

Van goed naar slim beheer

Wij vinden het belangrijk dat de bereikbaarheid in de provincie Groningen goed geregeld is. Onze ambitie is zorgeloze en duurzame mobiliteit, voor alles en iedereen. Mobiliteit is geen doel op zich maar draagt bij aan een leefbare en economisch florerende provincie. Bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde voor mensen om actief aan de samenleving deel te kunnen nemen. Beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur is een belangrijke wettelijke taak die hieraan bijdraagt.

Voor u ligt het *Beleidskader Beheer en Onderhoud provinciale infrastructuur*. In dit beleidskader staat beschreven welke inhoudelijke uitgangspunten, doelstellingen en kaders met ingang van 2021 gehanteerd worden bij het beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur.

DE PROVINCIALE INFRASTRUCTUUR

Het gaat onder andere om circa 517 km provinciale weg, 211 km fietspad, 516 ha bermen en 573 km sloten, 450 bushaltes, 43.000 bomen, 600 ha bosplantsoen, 66 km hagen, 3.900 lichtmasten, 6000 verkeersborden, 6 sluizen, 76 vaste bruggen, 15 fietsbruggen, 64 viaducten, 36 tunnels, en 48 beweegbare bruggen, 180 km boordvoorzieningen en 120 km vaarweg.

Beheer en Onderhoud gaat over de instandhouding van de bestaande provinciale infrastructuur binnen de middelen die hiervoor beschikbaar zijn. Als we het over de instandhouding van de infrastructuur hebben dan bedoelen wij het - middels het uitvoeren van (groot) onderhoud - vernieuwen van de provinciale infrastructuur met als doel het verlengen van de levensduur, zowel in technische zin als ook in kwalitatieve zin. Aanpassingen aan de infrastructuur, zoals wegverbredingen en reconstructies (nieuwbouw) vallen dus, net als in het verleden, buiten de reikwijdte van dit programma.

Systematiek

Wij toetsen de staat van de infrastructuur aan de doelstellingen en kaders die gehanteerd worden bij het beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur. Deze zijn opgenomen in dit document. Daardoor wordt het mogelijk de optimale balans te houden tussen waarde, prestaties, risico's en kosten bij de instandhouding van de provinciale infrastructuur. Dit kan er bijvoorbeeld toe leiden dat in sommige gevallen met het uitvoeren van levensduur verlengende (onderhouds-) maatregelen vervanging nog enige tijd verantwoord kan worden uitgesteld, terwijl andere onderdelen van de infrastructuur grootschaliger moeten worden aangepakt. Het spreekt voor zich dat data- en informatiebeheer hierbij steeds belangrijker worden. Ook de jarenlange praktijkervaring van de provincie kan hierbij niet ontbreken.

Bij de planning en uitvoering van beheer en onderhoud aan onze infrastructuur kiezen wij voor een risico gestuurde aanpak. Dit betekent dat alle onderdelen van de infrastructuur worden getoetst aan de theoretische levensduur maar ook aan de praktische. Ook worden hierbij mogelijke risico's, de functie en het belang van dit onderdeel van onze infrastructuur meegewogen. Doorlopend worden inspecties uitgevoerd, zowel door eigen medewerkers als periodiek door externe deskundigen. Voordat er daadwerkelijk (groot) onderhoud wordt uitgevoerd toetsen wij met behulp van inspecties of dit onderhoud wel echt nodig is op het geplande moment. Op deze manier wordt op een zo efficiënt mogelijke wijze omgegaan met de beschikbare middelen. Inherent aan deze werkwijze is dat voorgenomen (groot) onderhoud gaandeweg wijzigt en dus een dynamisch geheel is. Uitgangspunt is steeds om beheer en onderhoud adequaat uit te voeren.

Natuurlijk houden wij ook rekening met de algemeen geldende landelijke normen voor de instandhouding van infrastructuur, bijvoorbeeld de normen van het CROW (wegen) en de NEN-normen (bruggen). Zo wordt door het CROW onder andere aangehouden dat een onderhoudsachterstand van 7 tot 9% bij wegen optimaal is: bij een lager percentage is sprake van kapitaalvernietiging omdat te vroeg onderhoud wordt uitgevoerd. Bruggen, viaducten etc. worden

naast eigen inspecties ook periodiek geïnspecteerd door externe deskundigen. Beide beoordelingen vormen de basis voor de prioriteitstelling. Monitoring van vaarwegen vindt plaats door visuele inspecties (oevers) en dieptemetingen.

Inhoudelijke uitgangspunten

Bereikbaarheid van, naar én in de provincie Groningen vinden wij belangrijk. Met het adequaat beheren en onderhouden van onze eigen infrastructuur dragen wij hieraan bij. Het zorgen voor goede bereikbaarheid is daarnaast nodig om economische vooruitgang mogelijk te maken. Ook zetten we forse stappen in de richting van slimme en duurzame mobiliteit.

Beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur staat niet op zich, is divers en daarmee veelomvattend. Belangrijke inhoudelijke uitgangspunten voor het beheer en onderhoud vinden hun basis in het mobiliteitsbeleid¹ dat nu wordt geactualiseerd. Zodra Provinciale Staten dit hebben vastgesteld, worden ook deze uitgangspunten meegewogen in de programmering.

Voor de bereikbaarheid van onze provincie zijn de provinciale wegen van groot belang. Bussen, vrachtwagens, trekkers, personenauto's, (brom)fietsers, kortom veel mensen gebruiken dagelijks onze provinciale wegen om hun bestemming te bereiken. Wegen verbinden dorpen en steden en bepalen voor een deel onze kijk op het landschap.

Bij het beheer en onderhoud aan provinciale wegen wordt gekeken naar een indeling van ons provinciaal wegennet in verschillende functies. Verbindingen tussen economische kernzones zoals in de omgevingsvisie benoemd kennen een andere functie dan verbindingen tussen kleinere kernen. Daarnaast is ook het gebruik van onze wegen van invloed op de functie die een weg vervult. Zo heeft een weg waar veel vrachtverkeer rijdt een andere functie dan een weg met weinig vrachtverkeer. Logischerwijs stellen wij aan wegen met verschillende functies ook verschillende eisen. Deze indeling in functies geeft ons richting aan de manier waarop we willen omgaan met onze wegen. Ook het beheer en onderhoud van onze wegen passen we aan naar gelang de functie en het belang van de weg. Bij een veelgebruikte regionale verbinding past een ander onderhoudsregime dan bij een weg met een lokale functie.

Wij streven naar een robuust vaarwegennetwerk dat in belangrijke mate bijdraagt aan de economische ontwikkeling van de provincie met daarbij een heldere verdeling tussen de taken voor het Rijk, de Provincie en regionale overheden. Vervoer over water is, vanwege de grote volumes, een vorm van duurzaam transport en levert een bijdrage aan de CO₂ reductie. Vaarwegen hebben in de provincie een belangrijke rol in zowel de beroeps- als recreatievaart.

Duurzaamheid

De provincie Groningen wil koploper zijn op het gebied van duurzaamheid. Bij duurzaamheid hebben wij oog voor de 3 p's: *people, planet, profit*. Het gaat dus niet alleen om het terugdringen van de CO₂-uitstoot met het oog op positieve effecten ten aanzien van het klimaat. Het gaat ook om het terugdringen van fijnstof en geluid om de leefbaarheid voor inwoners van Groningen te verbeteren en schone lucht te bevorderen. Dit zal uiteindelijk in de toekomst ook tot lagere maatschappelijke kosten gaan leiden. De exacte doelstellingen behorende bij de verduurzaming van de infrastructuur zullen onderdeel uit gaan maken van het op te stellen Regionaal Mobiliteitsplan.

De ambitie is dat alle provinciale infrastructuur uiterlijk in 2050, maar zoveel eerder als mogelijk, CO₂-neutraal en circulair wordt aangelegd, beheerd en onderhouden. Dat betekent echter wel dat nu al de eerste stappen daarvoor gezet dienen te worden. Bij het uitvoeren van beheer en onderhoud wordt daarom vanaf dit moment bij iedere aanbesteding de component duurzaamheid sterk meegewogen en/of verplicht gesteld. Ook wordt er nagedacht over de wijze waarop we omgaan met het organiseren van beheer- en onderhoudsmaatregelen. Zo kijken we ook naar andere slimme strategieën, zoals het inzetten op een hogere (rest)levensduur en daarmee het anders uitvoeren van onderhoud en bewust omgaan met (maatschappelijke) investeringen. Ook is er aandacht voor slimme toepassingen, waarbij we niet alleen kijken naar uitvoeringswijze en materiaalkeuze maar bijvoorbeeld ook naar het slim monitoren, organiseren en inkopen, plannen, standaardiseren en doorontwikkelen van onze infrastructuur.

De komende jaren worden steeds hogere eisen gesteld qua verduurzaming en circulariteit binnen projecten. Door innovatieve ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid aan te jagen, worden

¹ Er wordt een Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) opgesteld. Het is onze planning om die in 2021 ter besluitvorming voor te leggen aan Provinciale Staten.

deze hogere eisen steeds beter haalbaar en zijn de kansen voor onze infrastructuur talloos. Daarbij is het belangrijk om ook de provinciale rol als 'launching customer' aan te grijpen om innovaties verder te brengen door deze af te nemen van de markt en te implementeren in het beheer en onderhoud. Het momentum is nu en het is voor ons belangrijk om de verantwoordelijkheid te nemen om verder te werken aan een duurzame en leefbare provincie, voor nu en in de toekomst.

Om de uitstoot van CO₂, geluid en andere schadelijke stoffen terug te dringen worden er op korte termijn al maatregelen getroffen. Zo is er bijvoorbeeld bij het uitvoeren van (groot) onderhoud aan de provinciale infrastructuur nadrukkelijk aandacht voor (meer) duurzame en innovatieve toepassingen zoals lage temperatuur asfalt en het hergebruiken van materialen. Ook bij aanbestedingen van groot onderhoud wordt de component duurzaamheid zwaar meegewogen, bijvoorbeeld door - bij grotere aanbestedingen - een duurzaamheidskansendossier voor te schrijven. Op die manier kan de aannemer met het meest duurzame voorstel de aanbesteding winnen en het werk uitvoeren.

Concrete maatregelen: Op dit moment loopt er een pilot met het gebruik van lage temperatuur asfalt. Dit specifieke asfaltmengsel levert een CO₂-reductie op van 23% ten opzichte van standaard asfaltmengsels. Ook bij betonverhardingen is een CO₂-reductie van maar liefst 48% te behalen ten opzichte van de standaard, door in verhardingen een ander type cement toe te passen. Met ingang van 2022 schrijven wij in onze aanbestedingen standaard het gebruik van Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) voor aan de markt. Dit is een duurzame brandstof en zorgt voor een CO₂-reductie van zo'n 90% ten opzichte van reguliere diesel. Met ingang van 2020 gebruiken wij voor het eigen bestaande wagenpark al standaard HVO².

Ook zetten wij sterk in op circulariteit en het hergebruik van materialen. Zo zijn wij bij de aanschaf van nieuwe materialen alert op de mogelijkheden tot hergebruik en vrijgekomen materialen bij werkzaamheden worden zoveel mogelijk hergebruikt. Bij asfalt en damwandplanken doen wij dit al op grote schaal.

Dit alles zal bijdragen aan de uiteindelijke doelstelling van een CO₂-neutrale en circulaire infrastructuur. Alles overziend, werken wij toe naar een doelstelling van tenminste 55%³ CO₂-reductie in de periode t/m 2024. Wij willen hierin zo ambitieus als mogelijk zijn en blijven hierbij oog houden voor wat de markt kan bieden en de mate waarin zij onze doelstellingen kunnen volgen. De markt moet aangehaakt blijven en kunnen leveren wat wij van hen vragen. Hier zitten uitdagingen, maar bovenal veel kansen, ook voor marktpartijen om zich verder te ontwikkelen en mee te gaan in duurzaamheid. Om deze kans te kunnen bieden zijn we aangehaakt bij de beton- en asfaltketen. Zo blijven we in gesprek met de markt. Ook bieden we ruimte voor de markt om zelf duurzaamheidsmaatregelen aan te bieden. Niet door het voorschrijven van maatregelen of oplossingen, maar door het aanbesteden met de Milieukosten Indicator (MKI). Door aanbestedingsvoordelen te geven op basis van de milieu impact sturen we (zo objectief mogelijk) op duurzaamheid, terwijl kennis (innovatie) en oplossingen bij de markt blijven liggen.

Niet alleen worden er eisen gesteld op het gebied van duurzaamheid aan marktpartijen, maar ook de eigen afdeling Beheer en Onderhoud zal verder gaan op de ingeslagen weg van een duurzame manier van werken. Dit betekent onder andere dat er verder geïnvesteerd wordt in de verduurzaming van het eigen materieel. In het Klimaatakkoord is afgesproken dat de lichte voertuigen in het eigen wagenpark uiterlijk in 2030 emissieloos zijn en dat zware voertuigen (>3500 kg) zoveel mogelijk emissieloos zijn in 2030. Daarbij wordt aangesloten bij natuurlijke momenten van vervanging. Wij starten in elk geval met al het materieel dat de komende jaren nieuw moeten worden aangeschaft. Pilots, zowel bij de provincie als in overige delen van Nederland, laten zien dat in beginsel alle nieuwe voertuigen/vaartuigen emissieloos zijn te maken en/of daartoe om te bouwen zijn. Wij zoeken hierbij de samenwerking met onder andere de gemeente Groningen, die al ervaring heeft met het verduurzamen van een deel van haar wagenpark.

De inzet is dat al het materieel (voertuigen/vaartuigen e.d.) dat vanaf nu aangeschaft wordt emissieloos is, tenzij op overtuigende wijze kan worden onderbouwd waarom hier voorlopig nog een uitzondering voor moet worden gemaakt (emissieloos, tenzij). Emissieloos speelt niet alleen een rol in ons beheer en onderhoud. Concreet is uiterlijk in 2026 in ieder geval 80% van het wagenpark van beheer en onderhoud (personenauto's en bestelbusjes; specifiek hiervoor is een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd) emissieloos. Uiterlijk in 2030 willen wij de 100% realiseren

² Bij de aanbesteding van HVO worden voorwaarden gesteld in relatie tot de duurzame productie hiervan.

³ De opgave om de uitstoot van CO₂ terug te dringen is ten opzichte van peiljaar 1990, dit sluit aan bij het Klimaatakkoord.

maar bij voorkeur al eerder. Daarbij zoeken wij nadrukkelijk de samenwerking met andere overheden en instellingen, om zo voor een grotere vraag naar duurzame voertuigen te zorgen en onze doelstelling zo snel mogelijk te bereiken. Daarnaast stellen wij op het gebied van emissieloos materieel eisen aan marktpartijen die werkzaamheden voor ons uitvoeren. Communicatie over deze doelstellingen is belangrijk zodat marktpartijen hierop kunnen anticiperen en werkzaamheden zo duurzaam mogelijk voor ons kunnen uitvoeren. Door sterk in te zetten op een duurzamere en efficiëntere inzet van materieel, wordt tevens gewerkt aan het verlagen van de (maatschappelijke) kosten.

Bij de duurzaamheidsdoelstelling past ook het nieuwe huisvestingsplan, waarmee Provinciale Staten op 11 maart 2020 hebben ingestemd om tot een centrale huisvesting van de afdeling Beheer en Onderhoud te komen. Toepassing van duurzame materialen, een volledig energieneutraal gebouw en tal van andere duurzame opties resulteren daarmee straks in één van de duurzaamste steunpunten van Nederland.

De laatste tijd hebben veranderende weersomstandigheden, zoals langere periodes van droogte in de zomer en aanhoudende regenbuien in de herfst en winter, directe invloed op het beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur. Bij inspecties van wegen zijn droogteschades naar voren gekomen. De verwachting is dat dit de komende jaren gaat toenemen. Het voorkomen van dergelijke gevolgschades in de toekomst is een belangrijk aandachtspunt in het beheer en onderhoud. Ook is een goede waterafvoer van een steeds groter belang om de wegen veilig te houden. Ook hier is aandacht voor bijvoorbeeld het realiseren van meer pompcapaciteit zodat water sneller afgevoerd kan worden. De komende jaren zal meer duidelijk worden wat klimaatadaptief beheer en onderhoud nog meer met zich mee gaat brengen.

Koppelkansen

Bij het uitvoeren van beheer en onderhoud wordt rekening gehouden met provinciaal beleid op thema's zoals fiets, verkeersveiligheid, ketenmobiliteit en openbaar vervoer. Tegelijkertijd kan door goed programmeren een koppeling worden gevonden tussen verschillende uitvoeringsprogramma's, waaronder ook het uitvoeringsprogramma beheer en onderhoud. Hiermee ontstaan kansen om geplande werkzaamheden met elkaar te koppelen. Dit heeft financieel voordeel en betekent (bijna) altijd minder stremmingen wat de bereikbaarheid en milieubelasting ten goede komt en overlast voor de omgeving en de weggebruiker tot een minimum beperkt. Die koppeling is niet nieuw, maar gaan we waar mogelijk intensiveren.

Lokale kansen en ontwikkelingen en contact met de omgeving

Vaak vragen lokale ontwikkelingen om een aanpassing of wijziging van de infrastructuur. De sluiting van een school, de opening van een nieuwe supermarkt of buurthuis zal zorgen voor veranderingen in lokale verkeersbewegingen. Onze gebiedsregisseurs hebben een goed beeld van wat er speelt op lokaal niveau. (Groot) onderhoud biedt de gelegenheid om op dat soort wijzigingen in te spelen, dan wel te bekijken of er lokale knelpunten of kansen zijn die in het werk meegenomen kunnen worden. Verder kunnen deze werkzaamheden kortere of langere tijd overlast veroorzaken. Daarom hebben en houden wij aandacht voor overleg en communicatie met gemeenten en bewoners. Op deze manier kan vroegtijdig worden ingespeeld op lokale wensen en/of ontwikkelingen. Burgerparticipatie bij overheidsprojecten wordt steeds belangrijker, ook door de nieuwe omgevingswet. Binnen de projecten betrekken wij door het omgevingsmanagement de directe omgeving.

Koppelkansen provinciale thema's

***Fiets**

De fiets zorgt er mede voor dat onze provincie goed bereikbaar en leefbaar blijft. Diezelfde fiets brengt dagelijks ook duizenden mensen naar hun werk, zorgt voor plezier en ontspanning en is - zeker op het platteland - onmisbaar op weg naar school, supermarkt, bushalte of station. Daarnaast levert de fiets een belangrijke bijdrage aan onze gezondheid, omdat het ons letterlijk in beweging houdt. En dat op een duurzame en milieuvriendelijke manier. Dit hebben wij verwoord in onze Fietsstrategie 2016-2025 'Verbinden met de fiets'. Fietsgebruik stimuleren wij door een hoogwaardig fietsnetwerk met doorfietsroutes op de belangrijkste verbindingen. De fietsnetwerken sluiten aan op hubs en andere knooppunten, voor een soepele overstap op het openbaar vervoer. Op de overstappunten zorgen we voor goede voorzieningen om de fiets veilig te stallen. Ook werken we voor verschillende doelgroepen aan campagnes om de fiets positief onder de aandacht te brengen, waaronder de succesvolle aanpak van Groningen Bereikbaar via bedrijven en onderwijsinstellingen.

Om de negatieve trend ten aanzien van het aantal ongevallen met fietsers te keren werken we binnen de Fietsstrategie aan projecten in twee sporen: verkeerseducatie (onder verschillende doelgroepen) en de aanpak van de infrastructuur (onder andere het vergevingsgezind inrichten van fietspaden en de aanpak van fietsoversteken).

Adequaat beheer en onderhoud levert een belangrijke bijdrage aan de doelstellingen uit onze Fietsstrategie. Bijvoorbeeld een wegdek zonder hobbels en bobbels zorgt niet alleen voor een comfortabelere fietstocht, maar reduceert ook de kans op (eenzijdige) ongevallen. Een comfortabel en veilig fietspad is een belangrijke randvoorwaarde bij het stimuleren van het fietsgebruik. Door in combinatie met het reguliere beheer en onderhoud gelijk ook de vergevingsgezindheid van een fietspad te verbeteren of een fietsoversteek aan te pakken geven we de verkeersveiligheid een extra impuls.

*Ketenmobiliteit (bushaltes)

In de provincie Groningen willen wij een samenhangend basisnetwerk voor (openbaar) vervoer dat bestaat uit hoogwaardige, basis- en aanvullende lijnen die onderling verbonden zijn, zodat mensen zich snel, veilig en duurzaam van de ene plek naar de andere plek kunnen verplaatsen. Voor een zo optimaal mogelijke reis, moeten reizigers gemakkelijk kunnen overstappen van trein naar bus, naar fiets, naar auto enzovoort. Hiervoor zijn goede knooppunten en haltes noodzakelijk. Wij hebben de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in een goed kwalitatief en aantrekkelijk openbaar vervoer. Om de reis van begin tot eind aantrekkelijk te maken, moeten ook de knooppunten en haltes van goede kwaliteit en aantrekkelijk zijn. Dit betekent dat de reiziger lopend en fietsend van en naar overstappunten gebruik kan maken van een samenhangende infrastructuur en een zo direct mogelijke, veilige, comfortabele en aantrekkelijke route. Ook moeten overstappunten voor iedereen goed toegankelijk en veilig zijn aangelegd. Op de overstappunten kan de reiziger zijn/haar fiets veilig stallen en is een goede informatievoorziening aanwezig. Op een overstappunt voelt de reiziger zich veilig en kan de reiziger zoveel mogelijk zitten en beschermd tegen weersomstandigheden wachten. De voorzieningen zijn op logische locaties gesitueerd en het is voor de reiziger duidelijk waar zich wat bevindt, bijvoorbeeld door bewegwijzering. Bij bushokjes maken wij zoveel mogelijk gebruik van tweedehands exemplaren en wordt gekeken naar toepassingen zoals bijvoorbeeld zonnepanelen en groene daken. Groene daken passen we daar waar mogelijk en wenselijk toe, vooral in een stedelijke omgeving.

Niet alleen bij de aanleg, maar ook bij groot onderhoud en reconstructie geldt dat haltes altijd toegankelijk aangelegd moeten worden, conform landelijke afspraken, voortvloeiend uit het Europees verdrag voor de rechten van de mens. Dit betekent dat voldaan moet worden aan een set van richtlijnen (lengte, hoogte, breedte perron, obstakelvrije ruimte, voorzieningen voor blinden en slechtzienden, maar ook toegankelijk vanuit de omgeving, ligt er een looppad).

Adequaat beheer en onderhoud van haltes en voorzieningen op haltes levert een belangrijke bijdrage aan de doelstellingen ketenmobiliteit. Een halte die goed bereikbaar, schoon, netjes, vrij van onkruid en met goed liggend beton en tegels zorgt voor comfortabel en veilig wachten en in- en uitstappen. Dit stimuleert het gebruik van het openbaar vervoer. Door in combinatie met het reguliere beheer en onderhoud en aanleg van toegankelijke haltes ook de extra ambities voor de haltes aan te pakken, geven we het reizen met het openbaar vervoer een extra impuls. Deze extra maatregelen zijn op basis van het Bushaltebeleid bepaald.

*Verkeersveiligheid

Het provinciale beleid is gericht op het vergroten van de verkeersveiligheid op de wegen en fietspaden die in beheer zijn bij de provincie. Onze doelstelling is het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers naar 0. Belangrijk uitgangspunt is, naast de reactieve aanpak, een nieuwe proactieve benadering om de verkeersveiligheid te verbeteren. Maatregelen waaraan gedacht kan worden zijn bijvoorbeeld reconstructie kruispunten, extra markering, aanbrengen middengeleiders bij fietsoversteken, herinrichting dorpskernen, wegverbredingen etc.

Het beleid ten aanzien van de verkeersveiligheid vormt het beleidskader op grond waarvan een meerjarenuitvoeringsprogramma verkeersveiligheid voor de provinciale wegen (MUP) wordt opgesteld. Een programma waarin concrete infrastructurele projecten voor de provinciale wegen en fietspaden staan en waarin ook wordt ingespeeld op de nieuwe 'proactieve' ontwikkelingen op verkeersveiligheidsgebied. Door de combinatie te maken tussen de projecten verkeersveiligheid en projecten uit het op te stellen uitvoeringsprogramma Beheer en Onderhoud kan de uitvoering efficiënter en met minder overlast voor de omgeving. Dit is een goed voorbeeld van de eerder genoemde koppelkansen.

*Openbare verlichting

Het beleidsplan Openbare Verlichting, vastgesteld door Provinciale Staten op 3 oktober 2018, gaat over de openbare verlichting langs wegen in beheer en onderhoud van de provincie Groningen. Dit plan gaat echter ook over waar de provincie geen verlichting plaatst. Wegvakken die de provincie bewust donker houdt en met andere technieken veilig en comfortabel maakt voor de weggebruiker. De belangrijkste doelstellingen zijn “Geen verlichting, tenzij...” en het hanteren van een integrale benadering.

Uitgangspunt is dat provinciale wegen dusdanig worden ontworpen en onderhouden dat verlichten in de regel niet nodig is. Verlichting is een compenserende maatregel dat alleen wordt toegepast als ondersteuning waar de verkeersveiligheid in het geding is. Diverse maatregelen voor het realiseren van de doelen, waaronder innovatieve infrastructurele (reflecterende en contrasterende) maatregelen en verlichting worden in het beleidsplan openbare verlichting beschreven. Door het toepassen van bijvoorbeeld extra markering of bijvoorbeeld reflecterend asfalt kan hier bij groot onderhoud invulling aan worden gegeven.

*Verkeersmanagement en smart mobility

Beheer en onderhoud van de infrastructuur betreft niet alleen de fysieke gesteldheid maar gaat ook over goede condities voor het dagelijks gebruik door de weggebruiker zoals het verkeer informeren en regelen (bijvoorbeeld met bewegwijzering, verkeersregelinstallatie en bermdrips), incident management, gladheidsbestrijding, data en autonoom vervoer.

Klassieke taken zijn het op orde houden van de bewegwijzering en andere bebording, de verkeersregelinstallaties en de gladheidsbestrijding. Vanwege de uitvoering van grote projecten rond de stad Groningen zijn wij in het kader van Groningen Bereikbaar ook actief geworden met dynamische verwijzing via bermdrips en met incident management. Doel is een zo optimaal mogelijk gebruik van de beschikbare capaciteit van het wegennet.

Digitale data spelen een steeds grotere rol in de informatievoorziening naar de weggebruiker, in de dagelijks monitoring van het verkeer en in het assetmanagement. In het bestuurlijk overleg MIRT 2019 is in het kader van de landelijke Krachtenbundeling Smart Mobility afgesproken dat rijk en regio een Implementatieplan Digitalisering Wegbeheerdersdata Noord-Nederland maken. Dit is gericht op digitalisering in met name verkeersmanagement, incidentmanagement en assetmanagement. De inzet hierbij is dat in 2023 90% actualiteit, betrouwbaarheid en correctheid van publieke data moet zijn bereikt. Denk hierbij aan digitale verkeersbesluiten, het nationaal wegenbestand, real time data over openbaar vervoer, autoverkeer, fietsverkeer etcetera.

Dit is ook van belang in de ontwikkeling van deels al autonome voertuig-ondersteunende functies als lane keeping, adaptive cruise control e.d. op weg naar volledig zelfrijdende voertuigen (die bijvoorbeeld te allen tijde over een up to date digitaal wegenbestand moeten kunnen beschikken) en om in allerlei apps over de juiste data te beschikken. Om goed gebruik te kunnen maken van al deze innovatieve verbeteringen moet alle digitale data eerst goed op orde en ontsloten zijn. Informatie op maat voor de individuele weggebruiker vervangt op termijn algemene informatie op borden langs de kant van de weg. Dit is ook cruciaal voor de ontwikkeling van Mobility as a Service, waarbij reizigers zorgeloos een reis van deur tot deur kunnen regelen, die bestaat uit een naadloos aansluitende combinatie van verschillende vormen van mobiliteit.

Daarnaast werken we in nationaal verband aan een nieuwe generatie verkeersregelinstallaties, de iVRI's. Die intelligente VRI's 'praten' met elkaar en met voertuigen waardoor ze in staat zijn om verkeersstromen slimmer en efficiënter te regelen, beter te zorgen voor prioriteit van bepaalde doelgroepen en weggebruikers beter te informeren voor een grotere verkeersveiligheid. Als conventionele verkeersregelinstallaties aan vervanging toe zijn dan gaan we uit van toepassing van iVRI's.

*Ecologisch bermbeheer

Bij het beheer en onderhoud van bermen langs provinciale wegen houden wij al een aantal jaren rekening met de ecologische kwaliteit en het duurzaam benutten van de biomassa die van de bermen vrijkomt. In de visie bermbeheer staat beschreven op welke wijze dat gebeurt. De landschappelijke inpassing en aandacht voor groeiplaatsen voor planten, leefgebieden voor bijen, vlinders en andere insecten, voedselbron voor vogels en kleine zoogdieren en het verbinden van natuurgebieden worden hierin beschreven. Per wegvak wordt aangegeven op welke manier de bermen het beste gemaaid kunnen worden met oog voor de ecologische impact. Door het beheer en onderhoud van provinciale bermen op een ecologisch verantwoorde manier uit te voeren wordt er bijgedragen aan de doelstellingen uit de natuurvisie.

*Sport en recreatie

Delen van de provinciale infrastructuur worden niet alleen gebruikt om van A naar B te komen maar worden ook recreatief en/of sportief gebruikt. Bij het beheer en onderhoud van deze onderdelen van de infrastructuur houden wij hier rekening mee. Bijvoorbeeld bij vaarwegen die ook gebruikt worden door roeiers en de recreatievaart en bij fietspaden die gebruikt worden door sportieve fietsers, wielrenners en recreanten.

*Geluid

Mensen kunnen last hebben van verkeer. Woningen staan soms dicht op provinciale wegen en dit kan geluidsoverlast opleveren. In het actieplan wegverkeerslawaaai 3^e tranche staan wegen benoemd die voorzien dienen te worden van een geluidsreducerend wegdek. Vanuit de aankomende omgevingswet wordt tevens gewerkt aan nieuwe regelingen (Swung2). Zodra daar een opgave ligt vanuit het actieplan wegverkeerslawaaai of Swung2 en daar ook groot onderhoud aan de hoofdrijbaanverharding gepland staat wordt de koppeling gemaakt door een geluidsreducerend wegdek aan te leggen of andere geluidsreducerende maatregelen mee te nemen.

Financiële paragraaf

Zoals eerder aangegeven gaat het uitvoeringsprogramma Beheer en Onderhoud over de instandhouding van de bestaande provinciale infrastructuur. Aanpassingen aan de infrastructuur zoals wegverbredingen en reconstructies of volledige vervanging van technisch afgeschreven infrastructuur (nieuwbouw) vallen dus buiten de reikwijdte van dit programma.

Jaarlijks is binnen het programma Bereikbaarheid, deelprogramma Infrastructuur in totaal € 15,2 miljoen (prijspeil 2021) beschikbaar voor het uitvoeren van beheer en onderhoud aan de provinciale infrastructuur. Dit is inclusief de middelen (in totaal € 4 miljoen) die bij de kadernota 2019-2023 voor de jaren 2021, 2022 en 2023 aanvullend incidenteel beschikbaar gesteld zijn (gemiddeld € 1,33 miljoen per jaar). De overige middelen (in totaal € 13,9 miljoen) zijn structureel van aard.

In het nog op te stellen uitvoeringsprogramma voor de periode 2021-2024 zullen deze middelen toegewezen worden aan de diverse producten. Voor de periode daarna geldt als vertrekpunt de genoemde € 13,9 miljoen.

De aan het begin van dit beleidskader geschetste aanpak van beheer en onderhoud zal ertoe leiden dat onderhoud aan de eigen infrastructuur geprioriteerd wordt. De volgorde van infrastructuur die aan onderhoud toe is kan en zal fluctueren. Omstandigheden veranderen en daarmee zullen er wijzigingen in de prioritering optreden. Met deze manier van werken zorgen wij voor het voldoende afdekken van de risico's en de risico's die overblijven worden daarmee allemaal aanvaardbaar. Op geen enkel moment komt de veiligheid of bereikbaarheid in het geding. Dit maakt dat de beschikbare middelen voor de beheer- en onderhoudstaak afdoende zijn voor het uitvoeren hiervan.