kader	29
8.2.	Risicoafweging	29
8.3.	Data en Digitalisering	29
8.4.	Gebiedsgericht werken mogelijk maken	29
8.5.	Monitoring en evaluatie innovaties	29
8.6.	Duidelijkheid en competenties Assetmanagement Organisatie.....	30
8.7.	Levering door de Markt	30
9.	Monitoren en verbeteren	31

9.1.	Planning en control cyclus	31
9.2.	SAMP-cyclus	31
10.	Ontwikkelagenda	32
	Brondocumenten	36
	Bijlage 1: Overzicht gebruikte afkortingen	37
	Bijlage 2: Overzicht ontwikkelingen	38
	Bijlage 3: Dashboard Kritische prestatie indicatoren	41
	Bijlage 4: Scenario's	43
	Bijlage 5. Doelstellingen.....	45
	Bijlage 6. KPI's	46
	Bijlage 7: Provinciale wegen in context	47
	Bijlage 8: Vertaling beleidskaders strategische keuzes AM	48

1. Management samenvatting

In dit Strategisch Asset Management Plan (SAMP) staat onze eigen provinciale infrastructuur centraal: 550 km wegen en 540 km fietspaden. In het SAMP leggen we de assetmanagement-principes, -doelen, -strategie en bijbehorende middelen vast voor deze provinciale infrastructuur. Het SAMP geeft een helder kader waarmee we kunnen sturen op doelstellingen, risico's en middelen.

Onze provinciale infrastructuur functioneert in een context die sterk in beweging is. Zo worden er bijvoorbeeld steeds hogere eisen aan de infrastructuur gesteld op het gebied van duurzaamheid en leefbaarheid en hebben we tegelijkertijd te maken met stikstof, forse prijsstijgingen en verlaging van budgetten. We zullen dan ook, sterker dan voorheen, keuzes moeten maken.

Door deze keuzes te verbinden aan onze assetmanagement principes en de opgestelde (beleids)doelen komen tot een aanpak voor het assetmanagement binnen de provincie uitgewerkt in vier thema's (Bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid).

We zien dat de invulling van de ambitie verschuift richting slim beheren, onderhouden en ontwikkelen van onze provinciale infrastructuur. Om aan de ambities in de beleidskaders te voldoen zijn er basisopgaves en plusopgaves bepaald, waarbij wij de komende jaren voornamelijk in zetten op het op kwaliteit houden van ons huidige areaal (de basisopgave)

De gemaakte keuzes passen binnen het bestaande beleid. Wel kiezen we voor een deels andere manier van invullen wat invloed heeft op het (de snelheid) van het waarmaken van de ambities. In de kern maken we in dit SAMP twee richtinggevende keuzes weergegeven in Figuur 1.

Keuze 1

- We focussen op een duurzame instandhouding van onze assets op een kwaliteitsniveau waarmee we de assetmanagement thema's duurzaam borgen.

Keuze 2

- Daar waar duurzame instandhouding niet volstaat om risico's afdoende te beheersen danwel een acceptabele vooruitgang op onze ambities te boeken zetten we in op beperkte en gerichte(risico- en kansgestuurde) verbetermaatregelen.

Primaire focus op niet-infrastructurele mensgerichte en verkeersmanagement maatregelen.

Figuur 1, richtinggevende keuzes

De belangrijkste keuzes voor de thema's staan hieronder weergegeven.

Bereikbaarheid

- Voortzetten van het borgen van de kwaliteit van de bestaande infrastructuur op kwaliteitsniveau B (beheer en onderhoud), met specifieke aandacht voor het voorkómen van ongeplande (want onvoorspelbare) niet-beschikbaarheid.
- Niet meer investeren in capaciteitsknelpunten, tenzij er sprake is van een onacceptabel bereikbaarheidsknelpunt en capaciteitsontwikkeling van ons portfolio de beste oplossing is daarvoor of er een substantiële winst wordt behaald ten aanzien van verkeersveiligheid, leefbaarheid en/of ruimtelijke kwaliteit.
- Onderzoeken en zo mogelijk implementeren van verdere optimalisatie van verkeersmanagement en incidentmanagement met het oog op (nog) betere benutting en stimuleren van OV en fiets.
- Waar mogelijk en gewenst overdracht van wegen om op termijn structureel kosten te besparen.
- Meer dan tot op heden differentiëren in onze AM-werkwijze (bv. in het stellen van contract-eisen) op basis van de in hoofdstuk 4 aangegeven wegcategorisering

Verkeersveiligheid

- De kwaliteit van de bestaande infrastructuur op kwaliteitsniveau B houden met adequaat en duurzaam beheer en onderhoud, zodat verkeersonveiligheid als gevolg van de conditie van onze infrastructuur te allen tijde wordt voorkomen.
- Gericht en risico gestuurd verbeteren van wegvakken/locaties met grootste risico's.
- Borgen van veiligheid van weggebruikers, wegwerkers en omwonenden tijdens evenementen, wegwerkzaamheden en incidenten.
- Het verkennen van mogelijkheden om met behulp van niet-infrastructurele maatregelen (bv. verkeersmanagement in de vorm van snelheidsverlagingen) een positief effect op de verkeersveiligheid te realiseren.
- Het verbeteren van monitoring en evaluatie van uitgevoerde verkeersveiligheidsmaatregelen.

Leefbaarheid

- Doorgaan met het nemen van bron-, overdracht- en gevelmaatregelen om de geluidhinder verder te beperken conform de wettelijke kaders.
- Verkennen mogelijkheden van niet-infrastructurele maatregelen om de leefbaarheid te verbeteren, zoals bijvoorbeeld snelheidsverlagingen en stimuleren OV/fiets ten koste van autoverkeer. Bovendien willen we hierbij, meer dan voorheen, de samenwerking zoeken met gemeenten om kansen te benutten.
- Binnen de beleidskaders uitwerken en implementeren van een gestructureerde aanpak van trillinghinder.

Duurzaamheid

- Energie en CO2: verkennen in hoeverre we binnen onze AM-taak deze uitstoot wel indirect kunnen beïnvloeden door duurzame mobiliteit met OV en fiets te stimuleren
- Klimaatadaptatie: bestaande inventarisatie om zetten naar een concreet maatregelprogramma om de klimaatrisico's nu en in de toekomst op een acceptabel niveau te brengen dan wel te houden

- Biodiversiteit: mogelijkheden gaan verkennen om in onze infraprojecten, meer dan voorheen, een bijdrage te leveren aan natuur- en waterdoelen
- Circulariteit: Doorzetten koers t.a.v. circulariteit

Om dit alles te kunnen realiseren is het ook nodig om de organisatie en onze assetmanagement werkwijze verder te ontwikkelen. De belangrijkste keuzes en ontwikkelpunten hierin zijn:

- Completeren invulling KPI's en volledig maken van KPI-rapportage richting Asset Owner
- Voortgang op portfolio niveau inzichtelijk maken
- Verder ontwikkelen risicomanagement: impliciete afwegingen meer uniform en expliciet te maken
- Ambities en doelstellingen t.a.v. het AM-systeem nader concretiseren
- Initiatieven zoals intervisies, coaching stimuleren en inrichten
- Identificeren en uitvoeren specifieke AM-trainingen
- Door ontwikkelen SAMP, AMPs, project- en onderhoudsplannen
- Uitwerken AMP's en project- en onderhoudsplannen in lijn met het SAMP
- Ontwikkelen en leren in de verschillende AM rollen
- Inventarisatie maken van de belangrijkste risico's ten aanzien van ons AM-systeem

2. Introductie

Dit Strategisch Assetmanagement Plan (kortweg: SAMP) gaat over onze provinciale infrastructuur, bestaande uit 550 km wegen en 540 km fietspaden. Deze infrastructuur maakt deel uit van een groter regionaal en (inter)nationaal netwerk en is van grote waarde voor onze samenleving. Het stelt elke dag vele mensen in staat om te werken, studeren, ontmoeten en recreëren en maakt goederentransport voor mensen, organisaties en bedrijven mogelijk. Het is dan ook van groot maatschappelijk belang dat onze infrastructuur veilig en functioneel is en blijft. Vandaag en in de toekomst.

Onze provincie heeft als eigenaar en beheerder de zorg voor deze veiligheid en functionaliteit. We noemen deze zorgtaak "assetmanagement" (vanaf hier: AM) en we vullen deze taak in door onze provinciale infrastructuur te beheren, in stand te houden en te ontwikkelen.

De AM-taak bevat een groot aantal onderdelen zoals bijvoorbeeld het ontwikkelen van assetmanagement-beleid en de programmering, voorbereiding en uitvoering van contracten, projecten en andere activiteiten. Om deze veelomvattende taak naar behoren uit te kunnen voeren hebben wij de afgelopen jaren gewerkt aan het implementeren van het AM-gedachtengoed. Eén van de resultaten daarvan is dit SAMP.

Het SAMP is hét centrale strategische AM-document van onze organisatie. In het SAMP leggen we de AM-principes, -doelen, -strategie en bijbehorende middelen vast voor de provinciale infrastructuur. Het SAMP geeft een helder kader waarmee we kunnen sturen op doelstellingen, risico's en middelen.

De definitie van AM is "de gecoördineerde activiteiten van een organisatie om waarde te realiseren uit assets". Deze waarde dient binnen bepaalde kaders te worden gerealiseerd. De context (stakeholders, beleid, wetten, ontwikkelingen etc.) waarin we als AM-organisatie met onze assets opereren geeft sterk richting aan de waarde en de kaders. Dat is de reden dat we in dit SAMP beginnen met het duiden van die context. In het vervolg van dit SAMP vertalen we de context vervolgens naar de manier waarop we onze assets managen.

Een belangrijk onderdeel van AM is continue verbetering. We hebben de afgelopen jaren veel bereikt met de implementatie van het AM-gedachtengoed. Tegelijkertijd zien wij nog punten die we kunnen verbeteren. Daarom is in dit SAMP ook een ontwikkelagenda opgenomen.

3. Context

Brabant heeft de afgelopen decennia een enorme ontwikkeling doorgemaakt. Brabant is een top kennis en innovatieregio met een prachtig landschap, mooie steden en gemoedelijke dorpen. Brabant is een belangrijk onderdeel van het grootstedelijk netwerk van Nederland, evenals de Europese Deltametropool, en voegt daar een eigen kwaliteit aan toe. Brabant is koploper van de Nederlandse economie en speelt een toonaangevende rol op het gebied van agrofood, hightech, logistiek en industrie [1]. In dit hoofdstuk wordt u als lezer meegenomen in de context waar binnen wij de AM-taak van onze mooie Brabantse provinciale infrastructuur uitvoeren.

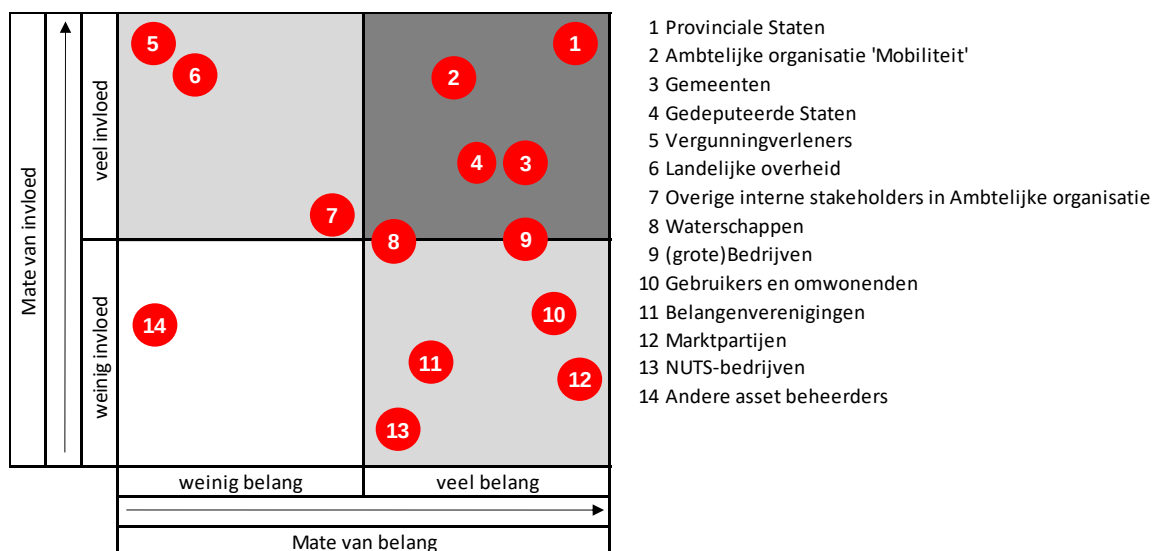
3.1. Stakeholders

Vanuit het assetmanagement perspectief hebben wij te maken met een breed scala aan stakeholders. Er zijn er echter een paar die eruit springen en veel invloed hebben op en belang hebben bij de manier waarop wij werken. De drie belangrijkste stakeholders zijn: provinciale staten, gedeputeerde staten en ambtelijke organisatie mobiliteit. Zij verzorgen een belangrijk deel van het beleid waarop de AM-organisatie zich dient te richten. Het is van belang dat wij de wensen van onze stakeholders in beeld hebben.

Daarnaast zien we dat ook de gemeenten een belangrijke stakeholder voor ons zijn. De begrijpelijke dynamiek bij gemeentelijke stakeholders beïnvloedt onze assets en ons AM, bijvoorbeeld de ontsluitingen van nieuwe woonwijken.

Daarnaast zien we dat de vergunningverleners en landelijke overheid veel invloed hebben op ons werk, maar dat ze minder belang hebben bij onze werkzaamheden. Het is vanuit ons dus belangrijk om goed aangesloten te blijven bij de ontwikkelingen vanuit hun kant en waar nodig onze belangen uit te dragen.

In Figuur 2 staat een overzicht en positionering van de geïdentificeerde stakeholders.



Figuur 2: stakeholders

3.2. Beleidsmatige en wettelijke kaders

De kaders waarbinnen we onze provinciale infrastructuur moeten managen vinden we in beleid en geldende wet- en regelgeving. Dit komt mooi samen in de herijking van beleidsnota 'Kwaliteit (onderhoud) Provinciale Infrastructuur' (lees; K(O)PI). Hierin zijn onze assetmanagement thema's omschreven en afgeleid van onze kernwaarden uit de Brabantse omgevingsvisie [1], Wegen- & wegenverkeerswet [2], het al eerdergenoemde Beleidskader Mobiliteit koers 2030 [3] en de overige beleidskaders. In het figuur 3 hiernaast is deze opbouw goed weergegeven.

1. Brabantse omgevingsvisie en verordening.

De context vanuit de provinciale organisatie begint bij de omgevingsvisie waarin een vijftal kernwaarden voor de provinciale werkwijze zijn gedefinieerd [1]:

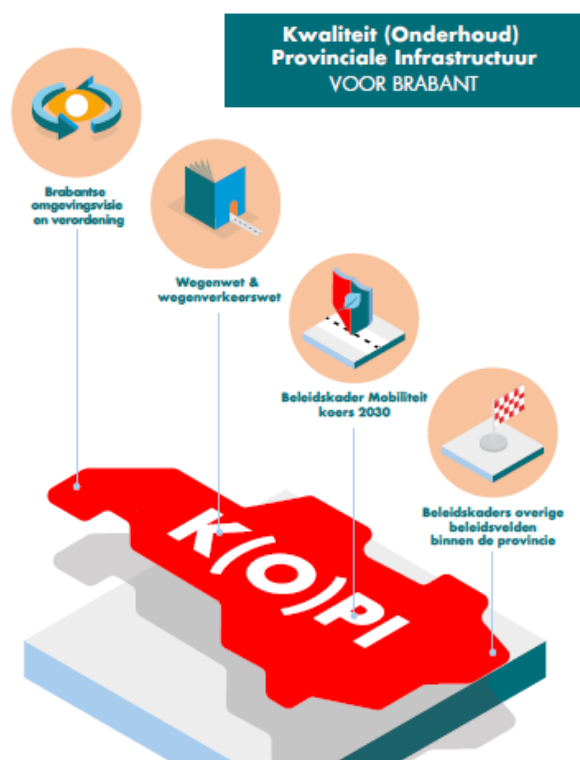
- We gaan voor meerwaarde-creatie;
- We gaan voor technische én sociale innovatie;
- We gaan voor kwaliteit boven kwantiteit;
- We gaan voor steeds beter;
- We gaan voor proactief en preventief boven gevolgbeperking en herstel.

Deze kernwaarden vormen samen met de algehele provinciale opgave: *Werken aan veiligheid, gezondheid en omgevingskwaliteit*, de basis voor een vijftal hoofdogaven waar we ons op focussen in de ontwikkeling richting 2030. Dit gaat om:

- Gezonde & Veilige Leefomgeving
- Energietransitie
- Klimaatproof
- Duurzame verstedelijking/ vitaal platteland en mobiliteit
- Duurzame concurrerende economie

2. Wegenwet & wegenverkeerswet

Daarnaast zijn wij op grond van de wegenwet en wegenverkeerswetgeving als eigenaar van de provinciale infrastructuur onderhoudsplichtig en daarmee wettelijk verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid en bereikbaarheid op onze infrastructuur en het beheer en onderhoud ervan. Onder onze infrastructuur vallen onder andere wegen, fietspaden en bruggen. De instandhouding van de provinciale infrastructuur bestaat uit dagelijks beheer en onderhoud,



Figuur 3, Opbouw van het Kwaliteit (Onderhoud) Provinciale Infrastructuur [4]

groot onderhoud en vervanging. De provincie is verantwoordelijk zowel voor instandhouding als voor verdere ontwikkeling van deze infrastructuur. Verbetering komt voort uit nieuwe wegen of reconstructie van bestaande wegen. De nieuwe en verbeterde infrastructuur zal ook weer onderhouden moeten worden.

3. Beleidskader Mobiliteit.

De lijn vanuit de omgevingsvisie en de geldende wet- en regelgeving zijn vervolgens vertaald door de verschillende beleidsvelden binnen de provincie naar eigen beleidskaders. Voor het assetmanagement is het beleidskader Mobiliteit het belangrijkste daarin. Zoals weergegeven in het beleidskader mobiliteit hebben wij de afgelopen jaren hebben veel geïnvesteerd in verbeteringen in ons provinciale wegennet. Daardoor is ons areaal verder uitgebreid. De benodigde uitbreiding is grotendeels gerealiseerd en we zien de opgave voor onze provinciale infrastructuur verschuiven van nieuwbouw naar beheer en onderhoud [4]. In hoofdstuk 6 borduren we hierop voort.

4. Beleidskaders overige beleidsvelden

Naast het genoemde beleidskader Mobiliteit zijn er ook andere beleidskaders waarin Provinciale Staten doelstellingen hebben vastgesteld die het beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur (kunnen) raken. Deze nemen wij mee en hebben wij vertaald in onze opgaves, we willen hiervoor verwijzen naar hoofdstuk 6.

3.3. Organisatorische context

Als provincie hebben we te maken met zowel een politieke als een ambtelijke organisatie waarbij de dynamiek bij beiden verschillend is. We hebben ervoor gekozen om onze ambtelijke organisatie in te richten volgens het HOF principe [5].

Hierbij borgt de Hiërarchische-organisatie (vanaf hier: H-organisatie) de ontwikkeling, groei, werving etc. binnen onze organisatie. De Operationele-organisatie (vanaf hier: O-organisatie) geeft uitvoering aan de verschillende programma's, opgaves etc. van de provincie. De Functionele-organisatie (vanaf hier: F-organisatie) borgt het behoud, overdracht en ontwikkeling van kennis.

Daarnaast zijn we in 2014 begonnen met de implementatie van assetmanagement. Dit heeft in de O-organisatie grote invloed gehad op de verschillende werkprocessen en wordt de komende periode verder uitgerold. De implementatie van AM en het bestuurlijk vastleggen hiervan is dus van grote impact geweest voor het realiseren van de ambities richting 2030.

De laatste jaren werken we meer en meer gebiedsgericht binnen de provinciale organisatie. Hier spelen we vanuit AM op in.

3.4. Ontwikkelingen met impact op het assetmanagement

Als laatste onderdeel van de context kijken we naar de veranderingen in onze omgeving. Wij hebben de belangrijkste ontwikkelingen geïdentificeerd en beschreven in 'Bijlage 2: Overzicht ontwikkelingen'. De volgende ontwikkelingen zijn geïdentificeerd:

- Stikstof: De ontwikkeling rondom stikstof heeft effect op vergunningverlening. Op basis van de huidige situatie verwachten we dat regulier onderhoud en 1-op-1 vervangingen door kunnen gaan.
- Energietransitie: De elektrificatie van het autoverkeer heeft maar beperkt impact qua geluid, uitstoot en rijgedrag. Het gebruikt van provinciale gronden door netbeheerders voor kabels is behapbaar.
- Mobiliteitsgedrag: Mensen maken bewuster keuzes in te nemen mobiliteitsoplossing. De provincie verzet de inzet van bereikbaarheid richting verkeersveiligheid en mobiliteitstransitie.
- V&R opgave: De assets verouderen, dit zorgt voor het oplopen van de V&R kosten in de toekomst.
- Politiek-bestuurlijke dynamiek: Er komt meer versplintering in het politieke en bestuurlijke landschap. Met de nieuwe coalitie zal dit mogelijk leiden tot kleine accentverschillen op de huidige koers.
- Marktprijsontwikkeling: De marktprijzen zijn hard gestegen en blijven hoog. Dit betekent dat je per saldo binnen dezelfde budgettaire kaders minder werk kan doen.
- Budgettaire kaders: De provinciale financiële buffer begint leeg te raken. Voor nu is er voldoende budget voor de basis opgave.
- Wet- en regelgeving: Er is nieuwe (landelijke) wet- en regelgeving in aantocht dit impact heeft op de provinciale organisatie. M.n. de omgevingswet heeft impact.
- Maatschappij & omgeving: Er komt steeds meer maatschappelijke druk op de duurzaamheids- en leefbaarheidsthema's. Dit geeft extra druk om de gestelde ambities daadwerkelijk te realiseren.

De ontwikkelingen ten aanzien van stikstof, kaderrichtlijn water, vergunningen, budget, capaciteit en ambities vanuit andere beleidsvelden zorgen ervoor dat we andere keuzes moeten maken om onze ambities waar te maken. De impact van deze ontwikkelingen nemen we mee in hoofdstuk 6 en 7 voor de koers voor het portfolio en het assetmanagementsysteem.

4. De assetmanagement principes

In hoofdstuk 3.2 zijn de kernwaarden van de provinciale werkwijze weergegeven. Om hier goed invulling aan te geven tijdens ons werk hebben we deze verder geconcretiseerd als assetmanagement principes. Deze principes geven aan wat wij belangrijk vinden bij het uitvoeren van de verschillende activiteiten.

1. **We werken volgens de assetmanagementmethodiek.**

Als basis van onze werkwijze gebruiken wij de filosofie van assetmanagement zoals beschreven in het iAMPro-assetmanagementmodel van het CROW en in de ISO55000¹standaard.

2. **We werken belangen- en risico gestuurd.**

We werken belangen- en risico gestuurd. We houden bij het maken van keuzes altijd rekening met de impact die deze keuzes kunnen hebben op onze stakeholders.

3. **We werken gebieds- en systeemgericht**

We denken en handelen vanuit het gehele assetsysteem van provinciale wegen, waarbij we altijd de context van specifieke gebieden in ogenschouw nemen.

4. **We werken vanuit een basisopgave als minimum**

Het minimale wat moet worden gedaan om aan de gestelde kaders en eisen te voldoen zien wij als onze basisopgave, welke altijd gerealiseerd dient te worden. De ambities die wij op verschillende thema's hebben proberen we als plusopgave hier bovenop te realiseren.

5. **We werken toekomstgericht**

Assetmanagement is vooruitkijken en anticiperen op de toekomst. Wij passen waar nodig onze werkwijze en assets aan om klaar te zijn voor de toekomst, bijvoorbeeld voor klimaatadaptie.

6. **We werken duurzaam en circulair**

De impact van onze werkzaamheden op de planeet willen wij verder verminderen. Daarom kiezen wij voor duurzame en circulaire alternatieven en stellen hieraan ook eisen aan onze leveranciers.

7. **We werken data gedreven**

Besluiten nemen wij op basis van data. Wij zorgen er dan ook voor dat onze data actueel, betrouwbaar en compleet is.

8. **We werken op basis van optimale levensduurkosten**

Wij willen zorgvuldig met de beschikbare financiële middelen omgaan. Daarom

¹ De ISO 55000 is de wereldwijd bekende standaard voor assetmanagement en beschrijft aan welke eisen een goede assetmanagement organisatie moet voldoen en geeft richting om dit te bereiken.

optimaliseren wij de kosten van assets over de gehele levensduur van de assets. Zo verdienen we bijvoorbeeld een extra investering in de kwaliteit van assets bij een aanleg- of vervangingsproject ruimschoots terug in structureel lagere onderhoudskosten.

9. **We stimuleren innovatie daar waar het meerwaarde heeft**

Innovatie is belangrijk voor de samenleving als geheel. Wij stimuleren innovatie, niet als doel op zich maar als middel om onze doelen en ambities slimmer of beter in te vullen.

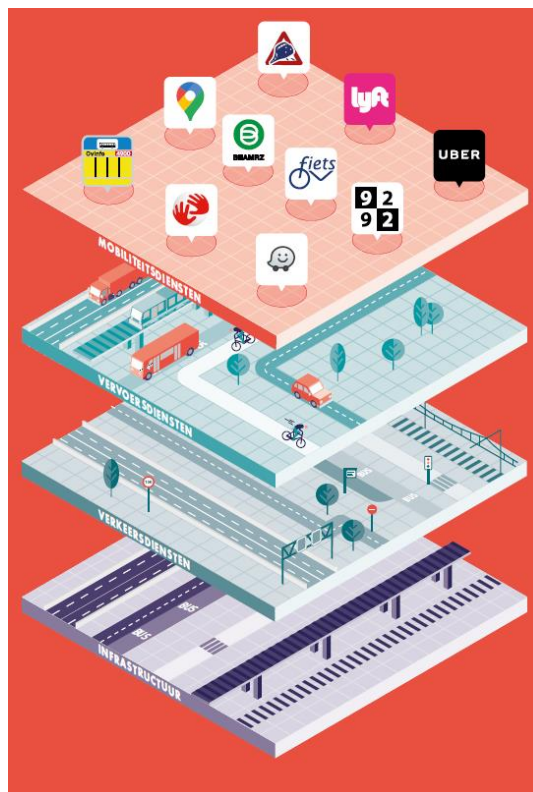
10. **Wij werken samen**

Goed assetmanagement doe je niet alleen. Wij werken daarom intern en extern samen op basis van gelijkwaardigheid waarbij we elkaars rol en taak respecteren. Dit doen we op een open en constructieve manier waarbij we openstaan voor andere ideeën en onze ideeën ook delen met anderen.

5. De scope van assetmanagement

Ons mobiliteitssysteem bestaat niet uit afzonderlijke vervoermiddelen, mobiliteitsdiensten en infrastructurele projecten. We bouwen aan een integraal mobiliteitssysteem. Voertuigen, infrastructuur en diensten vormen één geheel, in samenhang met omgevingskwaliteiten. De reizigers en vervoerders/verladers vormen de spil in dit slimme mobiliteitssysteem. Het moet voor hen een vanzelfsprekende structuur zijn voor het plannen en maken van reizen passend bij hun wensen en voorkeuren. We benaderen het mobiliteitssysteem als een 'lagenmodel'. De resultaten die we de komende jaren willen behalen, bekijken we steeds in het licht van een duurzame en structurele versterking van het systeem [3].

Om de provinciale infrastructuur optimaal te laten functioneren zullen alle lagen zoals in het model hiernaast is weergegeven in Figuur 4 een bijdrage moeten leveren. Vanuit assetmanagement is de reikwijdte beperkt tot de onderste twee lagen 'Infrastructuur' en 'Verkeersdiensten'. Hiermee bedoelen we dat wij gaan over de fysieke provinciale infrastructuur (laag 1) en de manier waarop deze provinciale infrastructuur gebruikt kan worden (laag 2). Belangrijke taken die we uitvoeren om dit te bereiken is de vergunningverlening, het verkeers- én incidentmanagement.



Figuur 4: lagenmodel vanuit het beleidskader Mobiliteit

5.1. Het portfolio

De infrastructuur die wij beheren bestaat uit een divers portfolio aan assets. In tabel 1 staat een overzicht hiervan.

Omschrijving Beheerobjecten	Aantal	Eenheid
Provinciale wegen	550	Km
Fietspad	540	Km
Civiele Kunstwerken	866	Stuks
Faunatunnels	360	Stuks
Faunavoorzieningen overig	1350	Stuks
Verkeersregelinstantie ²	90	Stuks
Wegbermen	10,6	Km ²
Bomen	62000	Stuks
Lichtmasten	9000	Stuks

² Waarvan de helft inmiddels is uitgevoerd als 'intelligent' systeem.

Overige assets zoals (geluidschermen, geleiderails, verkeersborden, bewegwijzeringsborden, bushaltes, marking etc.)

Zie bijlage van 'Herijking K(O)PI' [4]

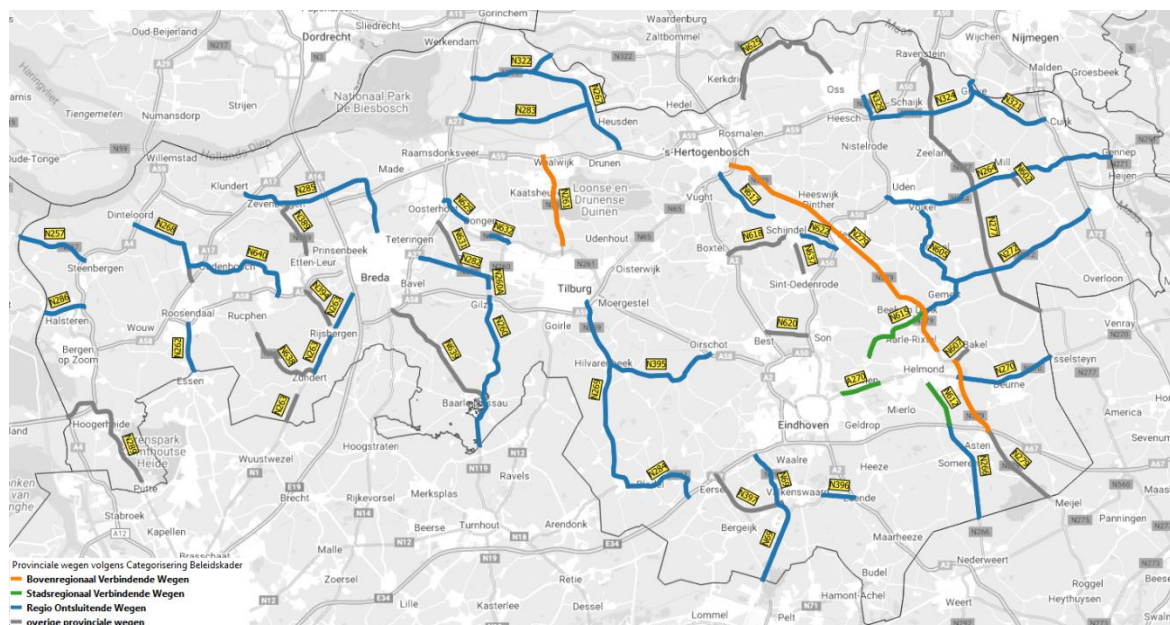
Tabel 1, Beschrijving areaal Provincie Noord-Brabant [4].

Onze assets zijn verdeeld over de provincie en doorkruisen het Brabantse landschap. Dit maakt dat we veel raakvlakken en aansluitingen hebben met andere beheerders. In het beleidskader mobiliteit is de volgende functionele categorisering;

- Bovenregionaal verbindende wegen: verbindingen met een functie voor het bovenregionaal verkeer over middellange afstanden tussen stedelijke regio's en van stedelijke regio's met het hoofdwegennet.
- Stadsregionaal verbindende wegen: verbindingen van stedelijke regio's in Brabant met het (boven)regionale (hoofd)wegennet en met een ontsluitende functie binnen stedelijke regio's.
- Regio ontsluitende wegen: overige regionale wegen met een gebied ontsluitende functie voor de regio.
- Lagere orde wegen: dit zijn de overige wegen die in beheer zijn bij de provincie zonder duidelijk regionaal belang.

Figuur 5 geeft een overzicht van de verschillende wegen in de provincie.

Bij het maken van keuzes en plannen in dit SAMP en onderliggende documenten houden we rekening met deze categorisering en kunnen dus effectief differentiëren.



Figuur 5: overzicht provinciale wegen

5.2. De bijdrage van AM

Kijkend naar de context beschreven in hoofdstuk 3 hebben we een 4-tal thema's gedefinieerd, als afgeleide van de kernwaarden, die de kwaliteit van de provinciale infrastructuur [4] bepalen:

1. Verkeersveiligheid
2. Leefbaarheid³
3. Bereikbaarheid
4. Duurzaamheid
 - a. Energie & CO₂
 - b. Klimaatadaptatie
 - c. Biodiversiteit
 - d. Circulariteit

Deze thema's zijn in onze AM-afwegingen altijd aan de orde, het belang van de verschillende thema's kan per opgave en/of gebied anders zijn. We werken namelijk steeds meer gebiedsgericht wat betekent dat het thema 'Leefbaarheid' bijvoorbeeld een andere rol speelt in stedelijke dan in landelijke gebieden. Ook werken we steeds meer systeem gericht waarbij we kijken naar het gehele assetsysteem in plaats van naar de individuele asset; ook hier ontstaan verschillen in het prioriteren.

Wij leveren vanuit assetmanagement een bijdrage aan het realiseren van de beleidsdoelen op ieder thema. Naast onze bijdrage zullen ook anderen moeten bijdragen om de doelen in zijn geheel te kunnen realiseren. In Tabel 2 hieronder staat de mogelijke bijdrage vanuit AM op de verschillende thema's.

Thema	Bijdrage
Verkeersveiligheid	• Borgen benodigde kwaliteit wegennet, zowel qua inrichting als qua onderhoud • Borgen adequaat verkeersmanagement • Borgen veiligheid weggebruikers, wegwerkers en omwonenden tijdens evenementen, werkzaamheden, incidenten e.d.
Bereikbaarheid	• Borgen benodigde kwaliteit wegennet, zowel qua inrichting als qua onderhoud • Borgen adequaat verkeersmanagement en incidentmanagement
Leefbaarheid	• Beperken geluidoverlast • Beperken overlast door trillingen en stank • Beperken barrièrewerking infrastructuur • Stimuleren OV/fiets door verkeersmanagement en/of asset gebonden voorzieningen • Toevoegen groene elementen aan infrastructuur
Duurzaamheid	• Inzetten op vermindering van energieverbruik/CO₂ en gebruik van duurzame energiebronnen bij exploitatie, aanleg en onderhoud • Assets aanwenden voor energie-opwek

³ Onder Leefbaarheid verstaan we milieuaspecten zoals Geluid, Lucht, Trillingen.

- Stimuleren OV/fiets door verkeersmanagement en/of asset gebonden voorzieningen
- In kaart brengen klimaatrisico's voor assets en assetsysteem (infrastructuurnetwerk) en daaruit voortvloeiende maatregelen uitvoeren
- In infraprojecten bijdragen aan natuur- en waterdoelen
- Inzetten op circulaire aanleg, beheer en onderhoud
- Inzetten op biodiversiteitsmaatregelen

Tabel 2: Bijdrage vanuit assetmanagement op de verschillende thema's

6. Koers voor het portfolio

6.1. Op hoofdlijnen

De afgelopen decennia hebben we fors geïnvesteerd in de ontwikkeling van ons portfolio. De nadruk lag daarbij vooral op het verbeteren van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid. Dat heeft ertoe geleid dat onze provinciale infrastructuur “grotendeels af” is, zoals het Beleidskader Mobiliteit [4] beschrijft. Kijkend naar de context, het portfolio en de AM-principes tekent zich de laatste jaren duidelijk een andere koers af die we op hoofdlijnen als volgt kunnen schetsen:

- Naast bereikbaarheid en verkeersveiligheid worden leefbaarheid en duurzaamheid steeds belangrijker in de afwegingen die we maken.
- De focus verschuift van de ontwikkeling van het portfolio naar duurzame instandhouding ervan (de basisopgave). Dat betekent niet dat er helemaal geen ontwikkeling meer plaatsvindt, maar het zal in veel mindere mate zijn dan voorheen en veel meer op basis van scherpe afwegingen van nut en noodzaak.

Deze koers die de afgelopen jaren is ingezet gaan we voor de komende SAMP-periode verder doorvoeren. Kijkende naar de ontwikkelingen beschreven in hoofdstuk 3.4 zijn er verschillende scenario's mogelijk (zie Bijlage 4). We zien dat de financiële kaders de komende periode aanmerkelijk krappere worden en de stikstofproblematiek naar verwachting flinke beperkingen met zich meebrengt in de mogelijkheden om infrastructurele verbeterprojecten uit te voeren. Daarmee komt de nadruk nóg meer te liggen op duurzaam in stand houden wat we al hebben en moeten we, binnen de mogelijkheden die er nog zijn, nog scherpere afwegingen en keuzes maken ten aanzien van ontwikkelprojecten in ons portfolio.

In KOPI zijn de doelstellingen per kernwaarde al uitgewerkt in een basis en een plus opgave (zie Bijlage 5). De manier waarop we deze de komende tijd willen gaan bereiken werken we in de volgende paragrafen verder uit en in bijlage 8 staat een uitgebreider overzicht. We ronden af met een tweetal richtinggevende keuzes die de koers nog eens samenvatten.

6.2. Uitgewerkt in de kernwaarden

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid blijft onverminderd een belangrijk thema voor onze provincie. Een goede bereikbaarheid moet worden gefaciliteerd door het gehele mobiliteitssysteem zoals beschreven in hoofdstuk 4 (vierlagenmodel). Daarbij wil de provincie duurzame mobiliteit, bijvoorbeeld per OV en fiets, bevorderen ten opzichte van de auto. Tevens ligt de nadruk steeds meer op de betrouwbaarheid van de reistijd. Anders gezegd: vertragingen in de reistijd mogen er, binnen bepaalde grenzen, zijn mits ze voorspelbaar zijn. Dan kan de reiziger er namelijk rekening mee houden.

Vertaald naar ons portfolio betekent dit dat de nadruk niet meer ligt op het borgen van optimale doorstroming op onze infrastructuur. Er mogen files zijn, mits ze zoveel mogelijk voorspelbaar zijn en niet leiden tot structurele bereikbaarheidsknelpunten.

De afgelopen jaren was de AM-koers als volgt:

- De kwaliteit van de bestaande infrastructuur op kwaliteitsniveau B houden met adequaat en duurzaam beheer en onderhoud, zodat ons portfolio een hoge functionele beschikbaarheid heeft.
- Investeren in capaciteitsknelpunten, de afgelopen jaren al in afnemende mate.
- Optimaal benutten van bestaande portfolio door verbeteren verkeersmanagement en incidentmanagement.

De AM-koers voor de komende jaren:

- Voortzetten van het borgen van de kwaliteit van de bestaande infrastructuur op kwaliteitsniveau B (beheer en onderhoud), met specifieke aandacht voor het voorkómen van ongeplande (want onvoorspelbare) niet-beschikbaarheid.
- Niet meer investeren in capaciteitsknelpunten, tenzij:
 - Er sprake is van een onacceptabel bereikbaarheidsknelpunt en capaciteitsontwikkeling van ons portfolio de beste oplossing is daarvoor (beschouwd binnen de context van het totale mobiliteitssysteem);
 - Er door de uit te voeren capaciteitsoplossing ook substantiële winst wordt behaald ten aanzien van verkeersveiligheid, leefbaarheid en/of ruimtelijke kwaliteit.
- Onderzoeken en zo mogelijk implementeren van verdere optimalisatie van verkeersmanagement en incidentmanagement met het oog op (nog) betere benutting en stimuleren van OV en fiets.
- Waar mogelijk en gewenst overdracht van wegen om op termijn structureel kosten te besparen. Daarbij houden we nadrukkelijk rekening met de in hoofdstuk 4 aangegeven categorisering als één van de criteria om te bepalen welke wegen vanuit het oogpunt van bereikbaarheid wél en niet voor overdracht in aanmerking komen.
- Meer dan tot op heden differentiëren in onze AM-werkwijze (bv. in het stellen van contract-eisen) op basis van de in hoofdstuk 4 aangegeven wegcategorisering.

Verkeersveiligheid

Op het gebied van verkeersveiligheid hebben we als provincie onverminderd hoge ambities. We willen nul verkeersdoden in 2030 en halvering van het aantal verkeersongevallen in 2030 ten opzichte van 2020 [4]. We hebben als provincie samen met onze partners dan ook de afgelopen decennia fors geïnvesteerd in de verkeersveiligheid, zowel binnen als buiten de AM-scope (zie hoofdstuk 4). Deze investeringen hebben de verkeersveiligheid aanmerkelijk verbeterd.

Tegelijkertijd blijkt uit de ongevallentrend van het afgelopen decennium dat het ondanks deze inspanningen nog niet is gelukt om tot een structureel dalende trend van het aantal ongevallen en slachtoffers te komen en daarmee het realiseren van de geschetste ambitie substantieel dichterbij te brengen. Dit heeft onder meer te maken met de veranderende mobiliteit, zoals bijvoorbeeld het sterk toegenomen E-bike gebruik dat tot aanzienlijk meer fietsongevallen leidt dan voorheen. Maar vooral ook met het feit dat verreweg de meeste ongevallen voortkomen uit menselijke fouten en gedrag van voertuigbestuurders en positieve beïnvloeding daarvan een forse uitdaging blijkt.

De invloed van AM op de verkeersveiligheid is dan ook beperkt. De kern van onze bijdrage zit in het borgen van een goede kwaliteit van onze infrastructuur door adequaat beheer en onderhoud en waar

mogelijk verbetering van de inrichting. Bij deze inrichting maken we gebruik van de principes van Duurzaam & Veilig. Een deel van onze infrastructuur is conform deze principes ingericht. Om al onze infrastructuur conform deze principes in te richten is een investering van ordegröte € 2,5 miljard nodig. Dit is financieel en ook ruimtelijk niet inpasbaar en zou nog heel wat jaren aan doorlooptijd kosten. Bovendien rijst gelet op bovenstaande de vraag in hoeverre deze investering zou leiden tot realisatie van de ambitie. Daarom zetten we binnen onze AM-scope al enige tijd in op een risico gestuurde aanpak, waarbij we de focus zetten op de aanpak van wegvakken/locaties met de grootste veiligheidsrisico's.

Onze AM-koers was de afgelopen jaren als volgt:

- De kwaliteit van de bestaande infrastructuur op kwaliteitsniveau B houden met adequaat en duurzaam beheer en onderhoud, zodat verkeersonveiligheid als gevolg van de conditie van onze infrastructuur te allen tijde wordt voorkomen.
- Gericht en risico gestuurd verbeteren van wegvakken/locaties met grootste risico's.
- Borgen van veiligheid van weggebruikers, wegwerkers en omwonenden tijdens evenementen, wegwerkzaamheden en incidenten.

Deze koers zetten we de komende jaren verder voort waarbij we nóg gericht investeren in verbetermaatregelen conform de risico gestuurde aanpak. Daarnaast zetten we in op:

- Het verkennen van mogelijkheden om met behulp van niet-infrastructurele maatregelen (bv. verkeersmanagement in de vorm van snelheidsverlagingen) een positief effect op de verkeersveiligheid te realiseren.
- Het verbeteren van monitoring en evaluatie van uitgevoerde verkeersveiligheidsmaatregelen.

Leefbaarheid

Leefbaarheid gaat over de kwaliteit van onze leefomgeving. Onze infrastructuur en het verkeer dat er gebruik van maakt zorgen voor mogelijke aantasting van die kwaliteit in de vorm van luchtverontreiniging, geluidhinder, trillinghinder en barrièrewerking.

We hechten als samenleving steeds meer waarde aan leefbaarheid. Dit blijkt ook uit onze dagelijkse AM-praktijk, waarin het aantal klachten op het gebied van leefbaarheid toeneemt, ondanks diverse verbeterprojecten in de afgelopen jaren. Steeds vaker komt het voor dat een deel van de klachten na een uitgevoerd verbeterproject niet (direct) als opgelost wordt ervaren door omwonenden.

Vanuit onze AM-taak zetten wij al jaren in op diverse maatregelen om de geluidhinder te beperken conform de daarvoor geldende wettelijke kaders. We maken daarbij onderscheid naar bronmaatregelen (bv. maatregelen aan de rijbaanverharding), overdracht maatregelen (bv. afscherming geluid met een scherm) en gevelmaatregelen (bv. geluidsisolerend glas in woningen). Daarnaast hebben we de afgelopen periode ingezet op komomleggingen om de leefbaarheid in dorpskernen te verbeteren. Deze inzet zullen we de komende jaren sterk verminderen omdat, zoals eerder aangegeven, de mogelijkheden voor verbetering/ontwikkeling van onze infrastructuur zeer beperkt zijn. Gelet op het toenemende belang van het thema leefbaarheid verkennen we de komende jaren de mogelijkheden om de leefbaarheid te verbeteren met niet-infrastructurele maatregelen.

Onze AM-koers voor de komende periode:

- Doorgaan met het nemen van bron-, overdracht- en gevelmaatregelen om de geluidhinder verder te beperken conform de wettelijke kaders.
- Focus op verbeteren leefbaarheid in komen in plaats van komomleggingen. Hierbij verkennen we de mogelijkheden van niet-infrastructurele maatregelen om de leefbaarheid te verbeteren, zoals bijvoorbeeld snelheidsverlagingen en stimuleren OV/fiets ten koste van autoverkeer. Bovendien willen we hierbij, meer dan voorheen, de samenwerking zoeken met gemeenten om kansen te benutten.
- Binnen de beleidskaders uitwerken en implementeren van een gestructureerde aanpak van trillinghinder. Tot op heden pakken we deze problematiek te veel adhoc aan.

Duurzaamheid

Zoals eerder aangegeven bestaat duurzaamheid uit de elementen: energie en CO₂, klimaatadaptatie, biodiversiteit en circulariteit. Ook op dit thema hebben we als provincie grote ambities en vanuit onze AM-taak willen wij zo goed mogelijk bijdragen aan deze ambities. We zijn daar al geruime tijd intensief mee bezig en niet zonder resultaat: eind 2022 werden we door het Aanbestedingsinstituut voor de 4^e keer op rij uitgeroepen tot de duurzaamste publieke organisatie.

Energie en CO₂

Ten aanzien van energie en CO₂ zetten wij al een aantal jaren in op het uifaseren van het gebruik van fossiele brandstoffen bij aanleg, reconstructie, instandhouding en exploitatie van onze infrastructuur. Dit doen we door het verminderen van energieverbruik (door bv. toepassing van ledverlichting), maximaal gebruik van duurzame energie (door bv. toepassing van zero-emissie bouwmaterialen) en het zo efficiënt mogelijk gebruik maken van fossiel brandstoffen als de vorige twee opties niet mogelijk zijn. Daarnaast hebben we ook pilots uitgevoerd om de mogelijkheden te verkennen van de opwekking van energie binnen ons portfolio.

Onze AM-koers voor de komende periode:

Wij zetten deze koers de komende periode voort, waarbij we starten met het vertalen van de uitgevoerde verkenning naar energieopwekking in een areaal breed toekomstperspectief voor de opwekking van energie binnen ons portfolio. Dit perspectief hebben we naar verwachting vóór 2030 gereed.

Vanuit onze AM-taak kunnen we de CO₂-uitstoot van de weggebruikers niet direct beïnvloeden. In de komende periode gaan we verkennen in hoeverre we binnen onze AM-taak deze uitstoot wel indirect kunnen beïnvloeden door duurzame mobiliteit met OV en fiets te stimuleren (bv. door asset gebonden voorzieningen als fietsenstallingen of door verkeersmanagement).

Klimaatadaptatie

Het overkoepelende doel is om in 2050 klimaatbestendig te zijn ingericht. We hebben de klimaatrisico's binnen ons portfolio geïnventariseerd.

Onze AM-koers voor de komende periode:

Deze inventarisatie om te zetten naar een concreet maatregelprogramma om de klimaatrisico's nu en in de toekomst op een acceptabel niveau te brengen dan wel te houden. De mate waarin we het

opgestelde programma daarna ook daadwerkelijk kunnen uitvoeren is nog onzeker door financiële beperkingen en de stikstofproblematiek.

Biodiversiteit

Op het gebied van biodiversiteit passen wij al geruime tijd ecologisch bermbeheer toe en zetten we in op het versterken van de verbinding van blauw/groene structuren.

Onze AM-koers voor de komende periode:

Hier onverminderd mee door te gaan, waarbij we de mogelijkheden gaan verkennen om in onze infraprojecten, meer dan voorheen, een bijdrage te leveren aan natuur- en waterdoelen.

Circulariteit

De provincie streeft naar mindergebruik van primaire grondstoffen en zo veel mogelijk circulair werken in 2030. Wij hebben de afgelopen periode stevig ingezet op circulariteit in aanleg, beheer en onderhoud van onze infrastructuur om daarmee het gebruik van primaire grondstoffen steeds verder te beperken.

Onze AM-koers voor de komende periode:

Hier onverminderd mee door te gaan

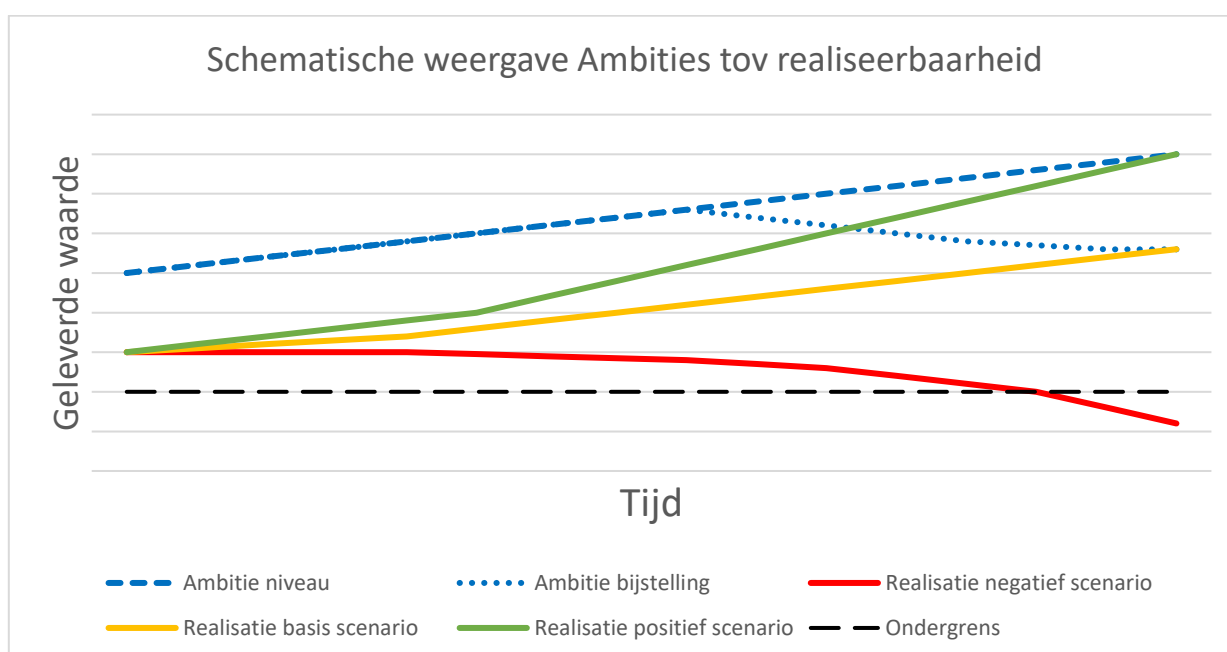
Samengevat

Terugkijkend op de voorgaande paragraaf zien we dat de gemaakte keuzes passen binnen het bestaande beleid. Wel kiezen we voor een deels andere manier van invullen wat invloed heeft op het (de snelheid) van het waarmaken van de ambities. In de kern maken we in dit SAMP twee richtinggevendende keuzes:



In Figuur 6 is schematisch weergegeven welk effect de verschillende ontwikkel scenario's uit Bijlage 4 hebben op de realiseerbaarheid van de ambities. De keuze om te focussen op instandhouding en

tegelijkertijd het verder verbeteren van ons portfolio sterk te beperken heeft twee kanten. Enerzijds boeken we daardoor naar verwachting minder snel vooruitgang op onze beleidsambities. We zullen dus met name nog keuze moeten maken ten aanzien van de doelstellingen in de Plus-opgave. Anderzijds biedt het ons de ruimte om in de komende periode nieuwe mogelijkheden binnen onze AM-scope te verkennen (zie voorgaande teksten gekoppeld aan de diverse AM-thema's) om bijdragen te leveren aan onze provinciale ambities. Mogelijkheden die we op de wat langere termijn dan wellicht in kunnen zetten. Als laatste voorkomen we met de gemaakte keuzes dat we door een ondergrens heen zakken.



Figuur 6: Relatie ambities en realiseerbaarheid in verschillende ontwikkel scenario's

6.3. Kritische prestatie indicatoren

Het meten en monitoren van prestaties op onze doelstellingen is sterk in ontwikkeling. Hierbij wordt er gewerkt aan een dashboard om het monitoren van de prestaties op de ambities en doelstellingen mogelijk te maken [6]. Dit dashboard (zie Bijlage 3: Dashboard Kritische prestatie indicatoren) wordt gevoed door achterliggende kritische prestatie indicatoren (vanaf hier: KPI) welke goed inzicht geven in het presteren op een bepaald thema. Voor elk van de thema's hebben we deze indicatoren opgesteld. We maken hierbij onderscheid tussen:

- Prestatie-indicatoren: deze geven inzicht in de prestaties van onze assets en/of ons AM;
- Effectindicatoren: deze geven inzicht in de mate waarin het beoogde beleidseffect is bereikt;
- Procesindicatoren: deze geven inzicht in de kwaliteit van het doorlopen werkproces.

De huidige KPI's voor het assetmanagement zijn vastgesteld door het kernteam asset owner. De asset manager werkt aan het invullen en rapporteren van de KPI's. Tot op heden zijn nog niet voor alle KPI's een passende invulling is gevonden en moet de rapportage nog verder vorm krijgen. Ook ontbreekt nog de mogelijkheid om de voortgang op portfolio niveau te kunnen monitoren.

Zie hieronder een voorbeeld van de KPI's op het onderwerp Bereikbaarheid, voor zowel de basisopgave (tabel 3) als de plusopgave (tabel 4). Alle KPI's zijn terug te vinden in Bijlage 6. KPI's.

		Indicatoren basisopgave		
Nr	Thema	Prestatie-indicator	Effectindicator	Procesindicator
1.	Bereikbaarheid	Oordeel over de kwaliteit van: - Verhardingen - Kunstwerken - VRI's	Werkelijke gerealiseerde reistijd t.o.v. de free-flow reistijd (bron: Beleidskader Mobiliteit) Fileduur en spreiding over de dag (bron: Beleidskader Mobiliteit)	

Tabel 3: voorbeeld KPI's basisopgave

		Indicatoren plusopgave		
Nr	Thema	Prestatie-indicator	Effectindicator	Procesindicator
1.	Bereikbaarheid	% gehonoreerde wensen/noodzakelijkheden vanuit OV - Fiets – Smartwayz		2x per jaar ophalen van wensen/ Noodzakelijkheden bij OV - Fiets - SmartWayz op gebied van infra-aanpassingen

Tabel 4: Voorbeeld KPI's plusopgave

Risicomanagement is een belangrijk onderwerp binnen AM. Risico- en kansensturing komt ook terug in de richtinggevende keuzes die we hebben gemaakt. Op dit moment kunnen we voor een deel al uniform en transparant risicomanagement uitvoeren. We wegen risico's af voor een deel van de assets op assetniveau (operationeel) en nog niet expliciet op netwerk- of systeemniveau. We zijn dus in ontwikkeling om deze impliciete afwegingen meer uniform en expliciet te maken om risicomanagement naar een nog hoger niveau te tillen.

[illegible]

22

7. Koers voor het assetmanagementsysteem

In hoofdstuk 6 hebben we geschetst hoe we onze infrastructuur binnen de gegeven kaders optimaal willen laten bijdragen aan de provinciale ambities en waarden. Om deze bijdrage daadwerkelijk waar te maken werken we volgens de principes van AM. Daarbij is het AM-systeem een cruciaal element. Het AM-systeem van een organisatie beschrijft de manier waarop het assetmanagement wordt uitgevoerd. Denk hierbij aan de organisatie, processen en rollen die nodig zijn voor het assetmanagement.

Door de ooghalen kijkend zien we dat we de afgelopen jaren hard hebben gewerkt aan de ontwikkeling van ons AM-systeem. Tegelijkertijd kunnen we constateren dat ons AM-systeem de komende jaren nog verdere ontwikkeling nodig heeft en dat we de 'koers' daarvoor nog niet voldoende hebben uitgewerkt. We gaan dan ook de komende tijd onze ambities en doelstellingen t.a.v. het AM-systeem nader concretiseren. Dit is onderdeel van onze ontwikkelagenda, zie hoofdstuk 10.

In de volgende paragrafen gaan we nader in op de organisatie, processen en rollen.

7.1. Organisatie

"Het is een uitdaging om als organisatie in de toekomst van meerwaarde te blijven voor Noord-Brabant. Samen werken we daarom aan een toekomstbestendige organisatie. In de afgelopen jaren hebben we, als totale organisatie, grote stappen gezet, maar een organisatie is nooit 'klaar' met ontwikkelen. Er komen steeds nieuwe vragen op ons af en daar moeten we als organisatie op inspelen." Deze quote komt uit "Aanpassing Kompas Toekomstbestendige Organisatie" [5] en geeft aan dat de Brabantse organisatie zich zal blijven ontwikkelen.

In paragraaf 3.3 is beschreven dat wij als provincie Noord-Brabant momenteel al enige jaren zijn georganiseerd volgens het HOF-principe, met een H-, O- en F-organisatie en in de O-organisatie een sturing op programma's. Het is nog niet duidelijk of dat in de toekomst zo zal blijven; mede ingegeven door de in de vorige alinea geschetste dynamiek loopt er een deelproject "HOF-onderzoek"⁴ waarin de HOF-sturing wordt geëvalueerd.

Tot op heden hebben we ervoor gekozen om AM in te passen binnen de HOF-constellatie. De afgelopen jaren hebben we dan ook gewerkt aan de verdere verbetering van de organisatie van onze AM-taak binnen de HOF-context. Dit hebben we onder meer gedaan door te werken aan de processen en rollen (zie volgende paragrafen).

⁴ Deelproject 4 van de organisatieontwikkelingen in 2023. Aanvulling op het periodieke medewerkers onderzoek (MO) waarin de HOF-sturing wordt geëvalueerd [11].

Binnen de HOF-organisatie is AM aan de F-expertisegebieden (Figuur 8) toegevoegd. Daarmee krijgt AM de komende jaren extra aandacht als het gaat om ontwikkeling van kennis, vaardigheden en vakmanschap [7]. We zijn daarom al bezig met een inventarisatie naar opleidingsmogelijkheden rondom AM. Verschillende initiatieven zoals intervisies, coaching maar ook specifieke AM-trainingen zijn onderdeel van onze ontwikkelagenda.

F- expertises



Figuur 8, F-expertises

De komende jaren zullen we de organisatorische ontwikkelingen binnen onze provincie volgen en willen we tegelijkertijd vanuit het AM-perspectief ook onze inbreng leveren bij deze ontwikkelingen.

7.2. Processen

Voor het inrichten van de AM-processen gebruiken wij het AM-model van iAMPro (Figuur 9) als basis. Dit model is gebaseerd op de eerdergenoemde NEN-ISO 55000. Het iAMPro-model beschrijft de hoofdelementen van AM, die ingevuld moeten worden door de organisatie.

De buitenste ring van het model geeft op hoofdlijnen de 6 belangrijkste processtappen van het AM-ketenproces weer. In dit proces is duidelijk de PDCA-verbetercyclus herkenbaar: beleid ontwikkelen, programmeren, voorbereiden/uitvoeren, monitoren en evalueren/bijsturen. In het hart van het model staan de middelen en randvoorwaarden die nodig zijn om het ketenproces in de buitenring goed te laten draaien: mensen, organisatie, data en informatie.



Figuur 9: het iAMPro Assetmanagement model

De afgelopen periode hebben we gewerkt aan het verder op maat uitwerken van een aantal processtappen uit het iAMPro-model voor onze organisatie. Dit heeft geresulteerd in een eerste versie van een proceshandboek. In dit handboek worden onder meer de documenten benoemd die input zijn voor dan wel een resultaat zijn van de diverse processen. De centrale documentenlijn voor onze AM-taak ziet er als volgt uit:

- Dit SAMP vormt het begin van de AM-procesketen, waarin we provinciaal beleid, kaders en ontwikkelingen vertalen naar AM-beleid en -doelen.
- We vertalen de kaders van het SAMP vervolgens door AM-plannen (AMP's) voor de verschillende assettypen in het portfolio. Het huidige K(o)PI kan worden gezien als een geïntegreerde samenvatting van de AMP's en zal naar verwachting in de toekomst opgaan in het SAMP.
- Tenslotte worden de benodigde onderhouds- en ontwikkelingsopgaven vanuit de AMP's omgezet in specifieke project- en onderhoudsplannen om de uitvoering te sturen.

Deze centrale documentenlijn moet borgen dat strategie, tactiek en operatie op elkaar aangesloten zijn en dat het strategische AM-beleid uit het SAMP ook daadwerkelijk tot uitvoering komt.

Voor u ligt het eerste SAMP dat we hebben gemaakt en we zien dit SAMP als een groeidocument dat we stap voor stap verder willen ontwikkelen. Op deze wijze willen we ook de AMP's en de project- en onderhoudsplannen stapsgewijs verder ontwikkelen.

7.3. Rollen

Het iAMPro-model gaat uit van het zogenoemde 3 rollen-model [8]:

1. Assetowner (AOR);
2. Assetmanager (AMR);
3. Serviceprovider (SP).

Elk van deze rollen wordt niet ingevuld door één persoon maar door één of meerdere teams van mensen.

De AOR stelt het AM-beleid vast, zoals beschreven in het SAMP, en stelt de daarvoor benodigde middelen (mensen, budgetten e.d.) beschikbaar. Deze rol ligt formeel bij het provinciebestuur (GS/PS) omdat zij het beleid en de begroting vaststelt. Uit oogpunt van continuïteit en 'dagelijkse' aansturing is er binnen onze organisatie voor gekozen om binnen de ambtelijke organisatie de rol van gedelegeerd AOR te beleggen. Deze gedelegeerde AOR is ten aanzien van de AM-taak dan ook eerste aanspreekpunt voor portefeuillehouder en bestuur en bereidt bestuurlijke besluitvorming voor.

De AMR is verantwoordelijk voor het managen van de prestaties, risico's en kosten van de assets binnen de door de AOR vastgestelde kaders (SAMP). Het zwaartepunt van de rol van de AMR ligt bij het maken van tactische kaders (zoals de AMP's), het ontwikkelen en managen van het maatregelprogramma (ontwikkeling, beheer, onderhoud, verkeersmanagement e.d.), monitoring en analyse van het portfolio en informatiemanagement.

De SP is verantwoordelijk voor de voorbereiding en uitvoering van operationele activiteiten (contracten, projecten, operationeel verkeersmanagement e.d.) binnen de door de AMR gestelde kaders. Daarnaast heeft de SP ook een belangrijke rol in het ophalen, vastleggen en muteren van verschillende type data zoals as-built data en inspectiegegevens.

Het 3 rollen model geeft houvast bij het helder verdelen en beleggen van het veelzijdige AM-takenpakket. Het spreekt voor zich dat deze 3 rollen goed met elkaar moeten samenwerken om de AM-procesketen (zie vorige paragraaf) soepel te laten draaien.

Wij hebben de afgelopen jaren het geschetste 3 rollenmodel gebruikt als basis voor de AM-rolverdeling binnen onze organisatie. Daarbij hebben we de taken van de 3 rollen in samenhang beschreven en de 3 rollen binnen de organisatie formeel belegd conform tabel 5.

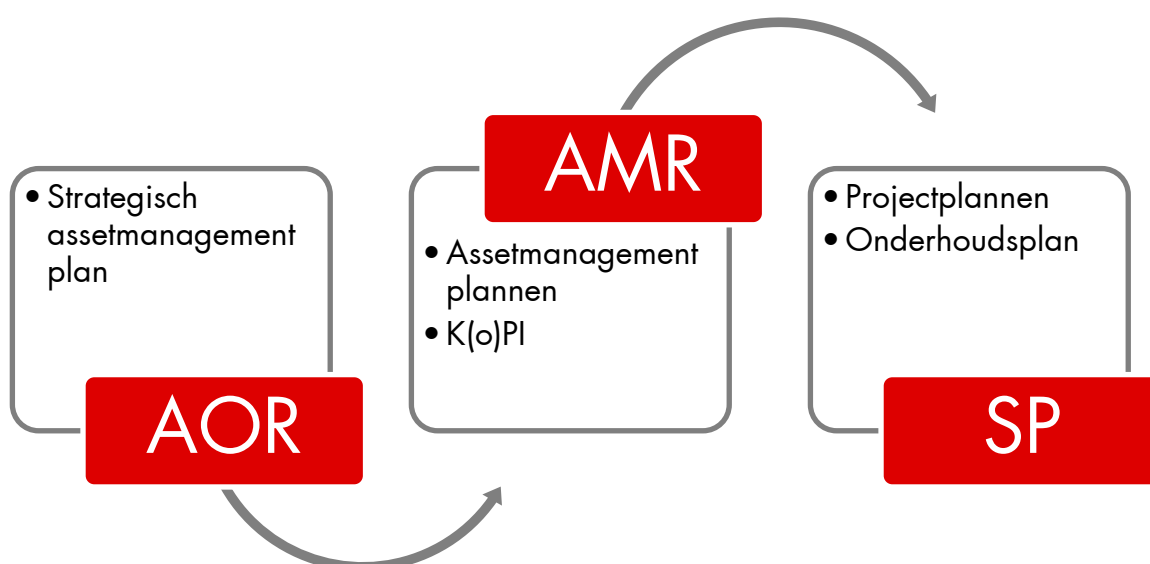
Rol	Formeel belegd bij
AOR	Programmamanager Multimodale Bereikbaarheid
AMR	Programmaleider Provinciale Wegen
SP (projecten)	Programmamanager Infrastructurele Projecten
SP (dagelijks beheer en onderhoud)	Programmaleider Provinciale Wegen

Tabel 5, Overzicht waar de verschillende AM-rollen zijn belegd in de organisatie

De afgelopen periode zijn er flinke stappen voorwaarts gezet en hebben de in de tabel genoemde functionarissen gewerkt aan het operationaliseren van de teams die deze rollen samen met hen moeten invullen. De teams draaien volop en gaan de komende jaren verder in hun ontwikkeling door al doende te leren en bij te sturen.

Vanzelfsprekend vervullen deze teams hun rollen in nauwe samenwerking met externe partners, zoals bijvoorbeeld mede-overheden, advies- en ingenieursbureaus en aannemers.

In figuur 10 hebben we ter illustratie de in de vorige paragraaf genoemde centrale documentenlijn gekoppeld aan de hierboven geschetste rolverdeling.



Figuur 10: Samenhang AM rollen

7.4. Risico's

Zoals al aangegeven in hoofdstuk 6 moeten we het risicomanagement binnen onze AM-taak nog verder ontwikkelen. Dat geldt zeker ook voor het risicomanagement rondom het AM-systeem. We hebben nog geen inventarisatie gemaakt van de belangrijkste risico's ten aanzien van ons AM-systeem. Hier gaan we de komende tijd mee aan de slag.

Eén van de belangrijkste risico's die we hier al wél kunnen benoemen is de krapte op de arbeidsmarkt. Deze krapte maakt het uitdagend om mensen te (blijven) binden aan de Provincie Noord-Brabant. Gelet op het feit dat de genoemde teams (AOR, AMR, SP) nog volop in ontwikkeling zijn ontstaat mogelijk een gat in de benodigde competenties op het gebied van AM. We kunnen dit risico deels beheersen door blijvend aandacht te hebben voor het boeien en binden van onze mensen door persoonlijke aandacht, opleiding en het bieden van carrièrekansen.

De krapte op de arbeidsmarkt treft niet alleen onze organisatie, maar ook de organisaties van onze partners (mede-overheden, ingenieursbureaus, aannemers e.d.). Het is een branche-brede uitdaging die we alleen in samenwerking met elkaar kunnen oplossen.

8. Randvoorwaarden

Om als organisatie goed invulling te kunnen geven aan de gestelde doelen zijn er een aantal belangrijke randvoorwaarden die moeten worden ingevuld. Dit gaat veelal om ontwikkelstappen die we als organisatie moeten zetten en om afhankelijkheden van buitenaf. Hieronder bespreken we de belangrijkste randvoorwaarden.

8.1. Financieel kader

De komende jaren willen we in elk geval de basisopgave van beheer uitvoeren. Het benodigde budget hiervoor moet in elk geval beschikbaar zijn. Hiervoor wordt al een structureel tekort verwacht van €15 miljoen per jaar. Dit tekort verwachten we op te lossen door: 1) het structureel doortrekken van de indexatie vanaf 2024, 2) het uitvoeren van effectiever en efficiënter onderhoud, o.a. door innovatie, data en digitalisering en 3) de overdracht van provinciale infrastructuur aan gemeenten⁵.

8.2. Risicoafweging

We voeren enkel werkzaamheden uit de plusopgave uit wanneer deze mitigerend zijn voor significante risico's en waarbij de risicovermindering afweegt tegen de prestaties en kosten van de assets. Voor deze afweging is een goede risico inschatting noodzakelijk.

8.3. Data en Digitalisering

Wij ambiëren kostenbesparingen in het onderhoud door in te zetten op data gedreven werken. Om dit mogelijk te maken hebben we meerdere randvoorwaarden: 1) het inzetten van slimme infrastructuur die kan communiceren met voertuigen die in steeds grotere mate geautomatiseerd zijn. 2) het digitaliseren van onze data en het bijhouden van areaalgegevens en mutaties hierop. Het is hierbij essentieel dat wij onze competenties op data en digitalisering versterken.

8.4. Gebiedsgericht werken mogelijk maken

Het is belangrijk dat de provincie integraal, gebiedsgericht gaat werken. Om dit op het gebied van mobiliteit mogelijk te maken is het randvoorwaardelijk dat de koppeling wordt gelegd met de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP). De in 2024 nieuw te lanceren Omgevingswet heeft daarbij invloed op het gebiedsgericht werken. Er zal extra aandacht moeten komen voor de omgevingsplannen waar regels op het gebied van ruimte, milieu, natuur en water geïntegreerd moeten worden. Daarnaast legt de omgevingswet de nadruk op participatie wat resulteert in meer input vanuit de belanghebbende stakeholders in het desbetreffende gebied.

8.5. Monitoring en evaluatie innovaties

Wij zetten in op innovaties om beheer en onderhoud efficiënter uit te voeren en daarmee de waarde van assets te vergroten. Het is hierbij belangrijk dat deze innovaties voor langere tijd voldoen aan de gewenste functionele en technische eisen van de infrastructuur. Hiervoor is het randvoorwaardelijk dat de innovaties gemonitord en geëvalueerd worden.

⁵ Op basis van de eerste beschouwing lijkt 78,9km (verdeeld over 15 trajecten) goed overdraagbaar. Daarbij lijken er nog eens 50,3km (verdeeld over 5 trajecten) ook in aanmerking te komen maar minder goed overdraagbaar.

8.6. Duidelijkheid en competenties Assetmanagement Organisatie

Op het terrein van de organisatie is het rand voorwaardelijk dat de drie betrokken organisatieonderdelen (AOR, AMR, SP) aanwezig zijn, op sterkte en dat de verantwoordelijkheden onderling duidelijk zijn afgebakend. Het is belangrijk onze competenties blijvend te ontwikkelen.

8.7. Levering door de Markt

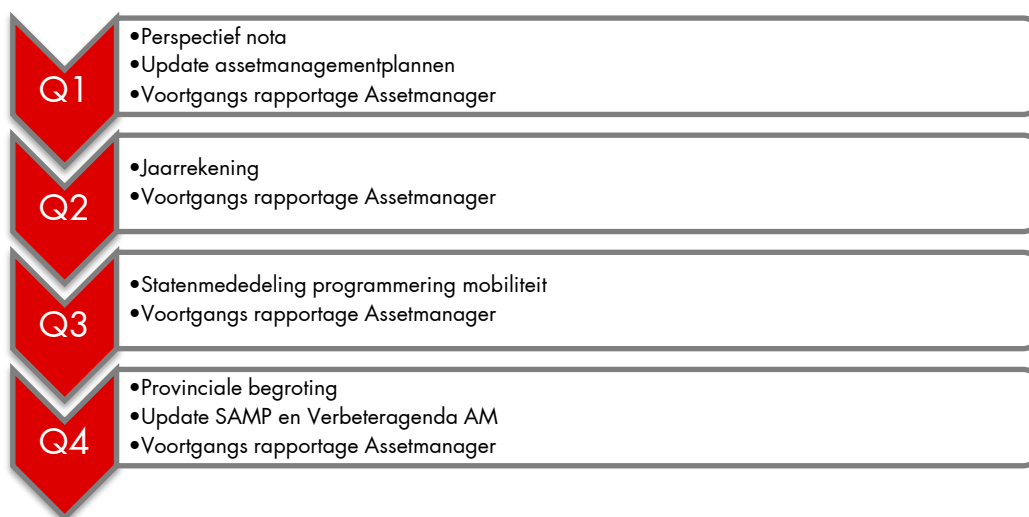
Voor het realiseren van onze doelstellingen, ook voor het realiseren van de basisopgave, zijn wij afhankelijk van wat de markt kan leveren. Beperkte beschikbaarheid van grondstoffen en personeel zijn aan de orde van de dag bij onze leveranciers.

9. Monitoren en verbeteren

Assetmanagement gaat uit van continu verbeteren en leren. Op verschillende momenten rapporteren we actief en stellen verbeteringen voor. Hierbij kijken we niet alleen naar de assets in het portfolio maar nadrukkelijk ook naar de organisatie en de manier van werken. Dit hoofdstuk beschrijft de belangrijkste momenten in de jaarcyclus van de provincie gezien vanuit assetmanagement.

9.1. Planning en control cyclus

Wij werken binnen de P&C cyclus van de provincie en sluiten hier met onze plannen en rapportages daarom ook zo goed mogelijk op aan. In Figuur 11 staan per kwartaal de belangrijkste momenten beschreven. In het eerste kwartaal, als het voorgaande jaar wordt geanalyseerd, worden de assetmanagement plannen geactualiseerd. In het laatste kwartaal wordt het SAMP geactualiseerd en in lijn gebracht met de provinciale plannen voor het komende jaar. Daarnaast rapporteert de assetmanager elk kwartaal op de KPI's zoals beschreven in hoofdstuk 6.3.



Figuur 11, Belangrijkste momenten in planning en control cyclus provincie NB gezien vanuit assetmanagement

9.2. SAMP-cyclus

Ook het SAMP dient up-to-date te blijven daarom wordt hij jaarlijks bijgesteld, aan het begin van de planning en control cyclus, op basis van de huidige situatie. Het gaat hier om kleine updates (van v1.0 naar v1.1), waarbij met name wordt gekeken naar de hoofdstukken Portfolio, Risicomanagement en de Ontwikkelagenda.

Eens in de 4 jaar krijgt het SAMP een volledige revisie (v1.x naar v2.0). Het is logisch om deze 4-jaarscyclus te koppelen aan het jaar van verkiezingen.

Er kunnen aanleidingen zijn om het SAMP eerder te herzien. Denk hierbij aan bijvoorbeeld aan grote veranderingen in context zoals nieuw politiek bestuur, grote economisch veranderingen, onvoorziene juridische uitspraken met impact op het AM of als ambities vanuit de provincie veranderen.

10. Ontwikkelagenda

Dit SAMP leidt tot benodigde ontwikkelingen, die kunnen gaan zowel over de AM-organisatie als over het portfolio. We hebben de belangrijkste ontwikkelingen vastgelegd in onderstaande tabel, Waarbij de eigenaar en prioriteit nog worden ingevuld.

#	Benodigde ontwikkeling	Actie	Bron	Eigenaar	Prio	Emmer
1	Invullen AM-strategie bereikbaarheid	Onderzoeken en zo mogelijk implementeren van verdere optimalisatie van verkeersmanagement en incidentmanagement met het oog op (nog) betere benutting en stimuleren van OV en fiets.	6.2	MMB	Hoog	Mens en organisatie
2	Invullen AM-strategie bereikbaarheid	Waar mogelijk en gewenst overdracht van wegen om op termijn structureel kosten te besparen.	6.2 & 8.1	AOR (verkenning)	Hoog	Beleid en strategie
3	Invullen AM-strategie bereikbaarheid	Meer dan tot op heden differentiëren in onze AM-werkwijze (bv. in het stellen van contract-eisen) op basis van de in hoofdstuk 4 aangegeven wegcategorisering	6.2	AM	Middel	Beleid en strategie
4	Invullen AM-strategie verkeersveiligheid	Het verkennen van mogelijkheden om met behulp van niet-infrastructurele maatregelen (bv. verkeersmanagement in de vorm van snelheidsverlagingen) een positief effect op de verkeersveiligheid te realiseren.	6.2	MMB	Hoog(vanwege politieke context)	Data / informatie
5	Invullen AM-strategie verkeersveiligheid	Het verbeteren van monitoring en evaluatie van uitgevoerde verkeersveiligheidsmaatregelen.	6.2	AM	Hoog (is opgenomen in de begroting als resultaat)	Evalueren en bijsturen

6	Invullen AM-strategie leefbaarheid	Verkennen mogelijkheden van niet-infrastructurele maatregelen om de leefbaarheid te verbeteren, zoals bijvoorbeeld snelheidsverlagingen en stimuleren OV/fiets ten koste van autoverkeer. Bovendien willen we hierbij, meer dan voorheen, de samenwerking zoeken met gemeenten om kansen te benutten.	6.2	MMB	Hoog	Data / informatie
7	Invullen AM-strategie leefbaarheid	Binnen de beleidskaders uitwerken en implementeren van een gestructureerde aanpak van trillinghinder.	6.2	AM	Hoog	Evalueren en bijsturen
8	Invullen AM-strategie duurzaamheid	Energie en CO2: starten met het vertalen van de uitgevoerde verkenning naar energieopwekking in een areaal breed toekomstperspectief voor de opwekking van energie binnen ons portfolio	6.2	AM	Hoog (verkenning ligt er al enige tijd)	Beheren en programmeren
9	Invullen AM-strategie duurzaamheid	Energie en CO2: verkennen in hoeverre we binnen onze AM-taak deze uitstoot wel indirect kunnen beïnvloeden door duurzame mobiliteit met OV en fiets te stimuleren	6.2	MMB	Hoog	Beleid en strategie
10	Invullen AM-strategie duurzaamheid	Klimaatadaptatie: bestaande inventarisatie om zetten naar een concreet maatregelprogramma om de klimaatrisico's nu en in de toekomst op een acceptabel niveau te brengen dan wel te houden	6.2	AM	Hoog	Beheren en programmeren

11	Invullen AM-strategie duurzaamheid	Biodiversiteit: mogelijkheden gaan verkennen om in onze infraprojecten, meer dan voorheen, een bijdrage te leveren aan natuur- en waterdoelen	6.2	AM	Middel	Beleid en strategie
12	Invullen AM-strategie duurzaamheid	Circulariteit: Doorzetten koers t.a.v. circulariteit	6.2	AM	Middel	Evalueren en bijsturen
13	Doelstellingen plusopgave matchen met strategische keuzes	Maken van een gedetailleerde keuzes op het niveau van plusopgaves	6.2	MMB/AOR	Hoog	Beleid en strategie
14	KPI's invullen en rapporteren	Completeren invulling KPI's en volledig maken van KPI-rapportage richting AOR	6.3	AM	Hoog	Data / informatie
15	KPI's invullen en rapporteren	Voortgang op portfolio niveau inzichtelijk maken	6.3	AM	Hoog	Data / informatie
16	Door ontwikkelen risicomanagement	Verder ontwikkelen risicomanagement: impliciete afwegingen meer uniform en expliciet te maken	6.4	AOR	Hoog	Evalueren en bijsturen
17	Door ontwikkelen assetmanagement systeem	Ambities en doelstellingen t.a.v. het AM-systeem nader concretiseren	7	AM	Middel	Evalueren en bijsturen
18	Door ontwikkelen organisatie	Initiatieven zoals intervisies, coaching stimuleren en inrichten	7.1 & 8.6	H en F	Middel	Mens en organisatie
19	Door ontwikkelen kennis en kunde	Identificeren en uitvoeren specifieke AM-trainingen	7.1 & 8.6	H en F	Middel	Mens en organisatie
20	Door ontwikkelen AM-processen en documenten	Door ontwikkelen SAMP, AMPs, projecten onderhoudsplannen	7.2	AOR en AM	Middel	Evalueren en bijsturen

21	Door ontwikkelen AM-processen en documenten	Uitwerken AMP's en project- en onderhoudsplannen in lijn met het SAMP	7.2	AM	Middel	Evalueren en bijsturen
22	AM rollen door ontwikkelen	Ontwikkelen en leren in de verschillende AM rollen	7.3	AM	Middel	Evalueren en bijsturen
23	Assetmanagement systeem risico's inzichtelijk maken	Inventarisatie maken van de belangrijkste risico's ten aanzien van ons AM-systeem	7.4	AOR (AM)	laag	Evalueren en bijsturen
24	Realiseren randvoorwaarden financieel kader	Realiseren kostenbesparingen en budget indexeringen	8.1	AM	Hoog	Beheren en programmeren
25	Realiseren randvoorwaarden data en digitalisering	Versterken competenties data en digitalisering	8.2	MMB	Hoog	Data / informatie
26	Realiseren randvoorwaarden gebiedsgerichtwerken	Koppeling leggen met de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP)	8.4	MMB	Hoog	Beleid en strategie
27	SAMP-cyclus borgen	Borgen SAMP en onderliggende documenten in bestaande P&C cyclus	9.2	AOR	Hoog	Evalueren en bijsturen

Brondocumenten

- [1] Provincie Noord-Brabant, „De kwaliteit van Brabant, Visie op de Brabantse leefomgeving,” Provincie Noord-Brabant, 's Hertogenbosch, 2018.
- [2] Infrastructuur en Milieu, „Wegenverkeerswet,” De Minister van Verkeer & Waterstaat , Den Haag, 1994.
- [3] Cristophe van der Maat, gedeputeerde Mobiliteit, „Beleidskader Mobiliteit, koers 2030,” Provincie Noord-Brabant, 's Hertogenbosch, 2020.
- [4] Provincie Noord-Brabant, „Herijking Kwaliteit (Onderhoud) Provinciale Infrastructuur 2023-2027,” Provincie Noord-Brabant, 's-Hertogenbosch, 2022.
- [5] Provincie Noord-Brabant (1), „Aanpassing Kompas Toekomstbestendige Organisatie,” Provincie Noord-Brabant, 's-Hertogenbosch, 2021.
- [6] Provincie Noord-Brabant, „5. indicatoren versie 3”.
- [7] Provincie Noord-Brabant (2), *De F: van het HOF principe ingevuld*, 's-Hertogenbosch: Provincie Noord-Brabant, 2021.
- [8] Bart Swaans, Eric Delhez, Provincie Noord-Brabant , „Rol en taken assetowner,” Provincie Noord-Brabant, 's Hertogenbosch, 2022.
- [9] Suzanne Oostra, Egmond van Coillie en Wim Rechmann, *Beschouwing provinciale wegen op structuurniveau op basis van vastgesteld beleid*, 2023.
- [10] Provincie Noord-Brabant, *Organisatieontwikkeling 2023*, Provincie Noord-Brabant, 2023.
- [11] APPM & Provincie Noord-Brabant, *Verkenning waardecreatie assets provincie Noord-Brabant*, 2021.

Bijlage 1: Overzicht gebruikte afkortingen

Afkorting:	Betekenis/Definitie:
AM	Assetmanagement
AMP	Assetmanagementplan
AMR	Assetmanager
AOR	Assetowner
BBMA	Brabantse Brede Model Aanpak
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechiek
E-bike	Electric-bike
F-Organisatie	Functionele-organisatie
GS	Gedeputeerde Staten
GWW	Grond/Weg/Waterbouw
HOF principe	Hiërarchisch Operationeel Functioneel
H-Organisatie	Hiërarchische-organisatie
HWN	Hoofdwegenet
IPC	Opleidingsinstituut IPC Groene Ruimte
ISO	Internationale Organisatie voor Standaardisatie
K(O)PI	Kwaliteit (Onderhoud) Provinciale Structuur
Km	Kilometer
KPI	Kritische prestatie-indicatoren
NB	Noord-Brabant
NDA	Non-disclosure agreement
NEN	Nederlandse Norm
OH	Onderhoud?
O-Organisatie	Operationele-organisatie
OV	Openbaar vervoer
P&C	Planning & Control
P&O	Personeel & Organisatie
PDCA	Plan-Do-Check-Act
PS	Provinciale Staten
Q1/2/3/4	Kwartaal 1/2/3/4
RMP	Regionale Mobiliteitsprogramma
ROW	Regio Ontsluitende wegen
RVWN	Regionaal Verbindende Wegen
SAMP	Strategisch Assetmanagementplan
SP	Serviceprovider
V&R	Vervanging en renovatie
vkv	Verkeersveiligheid
VRI	Verkeersregelininstallatie

Bijlage 2: Overzicht ontwikkelingen

Ontwikkeling	Minimum impact ten opzichte van huidige situatie	Maximum impact ten opzichte van huidige situatie	Verwachte impact ten opzichte van huidige situatie
Stikstof: De veranderende interpretatie en consequenties (bijvoorbeeld NDA) van stikstof regelgeving heeft invloed op uitvoerbaarheid van projecten (vergunningverleningen)	OH en vervangingsinvesteringen kunnen nog doorgaan en over 3 jaar zijn reconstructies weer mogelijk	Alles op slot, met uitzondering van dagelijks OH	OH en 1-op-1 vervanging kan doorgaan, reconstructies over minimaal 5 jaar.
Energietransitie: Netbeheerders mogen gebruik maken van provincie gronden voor kabels en er volgt een transitie naar elektrische auto's	Gelijkblijvend rijgedrag en de reductie in geluid en uitstoot heeft een positief effect. De verstoring door netbeheerders valt mee.	Zwaardere auto's, minder geluid/ uitstoot. Ander rijgedrag Veel verstoring van gronden vanwege kabels netbeheerders	Effect van de transitie naar elektrische auto's is beperkt qua geluid, uitstoot en rijgedrag. De verstoring door netbeheerders is te managen.
Mobiliteitsgedrag: Mensen maken bewuster keuzes, meer verschillende vormen van mobiliteit (groter snelheidsverschil, bijvoorbeeld op fietspaden). Externe ontwikkeling maar ook interne ontwikkeling (inzet op mobiliteitstransitie). Verschuiving inzet provincie van bereikbaarheid naar verkeersveiligheid en mobiliteitstransitie	Iedereen blijft reizen zoals nu, dus huidige inzet op provinciale wegen blijft minimaal gelijk Minder middelen voor bereikbaarheid	Mensen stappen massaal in het OV of op de fiets, laten de auto staan dus provinciale inzet op fietsinfra en vrij liggende OV-infra. Dus minder auto's en meer OV en fiets. Meer 'stilstaan' van autoverkeer (minder goede bereikbaarheid)	Iedereen blijft reizen zoals nu, dus huidige inzet op provinciale wegen blijft minimaal gelijk Wat komt er uit de verkeersmodellen Minder middelen beschikbaar voor bereikbaarheid en/of uitbreiding wegcapaciteit
V&R opgave: Het verouderen van de assets en het tijdig investeren in	V&R moet worden meegenomen in de reserveringen als onderdeel van de basis	Het oplopen van kosten voor de V&R opgave welke voor de toekomst niet	Het oplopen van kosten voor de V&R opgave welke voor de toekomst niet

vervanging bij einde levensduur.	opgave. Het huidige budget is al te krap t.b.v. regulier onderhoud.	houdbaar zijn, tekort aan kennis, materiaal en materieel en capaciteit.	houdbaar zijn, tekort aan kennis, materiaal en materieel en capaciteit.
Politiek-bestuurlijke dynamiek: Versplintering, polarisatie, etc.	Er komt een nieuwe VVD-gedeputeerde op mobiliteit in een centrum-coalitie: provinciale aanpak blijft gelijk.	Besluiteloosheid (in GS) neemt toe, veel onenigheid. Andere 'kleur' gedeputeerde geeft andere invulling aan beleid.	Impact zal meevallen, nieuwe coalitie legt wellicht net andere accenten, maar houdt huidige Koers mobiliteit vast.
Marktprijsontwikkeling: De marktprijzen stijgen de afgelopen tijd hard vanwege tekorten en inflatie	Prijzen dalen door minder werkaanbod vanuit verschillende grote opdrachtgevers.	Door tekorten blijven prijzen stijgen.	Prijzen stabiliseren. Per saldo kan je binnen dezelfde budgettaire kaders minder werk doen.
Budgettaire kaders: De financiële buffer van de provincie begint leeg te raken hierdoor is niet overal meer budget voor beschikbaar	Voldoende ruimte qua budget om de basis en plus opgave uit KOPI waar te maken.	Budgettaire kaders worden dermate verkleint waardoor er niet genoeg is om de plus ambitie waar te maken en de basis ambitie maar gedeeltelijk.	Voldoende ruimte qua budget om de basis opgave waar te maken. De 'plus' ambitie mondjesmaat of met accenten op fiets, OV en aanpak vkv.
Wet- en regelgeving: Er is nieuwe (landelijke) wet- en regelgeving in aankomst die impact heeft op NB	Behalve stikstof en omgevingswet is er geen wetgeving met impact De zaken omtrent vergunningsverlening blijven ongeveer hetzelfde georganiseerd	Nieuwe wetgeving m.b.t.: -Waterkwaliteit -Dierenwelzijn -Omgevingswet Hebben significante impact. De organisatie zal zich volledig dienen aan te passen aan nieuwe structuren waardoor doorlooptijd en slagkracht verdwijnt.	De stikstof en omgevingswet impact is dusdanig dat de andere wetgeving minimale extra impact heeft. Vertraging in vergunningsverlening en een overbelast ambtelijk apparaat, met veel organisatorische wijzigingen

Maatschappij & omgeving:

Meer aandacht voor duurzaamheid en circulariteit incl. bereidheid om extra op te investeren. Ook noodzaak (bijv. i.r.t. ontwikkeling stikstof) stijgt. Ook wordt de maatschappij veeleisender t.a.v. leefbaarheid

De vraag vanuit de maatschappij sluit aan bij de keuze als provincie om ernaar streven om onze ambities waar te maken waar mogelijk.

De vraag vanuit de maatschappij wordt sterker op bepaalde thema's waardoor we ambities moeten bijstellen en keuzes moeten maken om deze actief waar te maken.

De vraag vanuit de maatschappij wordt sterker op bepaalde thema's. Er komt meer druk op het daadwerkelijk realiseren van eerder gestelde ambities.

Bijlage 3: Dashboard Kritische prestatie indicatoren

Overzicht van een aantal van de huidige KPI-dashboards ter illustratie. Specifiek voor onze provinciale wegen (in ontwikkeling van onze provinciale wegen).

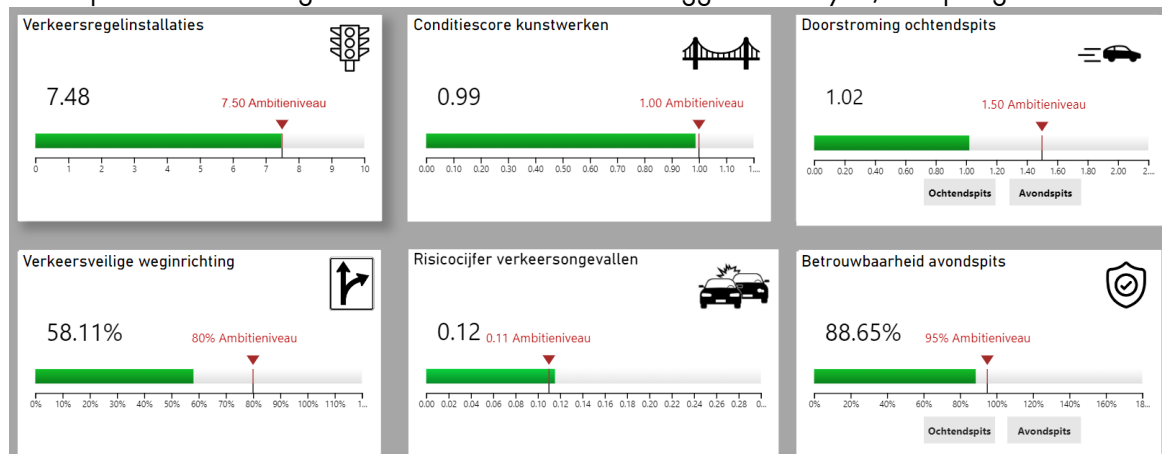
Prestatieindicatoren:

- Verkeersregelininstallaties
- Conditie score kunstwerken
- Verkeersveilige weginrichting

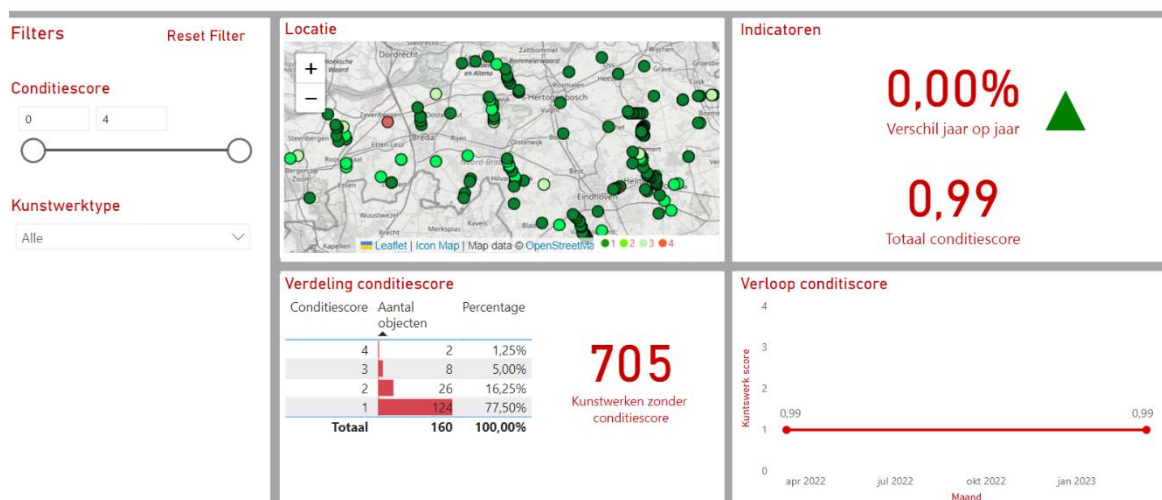
Effectindicatoren:

- Doorstroming
- Betrouwbaarheid
- Risicocijfer verkeersongevallen

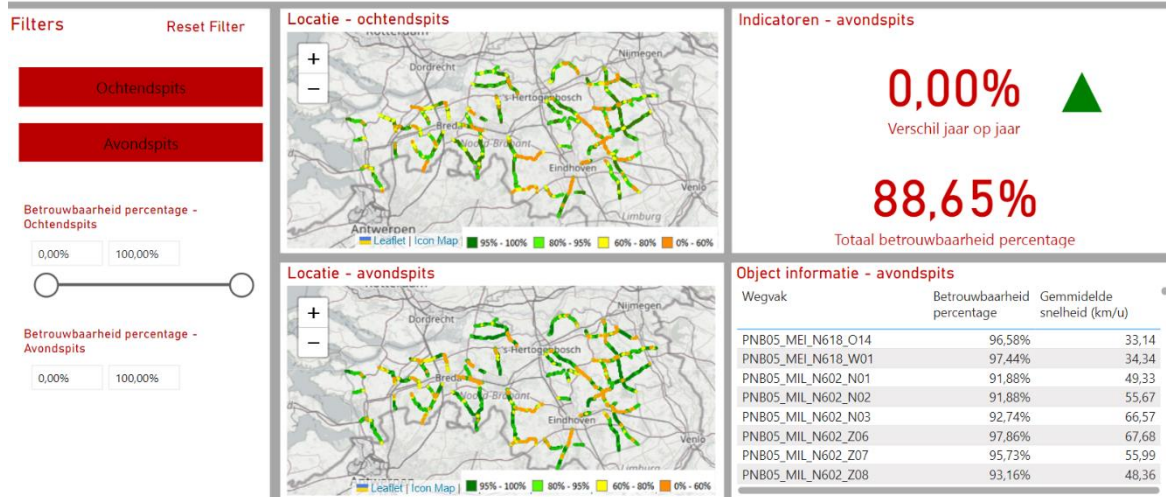
Daarbij als voorbeeld nog drie screenshots van de onderliggende analyse-/raadpleegtools



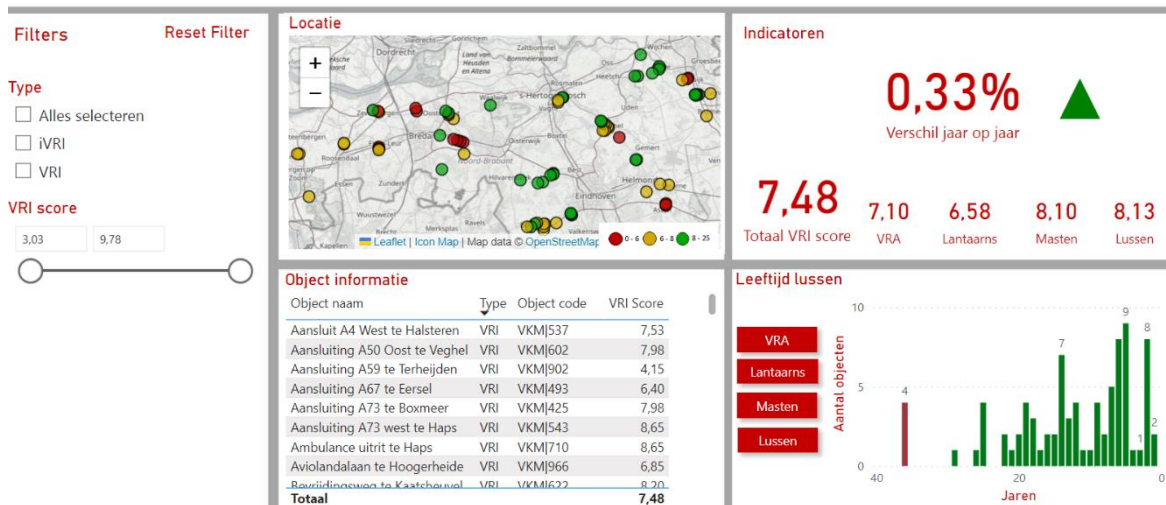
Dashboard conditiescore kunstwerken



Dashboard betrouwbaarheid



Dashboard verkeersregelinstanties

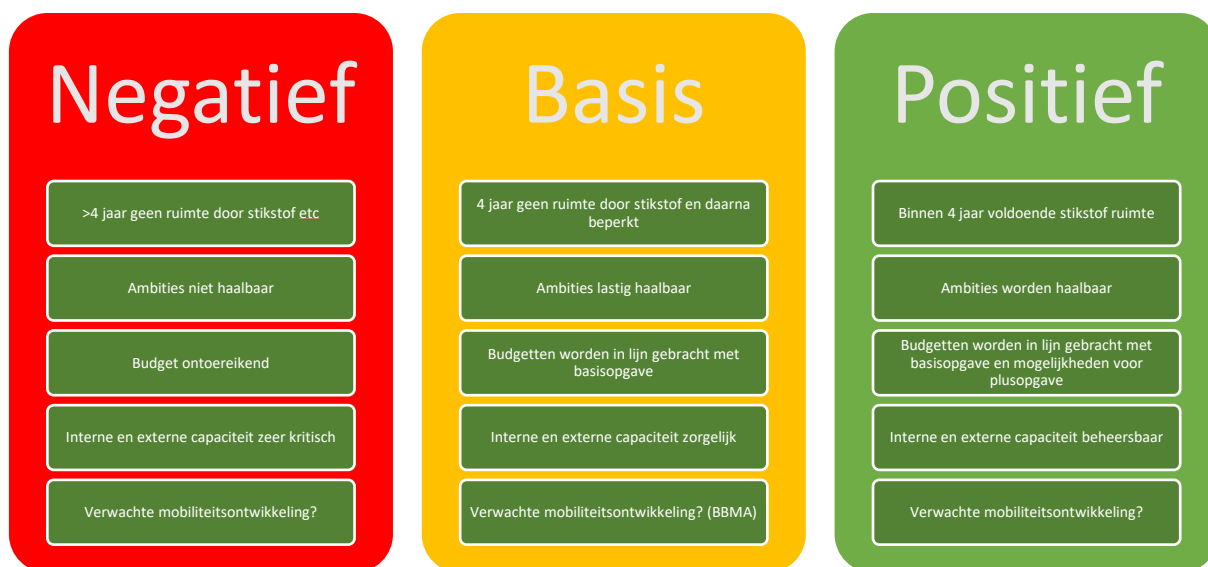


Bijlage 4: Scenario's

We hebben gekeken naar de ambities en wettelijke taken die we als provincie hebben. De belangrijkste conclusie is dat we als assetmanagement organisatie keuzes moeten maken die anders zijn dan we tot op heden hebben gemaakt. Onze mogelijkheden om invulling te geven aan de ambities worden in de komende tijd beperkt, bijv. door beperkingen qua vergunningverlening, uitvoeringscapaciteit en gestegen kosten.

Deze onzekerheid wekt vragen op zoals: Wat betekenen deze ontwikkelingen voor mijn strategische keuzes? Wat kunnen we nog wél? En voor hoelang duren de beperkingen?

Om hier een beeld van te vormen hebben we een drietal scenario's opgezet die een indicatie geven van de verwachte beperkingen en mogelijkheden. Uitgangspunt bij alle scenario's is dat we geen concessies doen op de prestaties van de assets. Uit de scenario's volgen kansen en risico's die meegenomen moeten worden bij het bepalen van de strategische keuzes. Figuur 12 geeft per scenario de belangrijkste uitgangspunten aan.



Figuur 12: Scenario's invloedrijke factoren

Negatief:

Er is in dit scenario een reële kans dat de kwaliteit van het areaal achteruitgaat en we op termijn zelfs door de ondergrens heen gaan zakken. Doordat er geen beweegruimte is in minimaal de komende 4 jaar waarbij er een grote kans is dat ook na deze periode de beweegruimte nihil is. We zitten dus langdurig klem door onder andere stikstof, beperkt budget en een gebrek aan capaciteit.

Basis:

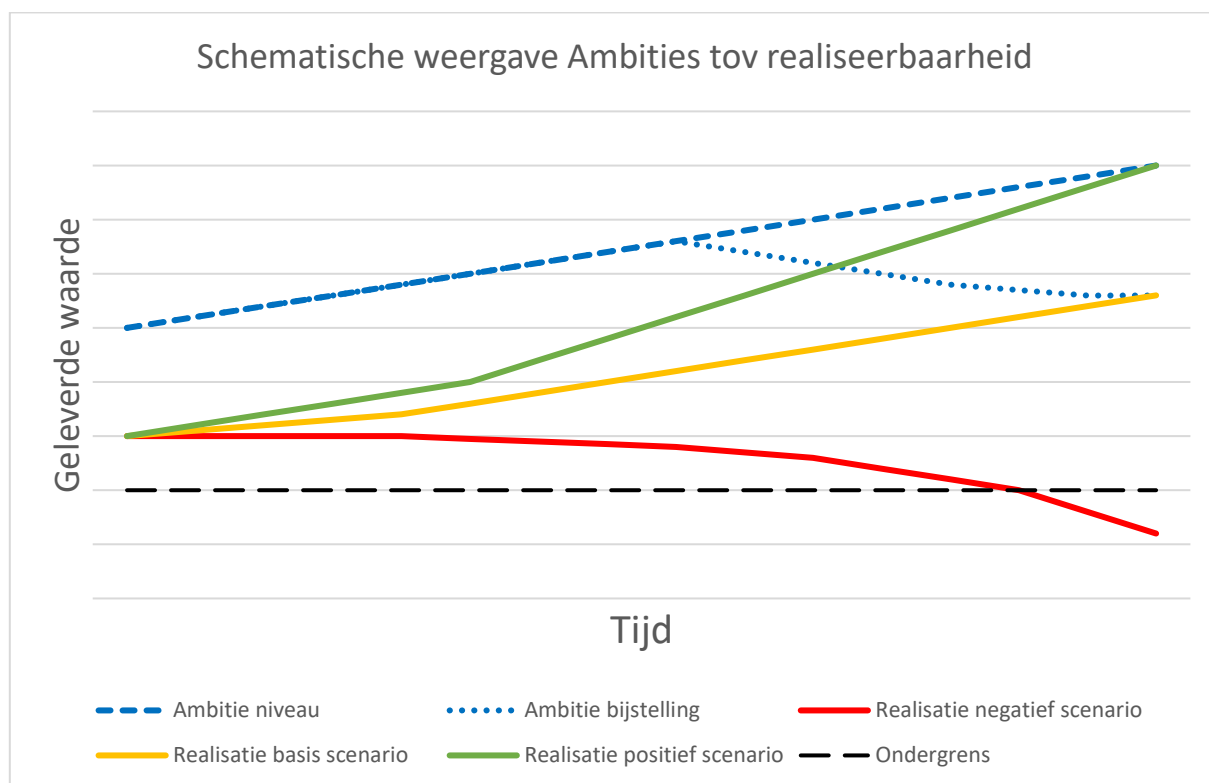
De mogelijkheden en focus in dit scenario beperkt zicht tot het uitvoeren van de basisopgave. Hier worden dan ook de budgetten mee in lijn gebracht. Er is onvoldoende beweegruimte in de komende

4 jaar om invulling te geven aan de ambities en doelstelling vanuit de plusopgave. Mogelijk is er na deze periode weer meer mogelijk.

Positief:

Er komt de komende 4 jaar voldoende ruimte binnen o.a. de stikstofkaders voor de plusopgave naast de basisopgave. De situatie rondom zowel de interne- als externe capaciteit is beheersbaar. De budgetten brengen we in lijn met de basisopgave en mogelijk de plusopgave.

In Figuur 13 geven we inzicht in de verwachte realisatie ten opzichte van de ambitie door tijd. Hiermee krijgen we een beeld van de impact van de verschillende scenario's.



Figuur 13: Schematische weergave ambities en realiseerbaarheid per scenario

De huidige ambities lijken op termijn alleen haalbaar in het positieve scenario. Bij het basis scenario lijkt het bijstellen van het ambitieniveau een mogelijkheid kunnen om op termijn toch te kunnen voldoen aan de ambities; hierbij is wel de voorwaarde dat budget en capaciteit in lijn zijn. Het negatieve scenario moeten we voorkomen omdat hierbij de ondergrens in beeld komt en daarmee strijdig is met onze kernwaarden.

Bijlage 5. Doelstellingen

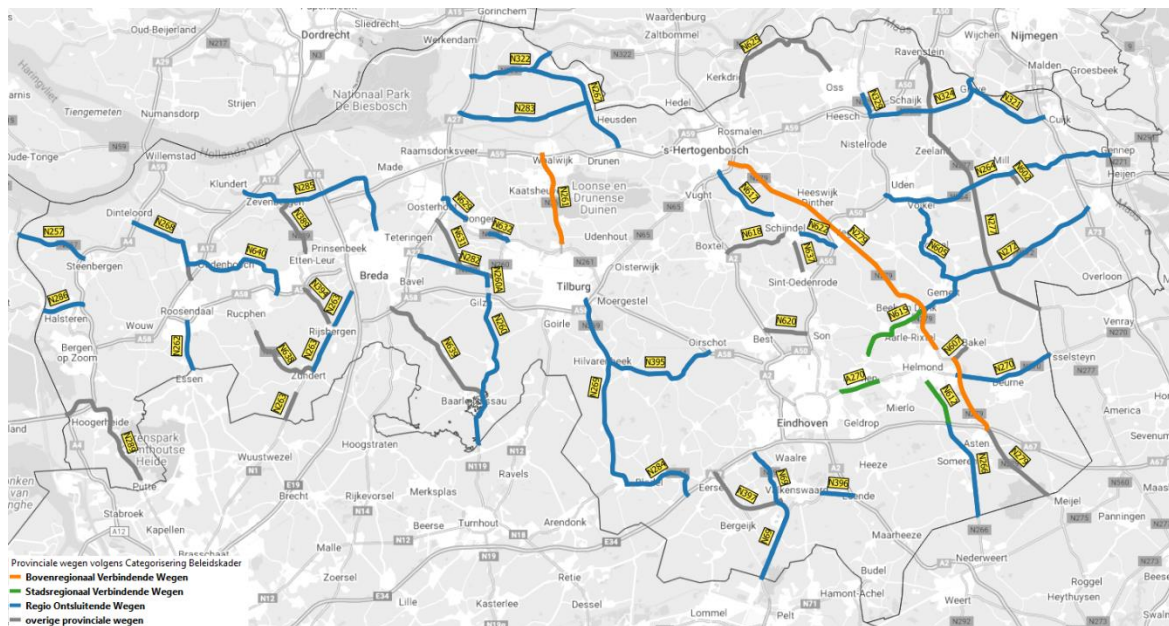
Nr. Onderwerp	Doelstelling	Resultaat basisopgave	Resultaat plusopgave
1. Doorstroming	Doorstroomings Duurzaam beheeren, onderhouden en slim benutten provinciale wegennetwerk. Functionaliteit infrastructuur: het realiseren van een robuust en toekomstvast wegsysteem voor verschillende modaliteiten, borgen van de beschikbaarheid van het systeem	Robuust en toekomstvast wegsysteem door in te zetten op minimaal kwaliteitsniveau B	Adaptief infrastructuur door in te spelen op toekomstige ontwikkelingen en innovaties zoals de zelfrijdende auto, faciliteren/stimuleren van voetgangers- en fietsverkeer, faciliteren/stimuleren van OV(-aanpakkingen)
2. Veiligheid	Een conform de CROW-richtlijn 'Duurzaam veilig' gebied op basis van de risicoanalyse met o.gewonde en dodelijke verkeersslachtoffers, de helft minder verkeersongevallen, toename van sociale veiligheid, jaarlijkse daling van het aantal aanrijdingen op weg- en fietspaden.	Resultaat basisopgave Instandhouden bestaande veiligheid door middel van inzet op kwaliteitsniveau B.	Resultaat plusopgave Op basis van de risicoanalyse over het veiligheidsniveau infrastructuur worden de meest kritische bestaande assets in beeld gebracht om proactief risico's voor verkeersveiligheid aan te pakken.
3. Leefbaarheid	Verbeteren van de gezonde leefomgeving en het voorkomen en beperken van hinder door de inzet op verschillende vereisten op het gebied van: 1. Geluid 2. Luchtkwaliteit 3. Fijnstof 4. Omgevingswet	Resultaat basisopgave Geluid Om de geluidsoverlast langs provinciale infrastructuur aan te pakken zetten we vanuit onze basisopgave in op stille voortritten en infrastructuur om deze geluidsreductie te behalen. Mocht dit niet voldoende zijn dan kijken we naar het plaatsen van schermen. Luchtkwaliteit De provincie heeft ingezet op 50% gezondheids winst in 2030 door schone lucht ten opzichte van 2016. Dit is bestuurlijk vastgelegd met ondertekening van het Schone Lucht Akkoord. Omgevingswet Inzetten op meer omgevingsmanagement bij onderhoudsprojecten.	Resultaat plusopgave Geluid Inzet op gevelsanering mochten de maatregelen uit de basisopgave niet voldoende zijn. Deze maatregel wordt gefinancierd vanuit programma natuur. Omgevingswet Standardsafte van onze omgevingskwaliteit voor onderhoudsprojecten, waarbij we de inrichting laten aansluiten bij de omgeving.
4a. Duurzaamheid	Energie & CO ₂ Energiezuinig assetmanagement.	Resultaat basisopgave Energie Uitgangspunt is de Trias energetica. We zetten in op beperking van energiegebruik en zetten in op gebruik van energie uit duurzame bronnen. Ten minste 50% van de energie die we gebruiken voor beheer en onderhoud is duurzaam, conform het Schone Lucht Akkoord. CO₂ We zetten in Brabant in op een reductie van ten minste 50% minder CO ₂ -uitstoot (in CO ₂ equivalenten) bij onze opgaven in 2030 conform Schone Lucht Akkoord	Resultaat plusopgave Energie We verkennen de (on)mogelijkheden om energie op te wekken via infrastructuur en bekijken of we deze mogelijkheden mee kunnen nemen in onze basisopgave. Dit doen we in samenwerking met energie.
4b. Klimaatadaptatie	Klimaatbestendig en waterrobuust handelen	Resultaat basisopgave Wij nemen klimaatverandering mee in de afweging die we maken voor ons onderhoud binnen onze driehoek assetmanagement op het gebied van risico's, prestaties en financiën. Onze bermen dragen bij aan het voorkomen van schade door wateroverlast en droogte, risico's vanwege weersextremen zijn op een beheersbaar en acceptabel niveau. De beplanting is klimaatbestendig. Op basis van de klimaatstresstest en de uitkomsten van een risicodialog, nemen we maatregelen mee voor een klimaatbestendig en waterrobuust inrichting van de provinciale infrastructuur bij ons beheer en onderhoud.	Resultaat plusopgave
4c. Biodiversiteit	In ons onderhoud dragen wij bij aan een stabiel ecosysteem en versterken van de biodiversiteit.	Resultaat basisopgave Berm De inrichting en het beheer van de berm dragen bij aan bescherming van leefgebieden en soorten, versterking van de biodiversiteit en bestrijding en beheersing van invasieve en plaagsorten. In 2026 hebben we onze aanpak voor inrichting en dagelijks beheer en onderhoud in onze bermen in beeld en weten we hoe we kunnen zorgen voor een hogere score op de meetlat biodiversiteit (IPC). Natuurbescherming Bij ons beheer en onderhoud van onze assets beperken we zoveel mogelijk de overlast voor de bestaande flora en fauna.	Resultaat plusopgave
4d. Circulariteit	We zetten in op hoogwaardig hergebruik van alle materialen en een halvering van het gebruik van primaire grondstoffen, zonder de leefomgeving te vervuilen en ecosystemen aan te tasten. We dragen vanuit onze beheer en onderhoudsopgave bij aan de totale opgave van 50% vermindering van het primaire grondstoffengebruik in 2030.	Resultaat basisopgave Zo optimaal mogelijk de (rest) levensduur van onze assets benutten. Bij de planning van het (groot) onderhoud houden we hier rekening mee. We zetten in op beperking gebruik van materialen (bouw- en grondstoffen) en materialen met een lagere milieu-impact. • We geven voorkeur aan hoogwaardig hergebruik (zo min mogelijk downcycling) van vrijkomende producten en grondstoffen. • Waar geen hergebruik materiaal toegepast kan worden is de eerste volgende keus biobased materiaal. • We dragen vanuit onze beheer en onderhoudsopgave bij aan de totale opgave van 50% vermindering van het primaire grondstoffengebruik in 2030 en in 2026 streven we naar het gebruik van minstens 60% gerecycled asfalt en 40% gerecycled beton. We brengen en houden milieu-verantwoordelijke stoffen in relatie tot onze assets in beeld.	Resultaat plusopgave We creëren ruimte om te experimenteren en innoveren met assets op dit thema. We gaan aan de slag om meer inzicht te verkrijgen in de grondstoffen, samenstelling en herkomst van grondstoffen die toegepast worden in ons areaal. We verkennen de mogelijkheid om materialenpaspoorten in te zetten en gaan aan de slag met het opzetten van een grondstoffentrace-structuur. Met als doel om grondstoffen op later moment te kunnen hergebruiken. We zetten in op het verkrijgen van meer inzicht in schaarse grondstoffen die we gebruiken. We doen onderzoek naar het voorkomen van invloedtoxische materialen in het areaal (denk aan zink, microplastics en lijken welke van deze maatregelen we al mee kunnen nemen binnen onze opgave.

Bijlage 6. KPI's

Nr	Onderwerp	Indicatoren plusopgave			Indicatoren basisopgave		
		Prestatie-indicator	Effect-indicator	Proces-indicator	Prestatie-indicator	Effect-indicator	Proces-indicator
1.	Doorstroming	% gehonoreerde wensen/noodzakelijkheden vanuit OV - Fiets - Smartwayz		2x per jaar ophalen van wensen/noodzakelijkheden bij OV - Fiets - SmartWayz op gebied van infra-aanpassingen	Oordeel over de kwaliteit van: - Verhardingen - Kunstwerken - VRI's	Werkelijke gerealiseerde reistijd t.o.v. de free-flow reistijd (bron: Beleidskader Mobiliteit)	
						Fileduur en spreiding over de dag (bron: Beleidskader)	
2.	Veiligheid	Mate waarin wegen ingericht zijn volgens de normen van Duurzaam Veilig	Risicocijfer (i.p.v. doden en gewonden, omdat je hiermee weglengte en voertuigprestatie meeneemt in je analyse.		Oordeel over de kwaliteit van: - Verhardingen - Kunstwerken - VRI's, bomen en verlichting	Risicocijfer (i.p.v. doden en gewonden, omdat je hiermee weglengte en voertuigprestatie meeneemt in je analyse.	
3.	Leefbaarheid	Geluid Percentage gesaneerde woningen van het totaal aantal woningen wat gesaneerd moet worden Omgevingswet Percentage weglengte waarbij de 'inrichting aansluit bij de omgeving' (navragen Maayke)	Geluid aantal locaties waar de wettelijke geluidsnormen worden overschreden Omgevingswet Wat? Meer tevreden burgers? (Navragen Maayke)		Geluid % of km weglengte dat 'stil' is, dus stille deklagen bijv. Lucht kwaliteit hoe kunnen we dit behalen met welke prestatie (navragen Suzanne)	Geluid aantal locaties waar de wettelijke geluidsnormen worden overschreden Lucht kwaliteit Schonere lucht in 2020 tov 2015 (navragen Suzanne) Omgevingswet Wat? Meer tevreden burgers? (Navragen Maayke)	Omgevingswet Wat verstaan we onder MEE R omgevingsmanagement (navragen Maayke)
4a.	Duurzaamheid			Energie Aantal uitgevoerde verkenningen met E energie	Energie Ten minste 50% duurzame energiegebruik voor beheer en onderhoud CO₂ minder CO ₂ -uitstoot (-50%) voor beheer en onderhoud	Energie niet meetbaar voor onze 550 kilometer weg? (navragen Suzanne) CO₂ niet meetbaar voor onze 550 kilometer weg? (navragen Suzanne)	
4b.	Klimaatadaptatie				% bermen wat bijdraagt aan voorkomen van schade door wateroverlast en droogte Aantal maatregelen voor een klimaatbestendige en waterbuuste inrichting	% bermen wat bijdraagt aan voorkomen van schade door wateroverlast en droogte - Geen schade door wateroverlast en droogte - % beplanting dat klimaatbestendig is Niet optreden/minder optreden van klimaatrisico's	Hoe meten we 'percentage afwegingen waarbij klimaatverandering is meegenomen'
4c.	Biodiversiteit				Berm - Maatregelen ter bescherming leefgebied en soorten? - X keer bestrijden van invasieve en plaagsorten Biodiversiteit: Parkeren tot na 2026 Natuurbescherming ???	Berm - Hoeveelheid leefgebieden en soorten (die bescherming nog hebben) - Aanwezigheid van invasieve en plaagsorten Biodiversiteit: Parkeren tot na 2026 Natuurbescherming ???	Natuurbescherming ???
4d.	Circulariteit	<i>Zijn de acties bij de plusopgave nu een extra resultaat op de basisopgave? Volgens ons (Egmond en Wim) niet. Het lijkt ons dat de Asset Owner niet geïnteresseerd is in het extra onderzoeken</i>			Prestatie-indicator - % hoogwaardig hergebruik - % biobased materiaal - % primaire grondstoffen - % gerecycled asfalt - % gerecycled beton	Effect-indicator	In beeld hebben van milieuvriendelijke stoffen

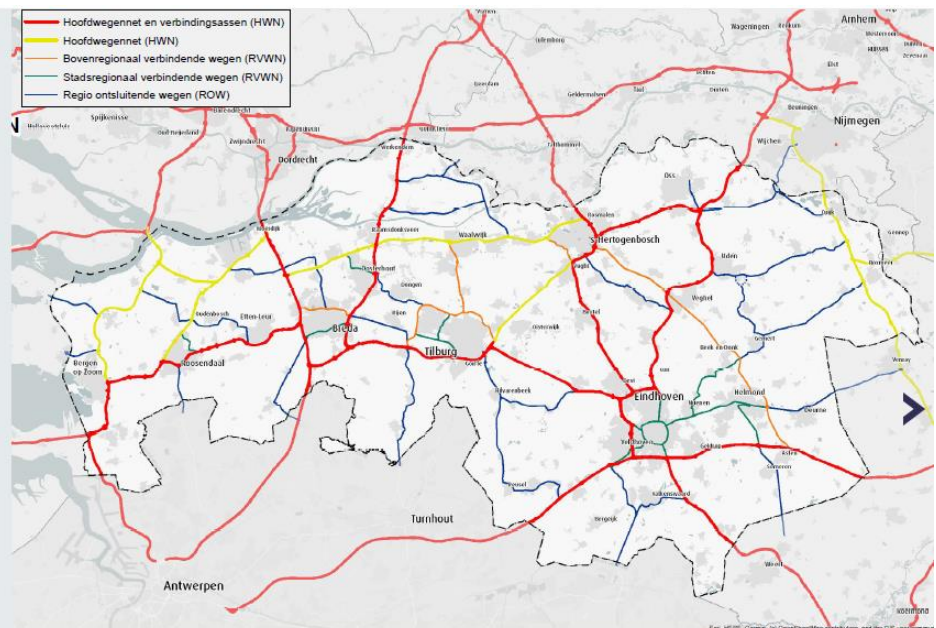
Bijlage 7: Provinciale wegen in context

Onderstaande figuren geven een overzicht van de hoofdwegen in Brabant. De provinciale wegen weer gegeven in het bovenste figuur zijn onderdeel van de grotere hoofdwegen structuur weergegeven in de onderste figuur.



Uitgangspunt voor deze kaart zijn de wegen die een belang hebben voor het (inter)nationale en boven-regionale verkeer.

- Hoofdwegenet, verbindingssassen:** verbinden (nationale) stedelijke netwerken en economische kerngebieden met gelijkwaardige gebieden in binnen- en buitenland.
- Hoofdwegenet, overige hoofdwegen:** verbinden stedelijke regio's binnen Nederland.
- Bovenregionaal verbindende wegen:** verbinden met een functie voor het boven-regionaal verkeer over middellange afstanden tussen stedelijke regio's en van stedelijke regio's met het hoofdwegenet.
- Stadsregionaal verbindende wegen:** verbinden van stedelijke regio's in Brabant met het (boven)regionale (hoofd)wegenet en met een ontsluitende functie binnen stedelijke regio's.
- Regio ontsluitende wegen:** overige regionale wegen met een gebieds-ontsluitende functie voor de regio.



Bijlage 8: Vertaling beleidskaders strategische keuzes AM

Onderstaande tabellen geven een overzicht van de vertaling vanuit de beleidskaders naar de strategische AM-keuzes.

Verkeersveiligheid

Onderdeel	Kern																																																																																												
Beleidsdoel	- Nul verkeersdoden in 2030 - Halvering aantal verkeersongevallen in 2030 t.o.v. 2020																																																																																												
Beleidskoers	- Risico gestuurde aanpak: prioriteit voor maatregelen met grootste veiligheidswinst - Inzetten op gedragsbeïnvloeding d.m.v. educatie en communicatie - Investeren in aanleg en reconstructie van (provinciale) infra conform KOPI en CROW "Duurzaam en Veilig"																																																																																												
Mogelijke bijdrage AM	- Borgen benodigde kwaliteit wegennet, zowel qua inrichting als qua onderhoud - Borgen adequaat verkeersmanagement - Borgen veiligheid weggebruikers, wegwerkers en omwonenden tijdens evenementen, werkzaamheden, incidenten e.d. - Geen onderdeel van AM: gedragsbeïnvloeding d.m.v. educatie en communicatie																																																																																												
AM-koers afgelopen jaren	- Kwaliteit van infra op peil houden met adequaat B&O (kwaliteitsniveau B) - Gericht en risico gestuurd investeren op meest onveilige trajecten/locaties conform principes Duurzaam Veilig - Wat was de koers t.a.v. Verkeersmanagement? - Wat was de koers t.a.v. borgen veiligheid weggebruikers, wegwerkers etc.?																																																																																												
Overwegingen	- Terugblik aantal verkeersdoden 2018-2022: 150, 142, 99, 91, 140 (cijfers heel Brabant). Cijfers provinciale infra zelfde beeld, check? <table><tr><th colspan="2">Verkeersdoden in Noord-Brabant 2003-2023</th><th colspan="2">Datum laatste aanpassing: 9-10-2023</th></tr><tr><td colspan="2">Op basis van berichten uit de pers (periodiek aangevuld met gegevens uit politieregistratie)</td><td colspan="2">Laatste controle politieregistratie: -</td></tr><tr><th>Maand \ Jaar</th><th>2003</th><th>2004</th><th>2005</th><th>2006</th><th>2007</th><th>2008</th><th>2009</th><th>2010</th><th>2011</th><th>2012</th><th>2013</th><th>2014</th><th>2015</th><th>2016</th><th>2017</th><th>2018</th><th>2019</th><th>2020</th><th>2021</th><th>2022</th></tr><tr><td>Provinciale wegen</td><td>22</td><td>25</td><td>30</td><td>18</td><td>12</td><td>20</td><td>22</td><td>20</td><td>14</td><td>14</td><td>5</td><td>11</td><td>13</td><td>18</td><td>12</td><td>16</td><td>26</td><td>16</td><td>12</td><td>15</td></tr><tr><td>Aandeel</td><td>12%</td><td>17%</td><td>19%</td><td>16%</td><td>9%</td><td>16%</td><td>19%</td><td>21%</td><td>14%</td><td>16%</td><td>7%</td><td>12%</td><td>12%</td><td>19%</td><td>13%</td><td>22%</td><td>18%</td><td>13%</td><td>13%</td><td>12%</td></tr><tr><td>CBS</td><td>193</td><td>170</td><td>169</td><td>130</td><td>140</td><td>137</td><td>130</td><td>117</td><td>118</td><td>105</td><td>81</td><td>100</td><td>117</td><td>113</td><td>98</td><td>150</td><td>142</td><td>99</td><td>91</td><td>141</td></tr></table> - Terugblik aantal verkeersongevallen: Weten we dit? Waarschijnlijk ook geen dalende trend de afgelopen jaren - Oorzaak ongevallen en letsel? Gedrag (>90% van de gevallen), hoe groot is aandeel van de infra? - Beleidsdoelen lijken op dit moment onhaalbaar, maar drukken wel uit dat verkeersveiligheid zeer belangrijk is voor PNB	Verkeersdoden in Noord-Brabant 2003-2023		Datum laatste aanpassing: 9-10-2023		Op basis van berichten uit de pers (periodiek aangevuld met gegevens uit politieregistratie)		Laatste controle politieregistratie: -		Maand \ Jaar	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Provinciale wegen	22	25	30	18	12	20	22	20	14	14	5	11	13	18	12	16	26	16	12	15	Aandeel	12%	17%	19%	16%	9%	16%	19%	21%	14%	16%	7%	12%	12%	19%	13%	22%	18%	13%	13%	12%	CBS	193	170	169	130	140	137	130	117	118	105	81	100	117	113	98	150	142	99	91	141
Verkeersdoden in Noord-Brabant 2003-2023		Datum laatste aanpassing: 9-10-2023																																																																																											
Op basis van berichten uit de pers (periodiek aangevuld met gegevens uit politieregistratie)		Laatste controle politieregistratie: -																																																																																											
Maand \ Jaar	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022																																																																									
Provinciale wegen	22	25	30	18	12	20	22	20	14	14	5	11	13	18	12	16	26	16	12	15																																																																									
Aandeel	12%	17%	19%	16%	9%	16%	19%	21%	14%	16%	7%	12%	12%	19%	13%	22%	18%	13%	13%	12%																																																																									
CBS	193	170	169	130	140	137	130	117	118	105	81	100	117	113	98	150	142	99	91	141																																																																									

	• Ondanks AM-koers van afgelopen jaren, die gericht was op verbeteren verkeersveiligheid, komt behalen beleidsdoelen bepaald nog niet dichterbij • Provinciale wegennet volledig Duurzaam & Veilig (CROW) inrichten is onhaalbaar (kost > 2 miljard en is ook ruimtelijk nauwelijks inpasbaar) en vraag is in welke mate dit het behalen van de beleidsdoelen dichterbij brengt
AM-koers komende periode	• Verkeersveiligheid is en blijft belangrijkste kernwaarde binnen AM • Koers komende periode op hoofdlijnen conform koers afgelopen periode met als bijstellingen: • Nóg gericht en beperkter investeren op aantal punten die substantieel bijdragen aan verbeteren verkeersveiligheid cfm risico gestuurde aanpak uit "beschouwing provinciale wegen". • Verkennen mogelijkheden en effecten verkeersmanagement (bv. snelheid verlagen)? • Meer aandacht geven aan monitoring en evaluatie

Bereikbaarheid

Onderdeel	Kern
Beleidsdoel	• (Multimodale) reistijd is in 2030 in 95% van gevallen conform voorspelling + of – 5 min • In 2030 is het makkelijker om spits/drukke te vermijden (t.o.v. welk jaartal?) • In 2030 minder structurele files (t.o.v. welk jaartal?) • Door zorgvuldig B&O dragen provinciale wegen maximaal bij aan betrouwbaar mobiliteitssysteem, nu en in toekomst • % Brabanders dat reistijd acceptabel en in voldoende mate voorspelbaar vindt is in 2030 toegenomen (t.o.v. welk jaartal?)
Beleidskoers	• Provinciaal wegennet is (grotendeels) af → accent verschuift van uitbouwen naar duurzaam B&O • Accent op goede kwaliteit wegen (door B&O) en snelle afhandeling van incidenten • Aanpassingen weginfra bij voorkeur als dit bijdraagt aan verkeersveiligheid, leefomgeving en ruimtelijke kwaliteit • Aanpakken bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten (lijkt haaks te staan op "provinciaal wegennet is (grotendeels) af")
Mogelijke bijdrage AM	• Borgen benodigde kwaliteit wegennet, zowel qua inrichting als qua onderhoud

	• Borgen adequaat verkeersmanagement en incidentmanagement
AM-koers afgelopen jaren	• Kwaliteit van infra op peil houden met adequaat B&O (kwaliteitsniveau B) • Investeren in capaciteitsknelpunten (laatste jaren in afnemende mate) • Verbeteren verkeersmanagement en incidentmanagement
Overwegingen	• Centraal staat <u>betrouwbare</u> (voorspelbare) bereikbaarheid. Bereikbaarheid blijft belangrijk, maar primair met OV, fiets en andere mobiliteitsoplossingen dan auto • Goede doorstroming op provinciale wegen geen hoogste prioriteit (meer). Vertragingen mogen er zijn, het is vooral belangrijk dat ze voorspelbaar zijn (betrouwbaarheid) en dat ze niet leiden tot structurele bereikbaarheidsknelpunten • Verkeersveiligheid en leefbaarheid belangrijker dan doorstroming
AM-koers komende jaren	• Koers aanpassen t.o.v. koers afgelopen jaren: • Nog sterker de focus op B&O van bestaande infra (kwaliteitsniveau B), met specifieke aandacht voor het zoveel mogelijk voorkómen van <u>ongeplande</u> niet-beschikbaarheid (bv. door achterstallig onderhoud) • (Zo mogelijk?) verder verbeteren van incidentmanagement: zo snel mogelijk afhandelen van ongeplande niet-beschikbaarheid als deze tóch optreedt • Nog mogelijkheden voor verbeteren verkeersmanagement (anders dan incidentmanagement)? Bv. stimuleren OV en fiets t.o.v. auto met VRI? • Niet investeren in aanleg/functionele aanpassing van infra t.b.v. verkeerscapaciteit, tenzij: • Er sprake is van een onacceptabel bereikbaarheidsknelpunt • En er daarnaast ook substantiële winst wordt behaald t.a.v. verkeersveiligheid, leefbaarheid en/of ruimtelijke kwaliteit • Duidelijke koers bepalen t.a.v. overdracht wegen: primair laten afhangen van belang in het netwerk voor regionale bereikbaarheid → borgen dat je als provincie die wegen in je assetportfolio hebt die je er vanuit het oogpunt van bereikbaarheid in WILT hebben (dit wijkt enigszins af van Beschouwing Provinciale Wegen)

	• We proberen hinder bij werkzaamheden te minimaliseren waarbij (verkeers)veiligheid voorop blijft staan
--	--

Leefbaarheid

Onderdeel	Kern
Beleidsdoel	• Streven naar schone, stille en gezonde mobiliteit • In 2030 reductie van 50% van negatieve gezondheidseffecten van verkeersemisies t.o.v. 2016 • Aantal locaties waar wettelijke geluidsnormen worden overschreden neemt af (hoeveel?)
Beleidskoers	• Inzetten op stille voertuigen en infrastructuur • Doorgaan met aanpak provinciale komomleggingen om leefbaarheid dorpen te verbeteren
Mogelijke bijdrage AM	• Beperken geluidoverlast • Beperken overlast door trillingen en stank • Beperken barrièrewerking infrastructuur • Stimuleren OV/fiets door verkeersmanagement en/of asset gebonden voorzieningen • Toevoegen groene elementen aan infrastructuur (?)
AM-koers afgelopen periode	• Inzetten op bron-, overdracht- en gevelmaatregelen om geluidhinder te beperken conform wettelijke kaders • Hoe gaan we tot op heden om met trillingen en stank? • Waar mogelijk inzetten op komomleggingen • Hoe gaan we om met groene elementen?
Overwegingen	• Bijdrage AM aan hogere beleidsdoelen is beperkt, zit voor groot deel aan de voertuig-/weggebruikerskant (schone en stille auto's) • Koers afgelopen periode heeft geleid tot minder geluidhinder, barrièrewerking, trillingen en stank (hoeveel minder?), maar er zijn nog steeds wettelijke geluidsoverschrijdingen en de leefbaarheidsklachten lijken alleen maar toe te nemen (zelfs na één opgeleverde projecten). • Al dan niet terug naar nul in 2030? En kan dat? Hoeveel locaties hebben we nu? • Stelling: bijdrage AM Infra aan beleidsdoelen zit primair bij geluid en daarnaast bij trillingen en barrièrewerking
AM-koers komende periode	• Leefbaarheid wordt een belangrijke kernwaarde • Koers afgelopen periode aanpassen: • Kansen benutten in samenwerking met de betreffende gemeente. Meer de samenwerking zoeken.

	• Doorgaan met inzetten op bron- en overdracht maatregelen voor geluid (en borgen functionaliteit door adequaat B&O). • Focus op beperken in overlast in komen i.p.v. komomleggingen. • Verkennen wat mogelijkheden van niet-fysieke maatregelen zijn: verkeersmanagement, snelheid verlagen, prio voor OV/fiets? • Komomleggingen alleen als laatste mogelijkheid als andere maatregelen onvoldoende soelaas bieden • Wat willen/kunnen we doen aan trillingen en barrièrewerking en inzet op groene elementen?
--	--

Duurzaamheid

Onderdeel	Kern
Beleidsdoel	• Streven naar schone, stille en gezonde mobiliteit • Reductie van broeikasgassen (waaronder CO₂) met 50% in 2030 (t.o.v. welk jaartal?) • Ten minste 50% gebruik duurzame energie • Uitstoot overige emissies (NO_x/fijnstof) significant afgenomen in 2030 (t.o.v. welk jaartal?) • In 2050 levert provinciale infra meer duurzame energie dan nodig is voor instandhouding • 50% minder gebruik primaire grondstoffen, in 2030 zo veel mogelijk circulair werken • In 2050 is Noord-Brabant klimaatbestendig en water robuust ingericht en in 2030 zijn de eerste grote gebiedsopgaven hiertoe al gerealiseerd
Beleidskoers	• Grondstoffenreductie • Inzetten op elektrificatie
Mogelijke bijdrage AM	• Inzetten op vermindering van energieverbruik/CO₂ en gebruik van duurzame energiebronnen bij exploitatie, aanleg en onderhoud • Assets aanwenden voor energie-opwek • Stimuleren OV/fiets door verkeersmanagement en/of asset gebonden voorzieningen • In kaart brengen klimaatrisico's voor assets en assetsysteem (infrastructuurnetwerk) en daaruit voortvloeiende maatregelen uitvoeren • In infraprojecten bijdragen aan natuur- en waterdoelen • Inzetten op circulaire aanleg, beheer en onderhoud • Inzetten op biodiversiteitsmaatregelen

AM-koers afgelopen periode	• Uutfaseren gebruik fossiele brandstoffen door toepassing Trias Energetica: 1. Verminderen energieverbruik (bv. LED). 2. Maximaal gebruik van duurzame energie (bv. zero-emissie bouwmaterialen). 3. Zo efficiënt mogelijk gebruik maken van fossiele brandstoffen (als 1 en 2 niet mogelijk zijn). • Pilots energie-opwek • In kaart brengen klimaatrisico's voor assets en assetsysteem (infrastructuurnetwerk) • Inzetten op circulaire aanleg, beheer en onderhoud m.b.v. de R-ladder • Inzetten op versterken biodiversiteit door ondermeer verbinding blauw/groene structuren, ecologisch bermbeheer
Overwegingen	• Bijdrage AM aan beleidsdoelen is relatief beperkt, dus gericht inzetten op punten waar AM (substantieel?) kan bijdragen • Hebben we inzicht in effectiviteit van onze aanpak van afgelopen jaren? Wat leveren bijvoorbeeld investeringen op biodiversiteit op?
AM-koers komende periode	• Voortzetten AM-koers van afgelopen periode met als aanvullingen: • Opstellen (voor 2030) areaal breed perspectief voor opwek energie • Klimaat-risico-analyse omzetten in concrete maatregelen • Mogelijkheden verkennen van bijdrage aan natuur-/waterdoelen vanuit infraprojecten • Mogelijkheden verkennen van verkeersmanagement en/of asset gebonden voorzieningen (bv. fietsenstallingen) voor stimulering OV/fiets