

Advies aan Provinciale Staten

Uw contactpersoon

M. Spoor-Hendriks

AD/STG

Doorkiesnummer 023-514 5308

spoorm@noord-holland.nl

10 september 2015

1|4

Tbv Statenvergadering d.d. 28-09-2015

Commissie

Mobiliteit en Financien

Datum commissievergadering 07-09-2015

Onderwerp: Voordracht 69 - Nota Infrastructurele kapitaalgoederen 2016-2019

De commissie adviseert: de voordracht Nota Infrastructurele kapitaalgoederen 2016-2019 ter bespreking voor te leggen aan PS in de vergadering van 28 september 2015.

Voor de behandeling van dit punt in de commissie M&F: zie hieronder het uittreksel uit het conceptverslag van de vergadering van de commissie 7 september 2015.

8a. Voordracht Nota Infrastructurele kapitaalgoederen 2016-2019

De heer **Tijssens** (D66) constateert dat deze nota goed aansluit op het PMI en PMO. D66 vindt het een prima instrument. Er lijkt een nieuwe wind te waaien, waarin gebiedsgericht werken en DBFM belangrijke aspecten zijn bij de uitvoering van projecten. Dit verandert de mores in de besluitvormingsmachine. De fasering, zoals die gebruikt wordt in het PMI, is aan het verschuiven. De budgetteringsmethodiek is in het nieuwe regime vaak gebaseerd op dertig jaar. Er moet dan langer vooruit worden gekeken als het gaat om onderhoudsbudgetten. D66 hoort graag hoe het college van GS tegen deze problematiek aankijkt. Wordt het instrument op termijn bijgesteld aan de grote contracten, waarbij niet alleen het bouwen, maar ook het onderhoud voor meer dan dertig jaar is vastgelegd op het moment van de investering?

De heer **Zoon** (PvdD) vertelt dat de toename van areaaluitbreiding zijn fractie zorgen baart. Er wordt wel gekeken waarna zaken vervangen, onderhouden of uitgebreid moeten worden. Onduidelijk is of en wanneer de afweging wordt gemaakt dat areaal afgewaardeerd kan worden. Er moet nader worden afgewogen of het nog langer noodzakelijk is om bepaald areaal te onderhouden. Mogelijk kan dit een plek krijgen in het Asset management, bijvoorbeeld bij evalueren, verbeteren of bij beleid en strategie.

Mevrouw **Alberts** (SP) verwijst naar de onlangs gehouden presentatie en de ontvangen nota. Er wordt gewerkt met gebiedscontracten. Mevrouw Alberts veronderstelt dat die contracten openbaar worden aanbesteed. Klopt dat? Als openbaar wordt aanbesteed dan is er sprake van een vaste volgorde. Is dit uitsluitend een bevoegdheid van Gedeputeerde Staten? Provinciale Staten zouden daarin moeten meedenken en beslissen.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) zegt dat 50PLUS heeft geconstateerd dat de beheersaspecten toenemen, ook door uitbreiding van areaal. In de nota staat dat na 2021 een extra storting nodig is, vanwege die uitbreiding van het areaal. Hoe gaat het college dat oplossen? Immers de beheerkosten nemen ook toe.

De heer **Klein** (CU-SGP) begrijpt dat vaarwegen worden onderhouden op C- en D-niveau. Betekent dat pas actie wordt ondernomen als de boel dreigt in te storten? Hoe verhoudt zich dit tot de nota 'Water als economische drager'? Zou voorliggende nota niet veel meer ambitie moeten uitspreken?

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) maakt zich grote zorgen over de toename van areaal, zeker vanwege de twee grote projecten die op de planning staan. Het wordt heel zichtbaar dat op veel dossiers minder budget beschikbaar is. In het openbaar vervoer ontstaat een nijpende situatie in de budgettering, vanwege duurdere dienstregelingen ten opzichte van de steeds lagere bijdrage van het Rijk. De heer Van Berkum vindt het onverantwoord om op deze voet door te gaan. Hij maakt zich grote zorgen. Het is scheef dat enerzijds voor openbaar vervoer geen enkel dubbeltje wordt bijgelegd als het gaat over eigen dienstregelingen, terwijl anderzijds op dit soort dossiers wel op de gegevens van het Rijk gezeten wordt. Het kan niet zo zijn dat enerzijds, bij de auto, alles wordt aangelegd, ook al is het Rijksinfrastructuur, terwijl anderzijds de provincie op het gebied van openbaar vervoer of de problematiek van de spoorse doorsnijding absoluut niet op de stoel van het Rijk wil gaan zitten.

Mevrouw **Van Duijn** (IPvdA) sluit zich aan bij het betoog van GroenLinks, zeker voor wat betreft de laatste uitspraak.

Enerzijds wordt een budgettekort voorzien over de beheerkosten. Anderzijds wordt slechts enkele jaren vooruitgekeken als het gaat om de trends. Er wordt weinig of nauwelijks iets vermeld over het toenemende thuiswerken. Gezegd wordt dat de intensivering van het wegnnet de komende jaren omhoog zal gaan. In het geval van trends dient decennialang vooruit gekeken te worden. Kan de gedeputeerde aangeven dat over een langer tijdsbestek rekening wordt gehouden met trends?

Over duurzaamheid vond mevrouw weinig terug in de nota.

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) merkt op dat de VVD geen bezwaar ziet tegen areaaluitbreiding. Dat is ook belangrijk voor het openbaar vervoer dat ook over die wegen zal rijden. Wat spreekster zorgen baart, is dat de uitgaven toenemen. De ambtelijke organisatie zal op termijn voorstellen gaan uitwerken voor een degelijke financiële meerjaren dekking. Over welke termijn gaat het hier?

De heer **De Graaf** (CDA) vindt dat de nota een robuust en betrouwbaar beeld geeft, maar waarschuwt ook voor het komende dekkingstekort. Daarvoor zullen dekkingsvoorstellen komen. Wanneer kunnen die voorstellen tegemoet worden gezien?

Gedeputeerde Post legt uit dat er sprake is van areaaluitbreiding daar waar infrastructuur wordt aangelegd waar die er nu nog niet is. Denk daarbij aan de N23, A8/A9 en Duinpolderweg. Overige areaaluitbreiding betreffen maatregelen die moeten worden getroffen om de verkeersveiligheid te laten toenemen. Verder moet worden gedacht aan het verbreden van wegen, aangezien tractoren breder zijn geworden en niet meer passen op de huidige wegen. Formeel is er sprake van areaaluitbreiding, maar er komt geen strekkende meter weg bij. Er komt wel meer asfalt bij om de verkeersveiligheid te laten toenemen. Datzelfde geldt voor de aanleg van parallelinfrastructuur voor de zwakkere verkeersdeelnemers. Areaaluitbreiding heeft niet zozeer betrekking op nieuwe infrastructuur, maar veel meer op de verbetering van bestaande infrastructuur. Het is niet zo dat het Rijk structureel minder geld heeft gegeven voor openbaar vervoer. Het is niet zo dat de provincie enorm veel bijdraagt aan Rijksinfrastructuur. In de afgelopen zes jaar is geen geld gestoken in Rijksprojecten, met uitzondering van één onderzoek. De opmerking dat de provincie wel bijdraagt aan Rijksinfrastructuur, maar dat de provincie niet de bereidheid heeft om bij te dragen aan oplossingen voor het openbaar vervoer, werpt de gedeputeerde ver van zich. In de afgelopen jaren is niet anders gedaan dan investeren in hoogwaardig openbaar vervoer. Met dezelfde gelden zijn meer dienstregelingen 'geregeld'. Het is nooit gebeurd dat er in een jaar minder dienstregelingen waren dan in het jaar daarvoor.

Bij interruptie zegt de heer **Van Berkum** (GroenLinks) dat hij begrijpt wat de gedeputeerde zegt. Hij complimenteerde haar eerder over de OV-visie en de uitvoering daarvan. Het gaat erom dat er grootschalige plannen liggen. In de optiek van de heer Van Berkum zou de uitvoering van het project A8/A9 een taak voor het Rijk moeten zijn. Dit project is een voorbeeld waar de provincie in het gat van het Rijk stapt. De heer Van Berkum wilde een tendens benadrukken die het college van GS zelf ook beschrijft. Er komt teveel areaal bij.

Gedeputeerde Post maakt bezwaar tegen de opmerking dat er teveel areaal bijkomt. Het gros van dat areaal heeft niets te maken met nieuwe infrastructuur, maar met de verbetering van de bestaande. Verbreding van wegen, de aanleg van parallelinfrastructuur, ongelijkvloerse kruisingen en fietstunnels is een veel grotere areaaluitbreiding als het gaat over beheer en onderhoud dan een A8/A9 of Duinpolderweg. Vinden de PvdA en GroenLinks dat op dat terrein geen areaaluitbreiding mag plaatsvinden? Dan zal een andere discussie gevoerd moeten worden.

De provincie heeft zelf jarenlang extra geld bijgelegd voor openbaar vervoer en daarover is besloten dat dit niet meer gebeurt.

Over tendensen merkt de gedeputeerde het volgende op. De praktijk wijst uit dat de economische crisis van afgelopen jaren ertoe geleid heeft dat het aantal thuiswerkers drastisch is gedaald. Het wordt kennelijk belangrijk geacht om op kantoor gezien te worden. De provincie werkt met langjarige verkeersprognoses. Die geven aan dat er nog steeds behoefte is aan de aanleg van infrastructuur, omdat het huidige net het nog steeds niet aankan. Het inzetten van openbaar vervoer, bijvoorbeeld bij de A8/A9, gaat dat probleem niet oplossen. Na alle andere afwegingen gemaakt te hebben en alle mogelijkheden geïnventariseerd te hebben, was de conclusie dat er niets anders kan worden gedaan dan nieuwe infrastructuur aanleggen. Doet de provincie dat niet, dan legt zij het probleem bij de weggebruiker die van A naar B wil bewegen. De provincie heeft daarin haar verantwoordelijkheid.

Bij interruptie merkt mevrouw **Van Duijn** (PvdA) op dat zij verkeerskundigen heeft gesproken. Zij zijn van mening dat de ontwikkelingen in de komende tien jaar anders zijn dan voorspeld. Hoe ver wordt vooruit gekeken als het gaat om trends?

Gedeputeerde Post hoorde tien jaar geleden eenzelfde uitspraak van verkeerskundigen. Toen werd voorspeld dat men grootschalig zou gaan thuiswerken. Niemand zou op kantoor te vinden zijn. Daarvan blijkt niets terechtgekomen te zijn. Een trend is slechts een verwachting voor de toekomst. Bij een PMO wordt dertig jaar vooruitgekeken. Trends over dertig jaar zijn niet te geven. Niemand weet hoe de wereld er over dertig jaar uit ziet. Natuurlijk wordt gekeken naar de ontwikkelingen op het gebied van autonome auto en dynamisch verkeersmanagement. Het is niet zinvol om te zeggen hoeveel jaar vooruit wordt gekeken. Bepaalde ontwikkelingen zullen zich voordoen, maar het tempo waarin valt niet te voorspellen. De VVD en het CDA vragen wanneer het tekort wordt opgelost. De piek begint in 2022. In de begroting 2018 moeten Provinciale Staten daar iets van vinden. Dan wordt de jaarschijf in beeld gebracht. De gedeputeerde kan nog niet aangeven wanneer voorstellen volgen. Risico gestuurd onderhoud van de vaarwegen betekent niet dat pas actie wordt ondernomen als de oevers dreigen in te storten. Er wordt wel op een andere manier naar een oever wordt gekeken. Deze hoeft er niet gelikt uit te zien. De oever moet voldoen aan het doel waarvoor die gesteld is. De gedeputeerde adviseert de heer Klein om de presentatie van afgelopen week erbij te pakken. In de kwaliteitscatalogus worden voorbeelden gegeven van risico gestuurd beheer.

Bij interruptie vraagt de heer **Klein** (CU-SGP) of de onderhoudskosten hiermee vooruit worden geschoven.

Gedeputeerde Post antwoordt dat dit niet het geval is. Er wordt onderhouden gericht op het doel waarvoor het geschikt moet zijn. Het beïnvloedt 'Water als economische drager' absoluut niet. Dat soort vaarwegen is geschikt voor binnenvaart, dus de oevers zijn ook geschikt voor binnenvaart.

Een openbare aanbesteding is geen bevoegdheid van Provinciale Staten. Geen enkele aanbesteding loopt via Provinciale Staten. Provinciale Staten geven aan waarop zij willen sturen. Willen zij sturen op lage onderhoudskosten, zoals ze nu zij, dan zoekt het college daarbij de beste manier van aanbesteden. In dit geval is er in plaats van allerlei postzegelcontractjes gekozen voor het afsluiten van een wat groter contract per gebied. Als de ervaringen goed zijn, dan kan dat uitvloeien naar de andere regio's. Er wordt gekeken naar de combinatie tussen PMI- en PMO-werkzaamheden, zodat dat enkele jaren geleden door Provinciale Staten is besloten. In feite is de nota de uitwerking van het besluit dat Provinciale Staten drie jaar geleden namen.

Bij interruptie merkt mevrouw **Alberts** (SP) op dat contracten verder gaan, bijvoorbeeld met onderhoud en financiering.

Gedeputeerde Post benadrukt dat er tot op heden geen DBFM-contracten zijn afgesloten. Er wordt een vergoeding gegeven aan de aannemer om tien jaar lang de weg in een bepaalde conditie te houden. Het gaat echt om een onderhoudscontract.

Bij interruptie verwijst mevrouw **Alberts** (SP) naar pagina 7 van de 'Investeringsagenda doorstroming OV 2015-2020' waar staat dat de provincie van het Rijk geld ontvangt voor de exploitatie van het openbaar vervoer, de zogenaamde brede doel uitkering. Het Rijk heeft vanaf 2011 de BDU met 10% gekort door vier elkaar versterkende bezuinigingsmaatregelen. Blijft de gedeputeerde bij haar eerdere antwoord?

Gedeputeerde Post legt uit dat de contracten die de provincie afsluit een andere index kennen dan de BDU kent. Per saldo betekent dit dat twee zaken uit elkaar gaan lopen. Het betekent niet dat het Rijk kort op de BDU. Het Rijk indexeert anders. Een jaar is de index niet uitgekeerd. Dat is geen bezuiniging, maar de provincie kreeg wel minder dan gedacht. De BDU wordt per 2016 afgeschaft. De uitkering valt gewoon in het provinciefonds.

Er was eens sprake van een landelijke korting van 25%, die specifiek voor de Stadsregio's geldt. Het college weet nog niet met zekerheid te stellen dat wat er staat in strijd is met wat gedeputeerde Post heeft gezegd. Gedeputeerde Post zal uitzoeken of haar antwoord provinciaal staande gehouden kan worden. In de overweging wordt het afbouwen van het onderhoud niet meegenomen. Over alle infrastructuur bewegen zich voertuigen. Als het onderhoud wordt afgebouwd, wordt de provincie aansprakelijk gesteld voor eventuele ongevallen. Bij afwaardering van een weg moet de weg heringericht worden. Dit kost geld. Vervolgens moet de heringerichte weg ook weer worden onderhouden. Dit kost ook geld. De gedeputeerde begrijpt niet wat de heer Tijssens bedoelt. Er wordt al een aantal jaren gebiedsgericht gewerkt. Er wordt niet gedaan aan DBFM. Er worden wel grote gebiedscontracten aanbesteed. De fasering van het PMI zou verschuiven?. De gedeputeerde begrijpt de uitspraken niet.

De heer **Tijssens** (D66) zegt dat het niet gaat over gebiedsgericht werken, maar over het aan het begin van een fase vastleggen van de contractuele verplichting. Die fase duurt langer dan een bestuurstermijn. Wanneer het project volledig DBFM zou worden uitgerold dan gaat het over 30 jaar. De heer Tijssens verwijst naar het project A6/A1. Als vaker van voornoemde contracten worden afgesloten dan moet de provincie haar instrumentarium daarop herzien. Dat is opgebouwd vanuit het idee dat er sprake is van een investeringsbudget en een onderhoudsbudget. Dat gaat dan schuiven.

Gedeputeerde Post vertelt dat een gebiedscontract is afgesloten voor vijf jaar met een verlenging van vijf jaar. Er wordt wel over een langere periode afgeschreven. A6/A1 is overigens een Rijksproject. De gedeputeerde heeft destijds uitgelegd waarom het voor de provincie vrijwel onmogelijk is om het op die manier te doen.

De gedeputeerde licht toe dat het gaat om vaste variabel onderhoud. De investeringskant zit daar niet in. DBFM houdt dat je ontwerpt, bouwt en onderhoudt. In het onderhavige geval gaat het alleen om maintenance, het onderhoud. DBF is niet aan de orde. Dat zit nog steeds in het PMI. Een aantal typen wordt gebundeld. Daar zitten geen investeringen bij. Hooguit heel kleine zaken, die apart worden aanbesteed. Het onderhoud wordt voor een langere termijn vastgelegd. Het grote verschil is dat er nu geen tientallen contracten van bijvoorbeeld drie jaar zijn, maar één contract voor vijf jaar.

De heer **Tijssens** (D66) geeft aan zich te baseren op hetgeen ambtenaren vorige week in de presentatie hebben gezegd.

Gedeputeerde Post vertelt dat duurzaamheid geen separaat issue is en dat het steeds aan de orde komt. Duurzaamheid maakt onderdeel uit van de dagelijkse werkzaamheden. Wel is een greendeal afgesloten, te weten 'Duurzaamheid in de GWW-sector'. De afspraak is om het beheer en onderhoud zo duurzaam mogelijk te maken. Het bermonderhoud vindt daardoor op een andere manier plaats dan wanneer het zo goedkoop mogelijk zou moeten gebeuren. Duurzaam is een onderwerp dat door het beheer en onderhoud heen speelt. Het is niet als een apart speerpunt benoemd in deze nota over het onderhoud. Er lopen nog projecten, die zich specifiek op duurzaamheid richten en onderdeel uitmaken van het beheer en onderhoud, zoals de Solarroad.