

# Onderzoeksbrief

## Beheer en onderhoud van Kunstwerken provincie Limburg

---

### 1 Inleiding

Als wegbeheerder heeft de provincie een zorgplicht die is vastgelegd in de Wegenverkeerswet 1994. Deze zorgplicht richt zich op provinciale wegen met inbegrip van de daarop, -aan of -in bevindende Kunstwerken en omvat: het verzekeren van de veiligheid op de weg; het beschermen van weggebruikers en passagiers; het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan; het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer. Artikel 15 van de Wegenwet vormt de grondslag voor de onderhoudsplicht van de provincie voor provinciale wegen inclusief Kunstwerken. Met het uitvoeren van deze wettelijke taken is een groot financieel belang gemoeid. Bovendien is de staat van de wegen en Kunstwerken van groot maatschappelijk belang, waarbij het gaat om aspecten als veiligheid en mobiliteit. Daarnaast is sprake van een economisch belang.

Op basis van een globale inventarisatie heeft de rekenkamer vastgesteld dat de afgelopen jaren het beheer en onderhoud van Kunstwerken vrijwel niet aan de orde zijn gesteld in de kaderstellende documenten van PS in de periode 2007 tot en met 2011 (Programmabegrotingen en Jaarstukken). In de jaarstukken 2010 en de programmabegroting 2012 wordt, voor het eerst, wel in de paragraaf Kapitaalgoederen ingegaan op het beheer en onderhoud van Kunstwerken, zij het in beschrijvende zin. Er wordt geen inzicht geboden in de resultaten (doeltreffendheid en doelmatigheid) van het beheer en onderhoud. Naar aanleiding hiervan heeft de Zuidelijke Rekenkamer in haar werkplan 2012 een onderzoek aangekondigd naar de doeltreffendheid van het beheer en onderhoud van Kunstwerken in de provincie Limburg.

In de periode oktober - december 2011 heeft de rekenkamer als voorbereiding hierop onderzoek verricht naar de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de provincie als het om het beheer en onderhoud van Kunstwerken gaat en hoe deze door de provincie worden ingevuld. Daartoe heeft zij met name documenten bestudeerd en een gesprek gevoerd met betrokkenen binnen de afdeling Provinciale Wegen. Op basis daarvan heeft de rekenkamer een helder inzicht gekregen in de wettelijke grondslagen van de onderhouds- en zorgplicht van provincies voor wegen en Kunstwerken, de uitwerking daarvan in provinciaal beleid en de organisatie van de uitvoering van dit beleid in de afgelopen jaren en in actuele ontwikkelingen op dit beleidsterrein. Paragraaf 2 van deze onderzoeksbrief bevat de conclusie van het onderzoek en enkele specifieke aandachtspunten voor PS. In de bijlage bij deze onderzoeksbrief worden de bevindingen van het onderzoek beschreven.

### 2 Conclusie en aandachtspunten voor PS

Op basis van haar onderzoek is de rekenkamer tot de conclusie gekomen dat er door recente ontwikkelingen thans geen meerwaarde is voor uitgebreid verder rekenkameronderzoek. De belangrijkste reden hiervoor is dat de provincie in 2011 'in het licht van het doelmatig omgaan met schaarse financiële middelen onderzoek heeft laten verrichten naar mogelijke scenario's voor de

kwaliteit van het onderhoud van de bij de provincie in beheer zijnde wegen'. Daarbij is ook een quick-scan naar het huidige onderhoudsniveau uitgevoerd. Daaruit is naar voren gekomen dat de bij de provincie in beheer zijnde wegen voldoen aan de wettelijke normen en aan alle vigerende beleidsdoelstellingen (niveau BASIS). Een uitzondering hierop vormen echter de Kunstwerken waarvan de onderhoudstoestand laag wordt ingeschat. Een verkenning van mogelijke risico's, zo wordt opgemerkt, levert in eerste instantie het beeld op dat grootschalige onderhoudsmaatregelen en vervanging (op termijn) niet zijn uit te sluiten.

De uitkomsten van het onderzoek zijn op 11 november 2011 besproken in de Statencommissie Ruimte en Infrastructuur. In het bijgaande Statenvoorstel Kwaliteitsniveau Onderhoud Provinciale Wegen kondigen GS aan een gedetailleerd onderzoek te starten naar de constructieve veiligheid van de Kunstwerken. De resultaten van het gedetailleerde onderzoek dienen antwoord te geven op de vragen welke maatregelen genomen moeten worden en wat de consequenties hiervan zijn voor het onderhoudsbudget van Kunstwerken. Tijdens de commissievergadering heeft de gedeputeerde de toezegging gedaan in de vergadering van de commissie op 20 januari 2012 terug te komen op het onderzoek naar de Kunstwerken. In deze vergadering heeft de gedeputeerde vervolgens meegedeeld dat er inmiddels 7 Kunstwerken zijn geïdentificeerd met een hoog risicoprofiel. Daarnaast meldde de gedeputeerde dat, gezien de complexiteit van het onderzoek, nog niet duidelijk is wat de financiële consequenties zijn van de te nemen vervolgstappen, maar dat de vakafdeling binnen de ambtelijke organisatie daar druk doende mee is en zodra hier meer over bekend is de commissie hierover zal worden geïnformeerd.

De rekenkamer heeft vastgesteld dat de Kunstwerken binnen de provincie inmiddels volop in de aandacht staan en dat PS hierover met regelmaat worden geïnformeerd door GS. De rekenkamer is van mening dat in dit verband een rekenkameronderzoek op dit moment geen toegevoegde waarde zal opleveren.

Overigens vraagt de rekenkamer naar aanleiding van de bevindingen uit het onderzoek de aandacht van PS voor het volgende:

#### 1 Paragraaf Onderhoud kapitaalgoederen

In het Statenvoorstel G-11024-1 van 11 november 2011 hebben GS aan PS meegedeeld dat 'zowel in de begroting als in de jaarrekening in de verplichte paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen een doorkijk wordt gegeven c.q. verantwoording afgelegd over de kwaliteit van het onderhoud'. In haar vooronderzoek heeft de rekenkamer vastgesteld dat hierbij geen informatie over Kunstwerken is opgenomen. Gelet op de specifieke risico's die samenhangen met Kunstwerken beveelt de rekenkamer aan dat in deze paragraaf in ieder geval ook hierover informatie wordt opgenomen.

#### 2 Financiering beheer en onderhoud Kunstwerken

In hetzelfde Statenvoorstel merken GS ten aanzien van de financiering op dat tot het programmeerbaar vervangingsonderhoud niet moet worden gerekend het groot onderhoud aan de Kunstwerken en dat hiervoor ook geen specifieke middelen zijn gereserveerd. Vele jaren eerder, op 15 november 1996, hadden PS besloten de financiële reserveringen voor groot onderhoud aan en vervanging van Kunstwerken af te schaffen. De rekenkamer merkt op dat na afronding van de thans lopende onderzoeken volgens haar een herbezinning dient plaats te vinden op de financiering in

meerjarig perspectief van het onderhoud en dat PS in de gelegenheid moeten worden gesteld zich hierover uit te spreken.

### 3 Monitoring beheer en onderhoud Kunstwerken

De rekenkamer heeft verder geconstateerd dat de provinciale organisatie eigen software heeft ontwikkeld voor het monitoren van beheer en onderhoud van Kunstwerken. Dat op zich is een goede zaak en getuigt van een pro-actieve houding. De rekenkamer vraagt evenwel aandacht voor de kwetsbaarheid van het systeem, dat alleen door de medewerker die het ontwikkeld heeft ten volle kan worden benut. Deze kwetsbaarheid wordt nog vergroot doordat het systeem niet verbonden is met het centrale computersysteem van de organisatie.

De rekenkamer geeft in overweging om bij de in haar ogen noodzakelijke inbedding van dit systeem na te gaan of het mogelijk is om tegelijkertijd een publiek toegankelijk informatiepunt te creëren met informatie over de actuele stand van het risicoprofiel van een kunstwerk.

De rekenkamer beveelt aan dat PS aan GS verzoeken om zich uit te spreken over deze drie opmerkingen.

## 3 Reactie provincie Limburg

De rekenkamer ontving op 12 maart 2012 een ambtelijke reactie namens de provincie. Daarin wordt inhoudelijk het volgende opgemerkt:

1. De rekenkamer stelt vast dat in de paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen van de Programmabegroting 2012, geen informatie over Kunstwerken is opgenomen. *Gelet op de specifieke risico's die samenhangen met Kunstwerken beveelt de rekenkamer aan dat in deze paragraaf in ieder geval ook hierover informatie wordt opgenomen.* Voor de volledigheid melden wij het volgend. Strikt feitelijk beschouwd is de constatering juist: in de begroting alswel de jaarrekening is niet over kunstwerken gerapporteerd. Dat is echter wel gedaan in de risicoparagrafen 2010 en 2011 en vervolgens ook in de jaarrekening 2011 en de begroting 2012. Er is uiteraard geen overwegend bezwaar tegen het aanleveren van extra informatie als zodanig maat deze dienst wel toegevoegde waarde te hebben in het licht van de politieke bestuurlijke besluitvorming.

2. *“De rekenkamer merkt op dat na afronding van de thans lopende onderzoeken volgens haar een herbezinning dient plaats te vinden op de financiering in meerjarig perspectief van het onderhoud en dat PS in de gelegenheid moet worden gesteld zich hierover uit te spreken.”* Wij herkennen deze aanbeveling tot herbezinning op de financiering in meerjarig perspectief volkomen. Want einde 2009 zijn wij reeds gestart met bedoelde risico-inventarisatie. Dit heeft geleid tot besluitvorming door het college op 5 april 2011, 17 januari 2012 en 31 januari 2012, waarbij GS ingestemd hebben met het beschikbaar stellen van middelen. Besluitvorming hierover door PS is voorzien op 22 juni 2012.

3. De rekenkamer vraagt aandacht voor de kwetsbaarheid van het monitoringssysteem voor beheer en onderhoud van Kunstwerken. De kwetsbaarheid wordt naar het oordeel van de rekenkamer nog vergroot doordat het systeem niet verbonden is met het centrale computersysteem.

Ultimo 2011 heeft de provincie het Strategisch informatiebeleidsplan vastgesteld waarover ook PS in kennis zijn gesteld.

In het kader van dit beleid vindt een integrale afweging van alle informatievragen, -risico's, kosten en -oplossingen plaats. Ook het door u gesignaleerde punt zal in dat kader worden beoordeeld.

#### **4 Nawoord rekenkamer**

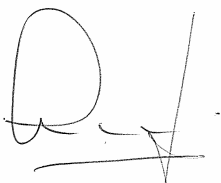
Bij het eerste punt uit de reactie plaatst de rekenkamer de volgende kanttekening.

De rekenkamer benadrukt nogmaals dat haar eerdere opmerking betrekking heeft op een uitspraak van GS zelf. In het Statenvoorstel G-11024-1 van 11 november 2011 merken zij namelijk op dat 'zowel in de begroting als in de jaarrekening in de verplichte paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen een doorkijk wordt gegeven, c.q. verantwoording afgelegd over de kwaliteit van het onderhoud'. Hiertoe behoort volgens GS ook het onderhoud van Kunstwerken. De rekenkamer heeft vastgesteld dat dit in de afgelopen bestuursperiode niet als zodanig is gebeurd. Juist met het oog op de risico's waarover GS spreken, is het volgens de rekenkamer nodig dat specifiek aandacht besteed wordt in meerjarig perspectief aan de kwaliteit van het onderhoud van Kunstwerken in de paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen.

De rekenkamer volgt met belangstelling de door GS in het tweede punt aangekondigde besluitvorming in juni 2012 over de financiering.

Tot slot is de rekenkamer verheugd dat het door haar gesignaleerde punt van de kwetsbaarheid van het monitoringssysteem betrokken zal worden bij de integrale beoordeling van de provinciale informatiehuishouding.

Vastgesteld door de Zuidelijke Rekenkamer op 16 maart 2012.



drs. L. Markensteyn  
voorzitter



drs. P.W.M. de Kroon  
directeur-secretaris

## Bijlage

### 1 Bevindingen vooronderzoek Kunstwerken provincie Limburg

#### 1.1 Wettelijke grondslagen onderhouds- en zorgplicht provincie voor wegen en Kunstwerken

De provinciale bevoegdheden en verplichtingen als wegbeheerder zijn zowel gebaseerd op publiekrecht als op privaatrecht. De publiekrechtelijke bevoegdheden en verplichtingen vloeien voort uit de Provinciewet, de Wegenwet, de Wegenverkeerswet en de provinciale Wegenverordening.

##### 1.1.1 Wegenwet

Artikel 15 van de Wegenwet is de grondslag op basis waarvan de onderhoudsverplichting van de provincie blijkt:

*1. Het Rijk, de provincie, de gemeente en het waterschap is verplicht een weg te onderhouden, wanneer dat openbare lichaam dien tot openbaren weg heeft bestemd.*

*2. Het Rijk, de provincie, de gemeente en het waterschap is verplicht een weg en een in een weg zich bevindenden duiker te onderhouden, wanneer dat openbare lichaam dien weg of dien duiker gedurende tien achtereenvolgende jaren heeft onderhouden, ook al was bij den aanvang van die tien jaren de weg, welke is onderhouden of waarin de duiker is gelegen, nog niet openbaar.*

*3. Tot het onderhoud van een weg als in het eerste en het tweede lid bedoeld, behoort mede het onderhoud van een tot dien weg behoorenden berm of een tot dien weg behoorende bermsloot, echter slechts voor zoover het onderhoud van den berm of de bermsloot dient ten behoeve van de instandhouding en de bruikbaarheid van den weg en voor zoover het onderhoud niet, uit welchen hoofde ook, tot de verplichting van anderen behoort.*

##### 1.1.2 Wegenverkeerswet 1994

De provincie heeft als wegbeheerder een zorgplicht. Artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 is de basis voor deze zorgplicht. De zorgplicht omvat:

*a. het verzekeren van de veiligheid op de weg;*

*b. het beschermen van weggebruikers en passagiers;*

*c. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;*

*d. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.*

De privaatrechtelijke bevoegdheden en verplichtingen vloeien voort uit het feit, dat de provincie eigenaar is van de weg. Hierop is het Burgerlijk Wetboek van toepassing. In algemene zin houdt dit in dat de wegbeheerder vanuit de Wegenwet de zorgplicht heeft voor (het onderhoud van) wegverhardingen en dat de aansprakelijkheid bij optredende schade door het niet voldoen aan deze zorgplicht geregeld is in het Burgerlijk wetboek (boek 6). De gevolgen van de wetgeving zijn nader uitgewerkt in de provinciale beleidsnota Regionaal Verbindend Wegennet in hoofdstuk 3 IV Beheeraspecten.

##### 1.1.3 Beleidsnota Regionaal Verbindend Wegennet

In de beleidsnota Regionaal Verbindend Wegennet wordt onder meer opgemerkt dat de provinciale wegenverordening een nadere uitwerking geeft op provinciaal niveau van de als kaderwetten

fungerende Wegenverkeerswet en Wegenwet. De belangen die in het kader van de provinciale wegenverordening worden beschermd zijn:

- het waarborgen van de veiligheid op de weg;
- het onbelemmerd kunnen uitvoeren van het onderhoud aan de weg;
- het verzekeren van mogelijkheden tot het plegen van wegreconstructies;
- het voorkomen of beperken van het door het verkeer veroorzaakte schade;
- het bevorderen van een doelmatig of zuinig energieverbruik.

Met betrekking tot de privaatrechtelijke bevoegdheden en verplichtingen wordt onder meer aangegeven dat het Burgerlijk Wetboek bepaalt dat de aansprakelijkheid voor openbare wegen rust op de beheerder van de weg. Wanneer de weg niet voldoet aan de eisen die daar in de gegeven omstandigheden aan gesteld mogen worden, waardoor tengevolge van een gevaarlijke situatie schade ontstaat, moet de wegbeheerder deze schade in principe vergoeden. Voorts wordt opgemerkt dat duidelijke normen wat betreft deze zorgplicht niet te geven zijn, omdat de aan de wegbeheerder te stellen eisen afhankelijk zijn van de bijzonderheden van elk geval. Wel moet worden aangenomen dat de wettelijke zorgplicht in ieder geval met zich meebrengt dat de provinciale wegen, gelet op de aard en de samenstelling van het verkeer en het karakter van de wegen, zeer frequent dienen te worden geïnspecteerd. Een ander aanknopingspunt bij de beoordeling van de vraag of onderhoud en controle voldoende zijn geweest, is de door de CROW ontwikkelde systematiek. CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

Met betrekking tot het beheer wordt aangegeven dat binnen de provincie onderscheid wordt gemaakt naar:

- functioneel beheer (dagelijks onderhoud)
- constructief beheer (duurzame instandhouding)
- reconstructief beheer (aanpassen van vormgeving en inrichting).

## **2 Provinciaal beleid**

### **2.1 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP)**

Het provinciaal beleid voor het beheer en onderhoud aan de wegen (inclusief de Kunstwerken) volgt uit het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP). Dit plan is in maart 2007 vastgesteld door PS. Het PVVP is een aanvulling op het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL 2006).

In het PVVP wordt onder meer opgemerkt dat de belangrijkste financiële bron voor de uitvoering van het PVVP de Brede Doeluitkering (BDU) is. Deze jaarlijkse, ontschotte rijksuitkering is in 2004 ontstaan door samenvoeging van de exploitatiebijdrage Openbaar Vervoer, de GDU-plusgeld, de gelden voor Duurzaam Veilig en voor Vervoersmanagement. De decentrale overheden kunnen op basis van bestedingsplannen die ze jaarlijks bij het Rijk moeten indienen de BDU naar eigen inzicht inzetten voor de uitvoering van het regionale mobiliteitsbeleid. Aangegeven wordt dat het PVVP hierbij de komende jaren sturend zal werken; het vormt het kader voor de prioriteiten zoals die in de bestedingsplannen zullen worden neergelegd.

Met betrekking tot mobiliteitsinvesteringen wordt voor de periode tot 2011 in het PVVP een provinciaal aandeel in het totale kostenniveau van ongeveer € 140 miljoen indicatief geraamd. Opgemerkt wordt dat deze uitgaven voor circa € 110 miljoen worden gedekt door de beoogde BDU en aanvullende financiële afspraken met het Rijk. Dit resulteert in een geschat tekort van € 30 miljoen voor de periode tot 2011. Voorts wordt opgemerkt dat voor de aansluitende periode (2011-2015) eveneens geldt dat er een discrepantie is tussen de beoogde inkomsten en (beleids)uitgaven van enkele tientallen miljoenen euro's. Besluitvorming over deze investeringen, zo wordt aangegeven, is afhankelijk van de wijze van financiering van de uitgaven en een beter inzicht te zijner tijd van de inhoud en fasering van de projecten.

Het leidende principe in het PVVP is: 'Mobiliteit met verstand'. De prioriteit in het mobiliteitsbeleid ligt bij de economische bereikbaarheid. Adequate infrastructuurvoorzieningen en mobiliteitsmogelijkheden worden beschouwd als belangrijke ondersteuning voor de doorontwikkeling van de Limburgse economie en arbeidsmarkt naar nieuwe, modernere richtingen en sectoren. Daarnaast wordt erop gewezen dat een goede bereikbaarheid en (verkeers)leefbaarheid positieve vestigingsplaatsfactoren zijn voor bedrijven en werknemers.

In het PVVP wordt niet expliciet ingegaan op het onderhoud en beheer van de wegen en Kunstwerken. Bovenstaande uitgangspunten zijn met betrekking tot het wegonderhoud als volgt doorvertaald.

*Vanuit het eigenaarschap:*

Zorgen dat omwonenden geen onnodige gezondheid- en veiligheidsrisico's lopen, waaronder tijdig opruimen kadavers en op het weggebied gedeponeed gevaarlijk (chemisch) afval, bomensnoei uitvoeren op basis van gerichte inspecties.

*Vanuit het Provinciaal Verkeer en Vervoerbeleid:*

- De provinciale wegen worden zodanig onderhouden, dat de veiligheid van de weggebruikers en omwonenden niet in het geding komt. Hetgeen inhoudt dat verhardingen ten aanzien van vlakheid, stroefheid en spoorvorming dienen te voldoen aan de minimumeisen; dat markeringen, bebording en bebakening zichtbaar c.q. leesbaar dienen te zijn; dat beplanting niet zichtbelemmerend werkt en of de rijloper beperkt;
- De provinciale wegen worden zodanig onderhouden, dat de bereikbaarheid is gegarandeerd. Hetgeen inhoudt, dat er geen permanente afsluitingen, aslast- en/of breedte beperkingen als gevolg van achterstallig onderhoud zijn toegestaan.
- Bij afsluitingen van wegvakken als gevolg van onderhoud dienen adequate omleidingroutes beschikbaar te zijn. Voor druk bereden routes geldt een verbod voor uitvoering van werkzaamheden met mobiele afzettingen gedurende spitsperiodes.
- Verkeersafzettingen dienen te allen tijde te voldoen aan de verkeersveiligheid en ARBO voorschriften.
- Naast het verschil in eisen voortvloeiende uit de richtlijnen voor Stroomwegen en Gebiedsontsluitingswegen wordt er geen onderscheid gemaakt in het onderhoudsregime van het bij de provincie in beheer zijnde Regionaal Verbindend Wegennet.

In het hoofdstuk Monitoring en evaluatie van het PVVP is een kader opgesteld met effect- en prestatiedoelen.

Voor de weginfrastructuur zijn dit de volgende doelen:

	Effectdoelen	Prestatiedoelen
Weginfra	<ul style="list-style-type: none"><li>• Adequaaf netwerk: vlot en betrouwbaar</li><li>• Veilig en leefbaar wegverkeer</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Samenhangend netwerk</li><li>• Toereikend netwerk</li><li>• Afgestemd netwerk</li></ul>

## 2.2 Bestedingsprogramma's en Limburgs MobiliteitsProgramma

In de periode 2005 tot en met 2007 zijn in het kader van de BDU bestedingsplannen opgesteld. Daarin wordt onder meer ingegaan op de uitvoering van infrastructuurprojecten. Vanaf 2008 worden de BDU bestedingsplannen opgenomen in het Limburgs MobiliteitsProgramma. In het Li-MoP 2008-2011 wordt opgemerkt dat daar waar het BDU Bestedingsplan zich beperkte tot de bestedingsdoelen voor het betreffende jaar en welke (van oorsprong) werden gedekt uit de BDU middelen, het Li-MoP de (stand van) de uitvoering weergeeft van het totale verkeer- en vervoerbeleid met een doorkijk naar de volgende drie jaren. Met het jaarlijks opstellen van het Li-MoP wordt beoogt een integraal inzicht te geven in alle programma's en projecten op het gebied van verkeer- en vervoer in Limburg, zodat investeringen niet alleen financieel maar ook inhoudelijk afgewogen kunnen worden binnen het totale verkeer- en vervoerbeleid, maar waarbij ook beter rekening gehouden kan worden met eventueel andere betrokken partijen, zoals bijvoorbeeld het Rijk, de regio's en vervoerder(s) van het openbaar vervoer.

In de Li-Mop's wordt niet specifiek ingegaan op het beheer en onderhoud van wegen (en Kunstwerken). Daarvoor wordt verwezen naar het Meerjaren Infrastructuur Programma (MIP). Opgemerkt wordt dat het MIP, naast de vorderingen die zijn gemaakt op het gebied van infrastructuur en wegbeheer, de ontwikkelingen en een vooruitblik op de korte en middellange termijn beschrijft. Primair ten aanzien van het beheer en onderhoud van provinciale wegen, maar ook ten aanzien van te realiseren reconstructieve projecten en de overname/overdracht van wegvakken tussen de wegbeheerders.

## 2.3 Meerjaren Infrastructuur Programma

### *Meerjaren Infrastructuur Programma 2008-2011*

Met betrekking tot het onderhoud van wegen worden de projecten in het MIP als volgt naar aard van de werkzaamheden ingedeeld:

- reconstructief onderhoud: de vormgeving van de wegsituatie wijzigt;
- constructief onderhoud: de vormgeving van de wegsituatie wijzigt niet, het betreft een (gedeeltelijke) vervanging van de asfaltconstructie;
- functioneel onderhoud: de vormgeving van de wegsituatie wijzigt niet, het betreft het uitvoeren van lichte constructieve of conserverende maatregelen (vervangen deklaag van asfaltconstructie).

Tot functioneel onderhoud wordt ook onderhoud aan Kunstwerken gerekend. Onder het kopje Kunstwerkenprogramma wordt kort aangegeven aan welke Kunstwerken onderhoudswerkzaamheden zijn uitgevoerd en welke onderhoudswerkzaamheden gepland staan. Tevens wordt aangegeven dat er een start is gemaakt met een grootschalige visuele inspectie aan alle Kunstwerken op provinciale



wegen. Deze inspectie dient als basis voor het op te zetten meerjaren onderhoudsprogramma Kunstwerken. In afwachting van de resultaten van deze grootschalige inspectie, zo wordt aangegeven, zijn er voor 2008 vooralsnog geen onderhoudswerkzaamheden aan Kunstwerken gepland. Na de zomer 2007 zal een Kunstwerkenprogramma 2008 worden opgesteld waarbij de financiering van de kleinschalige herstelmaatregelen plaatsvindt vanuit exploitatiemiddelen.

Exploitiemiddelen (bedragen in euro's)	2008	2009	2010	2011
Kunstwerken klein onderhoud	79.598	80.394	81.198	82.010
Kunstwerken groot onderhoud	76.415	77.179	77.951	78.730

#### *Meerjaren InfrastructuurProgramma 2009-2012*

Met betrekking tot het onderhoud aan Kunstwerken wordt opgemerkt dat in de periode 2007/ 1e helft 2008 grootschalig onderhoud aan de volgende Kunstwerken is uitgevoerd:

- brug over de Roer (N293);
- brug over het Doorlaatkanaal Noorderplas (N280);
- brug over het spoorwegemplacement Witte Vennen (N270);
- viaduct over de JFKennedylaan (N281);
- viaduct over de Fommestraat (N278);
- viaduct over de Gravenweg (N299);
- viaduct Welterlaan (N281).

Voor het najaar 2008 staan de volgende Kunstwerken nog geprogrammeerd:

- brug over de Molenbeek (N270);
- viaduct Brabantweg (N271);
- viaduct over de spoorlijn Heerlen - Simpelveld;
- viaduct N281/N300 (tweelingviaduct Beitel);
- brug over de Maas (N264);
- Kelperbrug (N280).

Tevens zullen er nog enkele kleinere onderhoudswerkzaamheden plaatsvinden.

Exploitiemiddelen (bedragen in euro's)	2009	2010	2011	2012
Kunstwerken klein onderhoud	81.986	84.446	86.979	89.588
Kunstwerken groot onderhoud	235.561	242.628	249.907	257.404

#### *Meerjaren InfrastructuurProgramma 2010-2013*

Met betrekking tot het onderhoud aan Kunstwerken wordt opgemerkt dat in de periode 2008/ 1e helft 2009 grootschalig onderhoud is uitgevoerd aan de brug over de Maas (N264).

Voor de 2e helft van 2009 is gepland onderhoud uit te voeren aan de volgende Kunstwerken:

- brug over de Molenbeek (N270);
- viaduct Brabantweg (N271);
- viaduct Hoofdstraat (N271);
- brug over de Niers (N271);
- viaduct over Parallelweg en spoor (N280);
- viaduct in de Holsterweg (N293).

Tot slot wordt opgemerkt dat de mogelijkheid wordt onderzocht om het onderhoud aan een aantal viaducten op de N281, oorspronkelijk opgenomen in de planning voor 2008 en 2009, te combineren met de uitvoering van de projecten 402 en 403: N281: constructief onderhoud rijbaan, geprogrammeerd voor 2010.

Het betreft hier het onderhoud aan de volgende Kunstwerken:

- viaduct over de spoorlijn Heerlen - Simpelveld (N281);
- viaduct N281/N300 (tweelingviaduct Beitel);
- dubbelviaduct Bremersweg (N281);
- dubbelviaduct Valkenburgerweg (N281);
- viaduct Terworm (N281);
- dubbelviaduct Beersdalweg (N281);
- viaduct Simpelvelderweg (N281).

Het onderhoud aan het kunstwerk 'viaduct dr. Cals-/Torenstraat' (N299) wordt afhankelijk gesteld van de verdere planontwikkeling van de Buitenring Parkstad.

Exploitiemiddelen (bedragen in euro's)	2010	2011	2012	2013
Kunstwerken klein onderhoud	83.626	85.298	87.004	88.744
Kunstwerken groot onderhoud	316.772	323.108	329.570	336.161

#### *Meerjaren InfrastructuurProgramma 2011-2014*

Met betrekking tot het onderhoud aan Kunstwerken wordt opgemerkt dat in de periode 2009/1e helft 2010 grootschalig onderhoud is uitgevoerd aan de volgende Kunstwerken:

- viaduct N281/N300 (tweelingviaduct Beitel);
- dubbelviaduct Bremersweg (N281);
- dubbelviaduct Valkenburgerweg (N281);
- viaduct over de spoorlijn Heerlen - Simpelveld (N281);
- viaduct Terworm (N281);
- dubbelviaduct Beersdalweg (N281);
- viaduct Simpelvelderweg (N281).

Het onderhoud aan deze Kunstwerken is gecombineerd met de uitvoering van de projecten 402 en 403: N281: constructief onderhoud rijbaan, momenteel in uitvoering, afronding gepland eind medio september 2010.

Voor de 2e helft van 2010 is gepland onderhoud uit te voeren aan de brug over de Roer (N293).

Met het oog op het Kunstwerkenprogramma 2011 wordt het volgende opgemerkt:

Kunstwerken met een bouwjaar 1976 en ouder worden momenteel geïnspecteerd op constructieve veiligheid. Als gevolg van wijzigingen in de normeringen voor de dimensionering van Kunstwerken en de toegenomen verkeersbelasting is dit noodzakelijk. Doel van deze inspectie is vast te stellen of constructieve ingrepen aan Kunstwerken benodigd zijn. De inspectiegegevens zullen de basis vormen voor het op te stellen onderhoudsprogramma Kunstwerken 2011. De verwachting is dat eind 2010 het Kunstwerkenprogramma 2011 definitief kan worden vastgesteld.

Exploitiemiddelen (bedragen in euro's)	2010	2011	2012	2013
Kunstwerken klein onderhoud	85.089	86.578	88.093	89.635
Kunstwerken groot onderhoud	322.316	327.957	333.696	339.536

## 2.4 Jaarstukken 2007-2011

In de jaarstukken wordt in de verplichte paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen op hoofdlijnen een beeld gegeven van het gerealiseerde onderhoud in het betreffende jaar met betrekking tot infrastructuur en wegbeheer.

### *Jaarstukken 2007*

In de paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen wordt onder het kopje 'Infrastructuur en wegbeheer' in de inleiding opgemerkt dat jaarlijks de financiële consequenties van het beleid zoals dat is vastgelegd in het PVVP worden toegelicht in het MIP (Meerjaren Infrastructuur Programma), dat jaarlijks als bijlage bij de programmabegroting zit.

Het MIP, zo wordt aangegeven, geeft informatie over:

- resultaten behaald op het gebied van infrastructuur en wegbeheer in de voorgaande periode;
- trends en ontwikkelingen;
- vooruitblik op activiteiten op de korte en lange termijn (periode van vier jaar);
- overzicht van geplande investeringen en exploitatiebudgetten.

Als doelstelling van het beheer en onderhoud aan het wegennet wordt geformuleerd 'door een juiste prioritering van maatregelen aan het provinciale wegennet, het geïnvesteerde kapitaalgoed optimaal instandhouden en zorgdragen voor een betrouwbare en verkeersveilige verkeersgeleiding en -afwikkeling.'

Ten aanzien van de kwaliteit van het onderhoud (in de vorm van onderhoudsfrequenties) wordt opgemerkt dat deze voor het eerst in 1996 is vastgelegd in de nota Voorzieningenniveau. Het hierin vastgelegde voorzieningenniveau vormt de grondslag voor het exploitatiebudget. Voorts wordt aangegeven, dat in 1999 en 2000 een financiële bijstelling van dit budget plaatsgevonden heeft als gevolg van gewijzigde wet en regelgeving (milieueisen en ARBO/verkeersmaatregelen) en in 2003 alle beheerelementen zijn geïnventariseerd en de daarbij behorende bestanden zonodig zijn geactualiseerd. Op basis van deze actualisatie is het toenmalige exploitatiebudget structureel verhoogd met € 500.000.

Vanaf 2003 worden alle mutaties in bestanden verwerkt, die digitaal beschikbaar zijn. Vanaf 2005 is het totale provinciale wegenareaal als digitaal kaartmateriaal beschikbaar. In 2006 is in het kader van het project GGIS (Grootschalig Geografisch Informatie Systeem) een koppeling gerealiseerd tussen de digitale ondergronden en de belangrijkste bestanden voor verhardingen, plantvakken en verlichting. In 2008 zal deze koppeling ook tot stand worden gebracht voor de bestanden voor bomen en bebordingen.

Met betrekking tot de financiering wordt aangegeven, dat met de exploitatiebudgetten de jaarlijks terugkerende onderhoudsactiviteiten ten behoeve van constructief-, conserverend en functioneel onderhoud worden gedekt. De middelen worden ingezet om incidentele schade aan het wegennet te herstellen zodat groot onderhoud niet vervroegd maar op de geplande tijdstippen kan worden uitgevoerd. Tevens worden de exploitatiebudgetten aangewend om periodiek terugkerende onderhoudsactiviteiten voor een veilig en effectief wegennet uit te voeren.

Het onderhoud aan Kunstwerken wordt ook gefinancierd uit het exploitatiebudget. Vervangingsinvesteringen betreffen kredieten die beschikbaar zijn gesteld ter vervanging van het wegmeubilair, verlichting, geleiderails en gladheidbestrijding en bebording.

In de toelichtende tekst in de paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen wordt niet afzonderlijk ingegaan op Kunstwerken.

#### *Jaarstukken 2008*

Vanaf 2008 wordt in de paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen, onderdeel Infrastructuur en wegbeheer eerst kort ingegaan op de drie W-vragen:

- *Wat willen we bereiken / Wat hebben we bereikt?*

De doelstelling van het beheer en onderhoud aan het wegennet is door een juiste prioritering van maatregelen aan het provinciale wegennet, bereikbaarheid en doorstroming maximaal te faciliteren en een adequate instandhouding van het geïnvesteerde kapitaalgoed te garanderen. In 2008 zijn we daarin geslaagd. Plannen zijn conform uitgevoerd en we zijn binnen de financiële kaders gebleven.

- *Wat gaan we ervoor doen? / Wat hebben we ervoor gedaan in 2008?*

Wij hebben uitvoering gegeven aan de kaders voor het begrotingsjaar 2008, zoals opgenomen in diverse beleidskaders, zoals het Meerjaren Infrastructuur Programma 2008-2011 (MIP). Het niveau en de kwaliteit van het functioneel onderhoud in 2008 is uitgevoerd conform de in 2003/2004 vastgestelde (groen)beheervisie.

- *Wat gaat het kosten? / Wat waren de kosten?*

In 2008 zijn de resultaten geboekt binnen het saldo van beschikbaar gestelde exploitatiebudgetten van ruim € 10,8 miljoen. Voor wat betreft de investeringskredieten, is er sprake van een overschrijding van de uitgaven in de begrote jaarschijf 2008 door wijzigingen en cumulaties in de werkstapel. De verwachting is dat de gestelde doelen binnen de totaal beschikbare kredieten gerealiseerd kunnen worden.

Voorts wordt met betrekking tot het onderhoud van wegen verwezen naar de volgende beleidskaders:

- Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) vastgesteld in 2007 door GS/PS
- Meerjaren Infrastructuur Programma (MIP 2008-2011) vastgesteld in 2008 door GS/PS
- Voorzieningenniveau vastgesteld in 2003 door GS/PS
- Beheersvisie/Groenbeheervisie vastgesteld in 2005 door GS
- Groene linten door Limburg vastgesteld in 2005 door GS

Opgemerkt wordt dat in 2008 conform deze kaders is gewerkt en dit ertoe heeft geleid dat de provinciale wegen geen achterstallig onderhoud kennen, projecten grotendeels conform plan worden gerealiseerd en de Verkeersleefbaarheidsimpuls Regionaal Verbindend Wegennet tot uitvoering wordt gebracht.

Vervolgens worden de financiële consequenties van het beheer en onderhoud aan het provinciale wegennet in 2008 weergegeven (gesplitst naar gerealiseerde exploitatiekosten en investeringen van het beheer- en onderhoud). Evenals in 2007 wordt tekstueel niet ingegaan op het onderhoud van Kunstwerken.

### *Jaarstukken 2009*

De paragraaf Onderhoud Kapitaalgoederen in de jaarstukken 2009 volgt dezelfde opzet als in de jaarstukken 2008. Ook hier wordt tekstueel niet ingegaan op het onderhoud van Kunstwerken.

### *Jaarstukken 2010*

Na het beantwoorden van de drie W-vragen wordt in de toelichtende tekst onder meer expliciet ingegaan op Kunstwerken.

‘In de voorbije jaren, en vooral in de zestiger jaren is een groot aantal Kunstwerken in de provinciale infrastructuur gerealiseerd. Uitgangspunten die destijds golden zijn in de loop der tijd aangescherpt; verkeersintensiteiten en verkeersbelastingen zijn toegenomen en ook ontwerpmethoden zijn verder door ontwikkeld. In de provinciale begroting is de reservering als middel om bij grote uitgaven voor onderhoud aan Kunstwerken financieel dekking te hebben in het verleden afgeschaft. Daar was ook nauwelijks aandacht voor. Kunstwerken leken voor de eeuwigheid gebouwd. Een reservering voor grote uitgaven voor het onderhoud van Kunstwerken is dan ook niet beschikbaar. Het actuele onderhoud aan Kunstwerken beperkt zich tot relatief klein onderhoud met relatief beperkte uitgavenposten. Vanwege plotselinge optredende zeer grote schades aan Kunstwerken o.a. in de VS wordt momenteel, in lijn met landelijke initiatieven (o.a. Rijkswaterstaat), verkennend onderzoek verricht naar het draagvermogen en kritieke punten in het ontwerp van significante Kunstwerken uit het totale bestand. Vooralsnog betreft het een verkennend onderzoek naar mogelijke risico's. Volledigheidshalve is dit risico opgenomen in de paragraaf weerstandsvermogen.’

## **2.5 Schriftelijke vragen onderhoud bruggen en viaducten**

In januari 2010 heeft de fractie van Groen Links vragen gesteld over het onderhoud van bruggen en viaducten naar aanleiding van een onderzoek van de VROM-Inspectie (VI) hiernaar.

Het betrof onder meer de volgende vragen en de antwoorden daarop:

*Welke bruggen en viaducten zijn in beheer bij de provincie Limburg?*

Antwoord:

Wij beheren in principe alle bruggen en viaducten gelegen in of over provinciale wegen indien de kruisende wegen toebehoren aan een lagere weg- of waterwegbeheerder (in dit geval de gemeenten). Concreet betekent dit dat wij verantwoordelijk zijn voor het beheer en onderhoud van circa 190 stuks bruggen, viaducten en grote duikers en onderdoorgangen.

*Heeft u in een beheerssysteem vastliggen voor welke belasting uw bruggen en viaducten geschikt zijn?*

Antwoord:

Wij beschikken over een beheerssysteem. In dit systeem is voor het merendeel van de bruggen en viaducten vastgelegd op welke belasting deze bruggen en viaducten zijn berekend. Gezien de leeftijd en de oorsprong van de Kunstwerken (veel bruggen en viaducten zijn in de loop der jaren van beheerder gewisseld denk bijvoorbeeld aan de Wet Herverdeling Wegen, overdracht van wegen en dus ook bruggen en viaducten) is niet van alle bruggen en viaducten de historische informatie bekend/beschikbaar.

*Beschikt u over een beheerssysteem, een handhavingsbeleid, een inspectieprogramma en inspecteert u?*

Antwoord:

Zoals in voorgaande vermeld hebben wij een eigen beheerssysteem. Een handhavingsbeleid is er niet. Voor niet reguliere (transport)belastingen is een ontheffing noodzakelijk die wordt verleend door het RDW {Rijksdienst voor het Wegverkeer}. Wij inspecteren regelmatig onze bruggen en viaducten. Vóór 2007 gebeurde dit 5-jaarlijks. Na 2007 gebeurt dit 1 maal per 3 jaar. Indien de inspectieresultaten daartoe aanleiding geven worden er specialisten ingeschakeld voor een nadere technische inspectie.

*Op welke manier inspecteert u?*

Antwoord:

Wij inspecteren visueel op zogenaamde risicogerichte wijze, hetgeen wil zeggen dat de inspecteurs niet alleen kijken naar het voorkomen van bepaalde schades maar ook naar de oorzaak en de mogelijke gevolgen/risico's wanneer geen herstel wordt gepleegd.

*Hoe vaak wordt er onderhoud gepleegd aan de constructieve onderdelen van bruggen en viaducten?*

Antwoord:

De provincie Limburg pleegt toestandafhankelijk onderhoud aan de bruggen en viaducten afhankelijk van de resultaten van de visuele inspecties.

*Hebben er in de afgelopen vijf jaar incidenten plaatsgevonden met bruggen en viaducten?*

Antwoord:

De afgelopen vijfjaar hebben er geen incidenten plaatsgevonden met bruggen en/of viaducten.

*Als inspectie en/of onderhoud niet adequaat is, wat denkt de provincie Limburg daar concreet aan te doen?*

Antwoord:

Zoals in voorgaande antwoorden beschreven hebben wij een beheersmethodiek voor bruggen en viaducten die als adequaat mag worden omschreven. Wij volgen echter de landelijke ontwikkelingen op het gebied van het beheren en onderhouden van bruggen en viaducten en passen hierop indien gewenst ons beleid aan. Zo wordt momenteel een onderzoek voorbereid naar de risico's van mogelijk onvoldoende dwarskrachtwapening in bruggen en viaducten welke voor de mid-zeventiger jaren van de vorige eeuw zijn ontworpen.

*Wat gaat de provincie Limburg met de aanbevelingen doen van de VI op basis van het onderzoek?*

Antwoord:

Wij hebben kennis genomen van de aanbevelingen. Wij zijn van mening dat de wijze waarop wij onze Kunstwerken beheren de toets der kritiek ruimschoots kan doorstaan, hetgeen niet wegneemt dat daar waar wij in de toekomst kwaliteitsstappen kunnen nemen, wij dit zeker zullen doen.

## **2.6 Vragen van PS naar aanleiding van de jaarstukken 2010**

Vanuit PS zijn bij de jaarstukken 2010 vragen gesteld over het onderhoud aan de Kunstwerken. Het betreft de volgende vragen en antwoorden daarop.

*Van welke Kunstwerken is op dit moment bekend dat zij groot onderhoud/vervanging behoeven met een kostenschatting van meer dan € 500.000?*

Antwoord:

Vanwege plotseling optredende zeer grote schades aan Kunstwerken onder andere in de VS is in lijn met landelijke initiatieven verkennend onderzoek verricht naar het draagvermogen en kritieke punten in het ontwerp van 56 Kunstwerken (geselecteerd op bouwjaar voor 1976 en type constructie) uit het totale bestand van 209 Kunstwerken. Van deze 56 Kunstwerken zijn voor een 14-tal prioriteiten gesteld voor een vervolgonderzoek, omdat niet alle constructie-informatie (tekeningen en berekeningen) verzameld heeft kunnen worden in het verkennend onderzoek. Van deze Kunstwerken worden twee Kunstwerken nader onderzocht c.q. verder doorgerekend. Voor de andere 12 Kunstwerken is een second opinion over de eerste beoordeling gevraagd. De verwachting is in de 2<sup>e</sup> helft van 2011 meer concreet te kunnen zijn en iets te kunnen melden over de omvang, risico's en maatregelen.

*Waarom is er geen onderhouds- en vervangingsreserve voor provinciale objecten waaronder wegen en Kunstwerken? Met name bij de Kunstwerken blijkt dat er kennelijk meer onderhoud gemoeid is dan van te voren voorzien. Is er al een inventarisatie gereed? Kan op basis van referenties elders (bijvoorbeeld Rijkswaterstaat) een inschatting gemaakt worden van te verwachten kosten voor renovatie en onderhoud Kunstwerken? Hoeveel Kunstwerken heeft de provincie onder haar beheer?*

Antwoord:

In hoofdstuk 7.2 Weerstandvermogen wordt onder FD3 Kunstwerken op pagina 246 en 247 uitleg gegeven, dat in het verleden financiële reserveringen voor groot onderhoud aan en vervanging van Kunstwerken is afgeschaft. Dit blijkt bij natrekking gebeurd te zijn bij PS-besluit J711, d.d. 15 november 1996. Het vervolg van het antwoord is identiek aan het antwoord op de eerste vraag.

### **3 Actuele ontwikkelingen in provinciaal beleid**

#### **3.1 Statenvoorstel over het Kwaliteitsniveau Onderhoud Provinciale wegen**

Op 11 oktober 2011 is aan de Statencommissie Ruimte en Infrastructuur het Statenvoorstel Kwaliteitsniveau Onderhoud Provinciale Wegen aangeboden.

In het statenvoorstel vermelden GS dat zij in het licht van het doelmatig omgaan met schaarse financiële middelen onderzoek hebben laten verrichten naar mogelijke scenario's voor de kwaliteit van het onderhoud van de bij de provincie Limburg in beheer zijnde wegen. De onderzochte scenario's zijn gebaseerd op ook door andere overheden gehanteerde kwaliteitsomschrijvingen. Deze kwaliteitbeschrijvingen zijn uitgegeven door de CROW in de vorm van een beeldkwaliteitcatalogus in het kader van het programma IBOR (Integraal Beheer Openbare Ruimte). Naast de drie standaard onderhoudscenario's (HOOG, BASIS en LAAG) is ook de huidige onderhoudstoestand van de wegen door middel van een quickscan geïnventariseerd. De theoretische kosten van de tot het betreffende onderhoudscenario behorende onderhoud- en vervangingswerkzaamheden zijn afgezet tegen het voor 2011 beschikbare budget voor het wegenonderhoud van het provinciale wegennet. Op basis van de onderzoeksresultaten doen GS het voorstel om het kwaliteitsniveau BASIS als onderhoudstrategie voor provinciale wegen te hanteren.

In het statenvoorstel wordt aangegeven dat het tot nu toe vigerende kader voor onderhoud aan de wegen onvolledig en deels verouderd is. *'Het is tijd voor een nieuw kader dat in de afwegingen en keuzes gebaseerd is op de huidige ontwikkelingen en tijdgeest.'*

In het onderzoek zijn de Kunstwerken als een apart 'aspect' meegenomen. In totaal zijn 40 Kunstwerken beoordeeld. De 'Civiele constructies en Kunstwerken' krijgen rapportcijfer 5 en vallen daarmee in de range van kwaliteitniveau LAAG (kwaliteitniveau BASIS begint bij 5,5). *'De Kunstwerken zijn functioneel en veilig, er zijn geen ontbrekende delen, hoewel er enige beschadigingen of roestvorming aanwezig mag zijn. Er is enige afname van de constructieve veiligheidsfactor, maar de bereikbaarheid is geborgd. De leefbaarheid rondom de Kunstwerken is matig. Er is sprake van enige onkruidgroei, natuurlijk vuil of zwerfafval. De afwatering wordt hierdoor echter niet gehinderd. Bij Kunstwerken is een aanzienlijke achterstand en de kwaliteit wordt laag beoordeeld.'*

Geconcludeerd wordt dat de Kunstwerken een belangrijk aandachtspunt vormen en dat de indruk is dat veel Kunstwerken achterstanden hebben.

In het rapport wordt vermeld dat bij de Kunstwerken een andere onderhoudstrategie is aangenomen dan de strategie die behoort bij onderhoudsniveau BASIS: er wordt geen preventief, maar alleen curatief vervangingsonderhoud uitgevoerd. Dit verklaart volgens het rapport dat er sprake is van achterstallig onderhoud.

Het rapport gaat in op de effecten van het besluit om het kwaliteitniveau BASIS als uitgangspunt te nemen bij het onderhoud. Over de Kunstwerken wordt opgemerkt dat onderhouden op het basisniveau een verbetering betekent.

Vervolgens wordt gemeld dat inmiddels een gedetailleerd onderzoek naar met name de constructieve veiligheid van de Kunstwerken is opgestart en dat dit onderzoek de basis zal vormen voor de maatregelen om het achterstallig onderhoud op te heffen en het gewenste kwaliteitsniveau te handhaven.

In het statenvoorstel wordt ervan uitgegaan dat voor het onderhoud op basis van kwaliteitsniveau BASIS geen extra middelen nodig zijn. Een uitzondering wordt gemaakt voor het 'deelbudget' van de Kunstwerken. Hiervoor geldt, dat op basis van de resultaten van een separaat lopend onderzoek naar de constructieve veiligheid een besluit genomen zal moeten worden over de uit te voeren maatregelen en mogelijke ophoging van onderhoudsbudgetten. Aangekondigd wordt dat hierover weldra afzonderlijk informatie zal volgen.

Naar aanleiding van de bespreking van het statenvoorstel wordt door enkele fracties gevraagd hoe het komt dat de Kunstwerken er niet goed aan toe zijn en wat het budgettair effect hiervan is. De gedeputeerde zegt toe dat hij in januari zal terugkomen op het onderhoud van de Kunstwerken. Hierover vindt momenteel onderzoek plaats, waarbij ook de financiële consequenties nader in kaart worden gebracht.



### **3.2 Vergadering commissie Ruimte en Infrastructuur 20 januari 2012**

In de vergadering van de Statencommissie Ruimte en Infrastructuur van 20 januari 2012 deelt de gedeputeerde onder meer mee dat er grondig onderzoek is gedaan naar de risico's van de Kunstwerken. In totaal is de provincie verantwoordelijk voor 222 Kunstwerken (bruggen, viaducten, onderdoorgangen). Besloten is alleen de oudere Kunstwerken, dat wil zeggen die van vóór 1976, te onderzoeken. Dat zijn er 90. Van deze 90 zijn er 56 daadwerkelijk onderzocht. Hiervan is een risicoprofiel opgesteld. Zeven Kunstwerken hebben de kwalificatie 'hoog risico' gekregen. Deze Kunstwerken worden nu met voorrang aangepakt. Gezien de complexiteit van het onderzoek is nog niet helemaal duidelijk wat de financiële consequenties zijn. Dat wordt nu onderzocht door de afdeling Provinciale Wegen.

De Kunstwerken vóór 1976 zijn onderzocht omdat daarbij sprake is van andere constructies dan bij de Kunstwerken van na 1976. En bij deze constructies is gebleken dat risico's daar aanwezig kunnen zijn. Het onderzoek is nu verricht omdat in het buitenland een aantal Kunstwerken bij incidenten bezweken. Dat was ook de reden van de VROM Inspectie om in 2009 een globaal onderzoek te doen.

Tot slot geeft een medewerker van de afdeling Provinciale Wegen nog een technische toelichting. Opgemerkt wordt dat het niet opeens als een donderslag bij heldere hemel in de actualiteit is gekomen. De Kunstwerken worden eens in de drie jaar minimaal visueel geïnspecteerd. Wat aan de orde is, is een nieuw aspect. Het blijkt dat bij constructies, zoals die in het verleden zijn gemaakt met name rond de zeventiger jaren in een hausse aan nieuwbouw, ontwerpmethoden zijn gehanteerd met aannames die naar de huidige maatstaven niet (meer) blijken te voldoen. Deze methoden zijn niet alleen bij de provincie gehanteerd, maar over de hele wereld. En dat is de reden, dat specifiek nu is ingezoomd op dat element.