

## Onderhoud kapitaalgoederen

**Provincie Noord-Brabant**

## Inleiding

Om kapitaalvernietiging en/of onveilige situaties te voorkomen, moeten kapitaalgoederen worden onderhouden.

PS stellen voor de kapitaalgoederen die de provincie in eigendom heeft, het te handhaven kwaliteitsniveau en de bijbehorende budgetten, vast. In de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen beschrijven we de uitwerking van het vastgesteld beleid.

## Onderhoud wegen

### Hebben we bereikt wat we wilden bereiken?

We streven naar een goed functionerend provinciaal wegennet vanuit de kernwaarden verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid.

De provincie heeft hiertoe beheer en onderhoud uitgevoerd conform het prijs- / kwaliteitsniveau dat is vastgesteld in de beleidsnota Kwaliteit (Onderhoud) Provinciale Infrastructuur ([KOPI](#), 2022). Het oorspronkelijke beleid is vastgesteld in 2018; in 2022 heeft herijking van dit beleid plaatsgevonden. Bij de herijking van KOPI is het uitgangspunt 'werk-met-werk' losgelaten. Door de vertraging bij een aantal reconstructieprojecten zijn ook verschillende gecombineerde onderhoudswerkzaamheden uitgesteld. Het gevolg hiervan was dat niet langer gegarandeerd kon worden dat er geen sprake was van achterstallig onderhoud. Op basis van een risico-inventarisatie van de provinciale infrastructuur met potentieel achterstallig onderhoud zijn wegvakken met prioriteit opgepakt in het kader van de meerjarige onderhoudsplanning. Daarnaast is intensief gemonitord of tussentijds aanvullende incidentele onderhoudsmaatregelen nodig waren. Voor de vervanging en renovatie opgave is in het kader van stikstofdepositie de handreiking vanuit het Rijk blijvend gehanteerd om verkeersonveilige situaties én kapitaalvernietiging te voorkomen.

Adequaat beheer en onderhoud van onze provinciale wegen, bruggen, tunnels en viaducten is van groot belang. Met het vigerende beleid in de uitvoeringsagenda KOPI is deze opgave van het beheer en onderhoud van onze provinciaal areaal in ieder geval tot en met 2027 (financieel) geborgd. We zien deze opgave echter ook steeds groter en complexer worden en die ontwikkeling zal zich ook de komende jaren doorzetten. Dit is een direct gevolg van uitbreiding en opwaardering van het areaal in de afgelopen decennia en de toegenomen ouderdom. We zien daarnaast ook (nog altijd) infrastructurele projecten vertragen door de stikstofproblematiek en de oplossing hiervoor is ook nog niet binnen handbereik. Ook door de marktspanning nemen de kosten toe. Ten slotte is de complexiteit van de opgaven ook toegenomen. Steeds meer belangen, soms ook tegenstrijdig aan elkaar, moeten een plek krijgen in de afweging van de uiteindelijke oplossing. Niet voor niets zien we dat het aantal vragen, opmerkingen en klachten van aanwonenden, weggebruikers en andere belanghebbenden is toegenomen. Deze factoren leiden structureel tot een oplopend tekort op de totale onderhoudsbegroting van zowel het dagelijks beheer en onderhoud als van de instandhoudings- en vervangingsopgave. De huidige uitvoeringsagenda KOPI loopt t/m 2027. In de komende periode wordt gestart met de voorbereidingen voor een actualisatie van het te voeren onderhoudsbeleid voor 2028 en verder, welke keuzes hierin te maken zijn én wat dat financieel betekent. Naast instandhouding en de huidige thema's van verkeersveiligheid en leefbaarheid zullen ook zeker ontwikkelingen op het gebied van klimaatadaptatie en circulariteit een belangrijke rol gaan spelen. De besluitvorming hierover is aan een nieuw college.

In de tussentijd hebben we stappen gezet in de [bezuinigingsscenario](#) zoals aan de Staten geschetst met o.a. de transitie naar andere vormen van onderhoudscontracten.

### Hebben we daarvoor gedaan wat we wilden doen?

De provincie is verantwoordelijk voor de regionale bereikbaarheid en heeft daarom de provincie een provinciaal wegennet in stand gehouden door:

- Het onderhouden en beheren van provinciale wegen en fietspaden (inclusief alle bijbehorende objecten als bomen, faunavoorzieningen, openbare verlichting en verkeerregelinstanties);
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid op provinciale wegen en fietspaden;
- Het oplossen van kleine knelpunten in het provinciale wegennet;
- Het op orde hebben en houden van mobiliteits- en verkeersdata.

Het provinciale (fiets-)wegennet bestaat uit:

Areaal	Hoeveelheid
Hoofdrijbaan	550 km, waarvan circa 40 km 2x2
Fietspaden	450 km
Berm	1.100 hectare*
Bomen	64.291
Kunstwerken (o.a. bruggen, viaducten en ecopassages)	652 stuks
Verkeersregelinstanties	94 stuks
Lichtmasten en bewegwijzeringsmasten	9.830 stuks

*\*8.686 hectare groenbeheer*

Voor de uitvoering van het dagelijks beheer, incidentmanagement en gladheidsbestrijding beschikt de provincie over een vijftal steunpunten.

Groot onderhoud en vervanging:

Wegvakken met potentieel achterstallig onderhoud zijn met prioriteit opgepakt. Zo is groot onderhoud uitgevoerd op de [N284 Reusel - Bergeijk](#) versneld uitgevoerd vooruitlopend op de reconstructie van de weg. Daarnaast is er nog regulier groot onderhoud uitgevoerd op de [N639 Chaam](#) en is een start gemaakt met de aanpak van de [N321 Grave - Cuijk](#).

Het uitgangspunt van 'werk-met-werk' is losgelaten bij de herijking van KOPI. De meerjarige onderhoudsplanning is weer leidend geweest. Het onderhoud is daarnaast ook afhankelijk gesteld van de toestand buiten. Door data en digitalisering binnen de onderhoudstaak beschikken we over steeds meer gegevens en kunnen we het onderhoud efficiënter en effectiever uitvoeren.

Een actueel overzicht van de provinciale wegenprojecten is [hier](#) te vinden.

De verbetering van de verkeerveilige inrichting van het provinciale wegennet zijn door infrastructurele projecten (N282, N264, N270, etc) en door kleinschalige aanpassingen. In 2025 zijn o.a. de volgende maatregelen uitgevoerd: verbeteren bochtbebakening (o.a. N322), verbeteren zichthoeken (o.a. N395), voorkomen bermdoorrijdingen (o.a. N283), verbeteren geleiding (o.a. N260) en verbeteren fietsveiligheid (o.a. N264, N389). Daarnaast zijn naast de vorderingen binnen lopende infrastructurele projecten ook de grotere aanpassingen zoals de fietsoversteek Rijntjesdijk (N279), aanpak Kromme Nol (N267-N283) en rotonde Deense Hoek (N615), realiseren fietsoversteek (N289), snelheid remmende maatregelen (N640) verder voorbereid, zodat richting realisatie gegaan kan worden.

Met het project op de N639 is ook de leefbaarheid in de bebouwde kom van Chaam verbeterd.

We zien dat klimaatadaptatie een steeds belangrijker aspect wordt in de provinciale wegenprojecten. Zo is de capaciteit om overvloedige regenval voldoende te kunnen afvoeren van groot belang om de verkeersveiligheid te kunnen borgen. Het eerste deel van de inventarisatie is in 2025 uitgevoerd en vormt input voor de herijking van KOPI.

Met de gunning van het contract voor Variabel Onderhoud is een eerste gezet naar een andere vorm van onderhoudscontracten. Hiertoe is ook de aanbesteding voor het Waardegedreven Onderhoud, waarin het onderhoud gebundeld en meerjarig bij een beperkt aantal aannemers wordt ondergebracht, opgestart. We verwachten deze opdracht eind 2026 gegund te hebben.

Dagelijks beheer en onderhoud:

De nieuwe contracten [EPC](#) en [OPC](#) zijn het eerste volledige jaar operationeel. De contracten hebben een looptijd van 4 jaar met een optie tot verlenging met nog eens 4 jaar gericht op een langdurige samenwerking.

Naast extra kosten voor aanvullend incidenteel onderhoud door uitgestelde onderhoudswerkzaamheden is er ook een enorme toename van het aantal én de kosten van calamiteiten. Er was sprake van een flinke toename van het aantal ongevallen en pechmeldingen, maar ook veel extra dumpingen o.a. van lachgas. Er is een inventarisatie uitgevoerd in hoeverre alle steunpunten in de toekomst nodig zijn. In verband met de introductie van automatisch strooien is het mogelijk om een tweetal steunpunten af te storen. Eén hiervan (Westerhoven) zal worden omgebouwd naar een busremise voor de concessie Zuidoost. Naast de gunstige locatie is er ook voldoende stroomaansluiting aanwezig voor het laden van de elektrische bussen. Steunpunt Eethen zal helemaal gesloten worden.

Eén van de speerpunten van KOPI is ook de inzet op duurzaamheid en Innovatie. In 2025 is er in dat kader het volgende gebeurd:

- Bij de totale onderhoudstaak blijven we continu inzetten op duurzaamheid en innovatie. Daarbij maken we nog steeds gebruik van de beschikbare kennis en expertise in de markt via de wijze van aanbesteden van infraprojecten en hiervoor gecreëerde ruimte in de infra- en onderhoudscontracten. De provincie is hiermee voor de 7e keer op rij uitgeroepen tot meest duurzame publieke aanbesteder. De aanpak waarbij duurzaamheid en innovatie structureel in aanbestedingen van alle infraprojecten wordt toegepast (IDI), blijft daarbij een belangrijke succesfactor.
- De geplande update van het ambitieweb in 2025 is door vertrek van een medewerker uitgesteld naar 2025. Dit wordt dan gecombineerd uitgevoerd met een aanpassing aan het uitvoeringskader Innovaties en Duurzaamheid binnen Infrastructuur (IDI) na publicatie van de landelijke roadmaps Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur (KCI).
- Als provincie worden we gezien als een koploper en wederom regelmatig gevraagd als spreker bij externe bijeenkomsten. Een voorbeeld daarvan is de landelijke Vereniging Infra Ontwerp (VIO) dag voor infra-ontwerpers, maar ook bij sessies met andere provincies. Daarnaast investeren we in kennisontwikkeling via deelname in regionale- en nationale netwerken. Een voorbeeld hiervan is de deelname in de sectorteam van het Nationaal Platform Duurzame Wegverharding en Schoon en Emissieloos Bouwen. Onze rol in INDUSA draagt bij aan de verdere verspreiding binnen Brabant. Het opgestelde communicatieplan vormt hierbij een houvast.
- Ten aanzien van innovaties zetten we de ingegane weg om aan te sluiten bij diverse landelijke initiatieven en niet op meerdere locaties het wiel uit te vinden verder door. Een voorbeeld hiervan is de deelname aan het Innovatie Partnership bioverrijkt Asfalt van Building Balance. Dit is de uitvoeringsorganisatie van de Nationale Aanpak Biobased Bouwen. De gekozen route zal van invloed gaan worden op de manier waarop we gaan uitvragen.
- De uitwerking van de innovatieagenda is verschoven naar 2026 omdat de landelijke roadmaps KCI nog niet beschikbaar zijn.
- In 2025 zijn geen nieuwe subsidies voor Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) aangevraagd. De oorzaak is simpelweg dat er geen nieuwe projecten waren opgestart in de aanvraagperiode. Voor 2026 gaan we wel weer uit van tussen de 3 en 5 aanvragen.

- De ondersteuning voor het werken met een (landelijk) dashboard wordt geïntegreerd in de activiteiten voor een breder dashboard waarmee de staat van het provinciaal wegenareaal wordt gemonitord en waarmee datagedreven werken in stappen steeds meer vorm krijgt. De eerste versie komt eind Q1 2026 beschikbaar. De benodigde informatie van de projecten waren in de tussenliggende tijd verzameld om de resultaten te verwerken in dit dashboard.
- De pilots en experimenten uit eerdere jaren worden, doordat stikstof een issue blijft, nog steeds op een lager tempo voortgezet. De focus blijft liggen op efficiënt met data omgaan en procesverbeteringen.
- Door capaciteitsproblemen is de analyse van de pilot om betonnen fietspaden op verschillende duurzamere manieren te verbreden in 2024 niet uitgevoerd. Deze wordt nu in 2025 gepland.
- Ten aanzien van energieopwekking is duidelijk geworden dat keuzes voor het wel of niet integreren van opwekking in provinciale assets iets is wat breder beoordeeld moet worden en niet alleen grote raakvlakken heeft met de netcongestie maar ook met het veranderende landschap bij de inkoop van energie.
- In 2025 is ook veel tijd gestoken in passende kaders voor het zogenoemde Waarde Gedreven Onderhoudscontract (WGO). Dit contract beoogt een efficiënt voorbereidingsproces voor groot onderhoud aan wegen waarbij gekeken wordt waar waarde toegevoegd kan worden met ingrepen die geen ruimtelijke procedures, zware vergunningprocedures of grondaankopen vragen. Aspecten als circulariteit, klimaatadaptatie en biodiversiteit worden daarbij meegewogen. De aanbesteding start in de 1<sup>e</sup> helft van 2026.

### Heeft het gekost wat het mocht kosten?

#### Onderhoud wegen

Bedragen x € 1.000	Begr. prim. 2025	a.Begr.na.wijz. 2025	b.Realisatie 2025	Verschil a-b
Budget onderhoud wegen	13.267	18.217	20.662	-2.445
	13.267	18.217	20.662	-2.445

De onderhoudsbegroting van € 18,2 mln. is met een realisatie van € 20,7 mln. fors overschreden (€ 2,4 mln.), maar de extra kosten zijn gemaakt voor zaken die noodzakelijk zijn om de provinciale wegen bereikbaar én veilig te kunnen houden. Er is een aantal specifieke oorzaken te noemen voor de overschrijding: 1) Nog altijd is veel aanvullend incidenteel onderhoud nodig op sommige wegvakken vanwege de opgelopen vertraging van een aantal provinciale infraprojecten door stikstof. De onderhoudswerkzaamheden worden nu separaat en met prioriteit opgepakt, maar dat vergt tijd waardoor tussentijdse maatregelen nodig zijn. 2) Er is een opvallende toename van het aantal incidenten en calamiteiten. Hierdoor zijn veel herstelwerkzaamheden nodig, zoals bijvoorbeeld op de N69 na een ongeval met een vrachtwagen (€ 0,2 mln.). Maar ook het aantal te bergen auto's op provinciale wegen en de dumpingen van lachgascilinders ligt fors hoger dan afgelopen jaren. De kosten hiervan zijn hoog.

Investerings Bedragen x € 1.000	Begroting 2025 primitief	Begroting 2025 na wijziging	Jaarrekening 2025 realisatie	Verschil begr. na wijz. - realisatie
Wegeninvesteringen	13.274 N	1.930 N	1.082 V	3.012 V

Steunpunten en districtskantoren	2.650 N	188 N	57 N	131 V
Materieel provinciale wegen	0	1 N	0	1 V
LED verlichting Wegeninvestering	2.416 N	540 N	505 N	35 V
Wegeninvesteringen	54.236 N	48.073 N	44.215 N	3.858 V
Wegeninvesteringen	9.374 N	453 N	105 N	347 V
Wegeninvesteringen	0	296 N	3 N	293 V
Wegeninvesteringen	101.329 N	4.371 N	2.730 N	1.642 V
Wegeninvesteringen Busremise (perceel)	0	414 N	409 N	5 V
Wegeninvesteringen Busremise (Ontwikkeling)	20.000 N	7.249 N	5.204 N	2.045 V
Hub locaties	0	1.470 N	1.168 N	302 V
<b>Totaal</b>	<b>203.279 N</b>	<b>64.985 N</b>	<b>53.315 N</b>	<b>11.670 V</b>

Investeringskredieten betreffen meerjarige uitvoeringskaders.

De dekking van de jaarlijkse afschrijvingslasten van het structurele investeringskrediet voor groot onderhoud en vervanging (op basis van de uitvoeringsagenda KOPI) loopt via een specifiek daarvoor ingestelde egaliseringsreserve. Via een jaarlijkse structurele toevoeging aan de reserve worden de afschrijvingslasten van de investeringen in groot onderhoud en vervanging op de meerjarige begroting geborgd. Conform het bestaande provinciale indexatiebeleid wordt de structurele toevoeging aan de reserve geïndexeerd. De indexatie van het investeringskrediet volgt daarmee uit deze financieringssystematiek en wordt via de reguliere Sturings- en Verantwoordingscyclus separaat met het vaststellen van het investeringsprogramma aan de Staten voorgelegd.

De (extra) investeringen in reconstructies worden gedekt uit de reserve Verkeer & Vervoer of de reserve Spaar- & Investeringsfonds. De afweging vindt Brabantbreed plaats in het kader van de Programmering Mobiliteit.

Voor investeringen in het provinciaal wegennet via groot onderhoud en vervanging (inclusief reconstructies) was in de begroting totaal € 55,1 mln. geraamd en € 46,0 mln. gerealiseerd, een onderschijding van € 9,1 mln.

Een andere belangrijke investering bestaat uit de aankoop en ontwikkeling van busremises in eigen beheer (o.a. Breda). Hier is € 5,6 mln gerealiseerd ten opzichte van een geraamd bedrag van € 7,7 mln. De uiteindelijke realisatie van de remise in Breda is goedkoper uitgevallen en leidt tot een onderbesteding. De overige investeringen betreffen o.a. de strategische aankoop van een perceel (Westfields) voor de mogelijke realisatie van een Brainporthub.

## Onderhoud provinciale gebouwen en installaties

### Hebben we bereikt wat we wilden bereiken?

We streven naar een schone, open en veilige werkplek met een flexibele invulling. Het onderhoud van de provinciale gebouwen en installaties is erop gericht de bestaande voorzieningen op een doelmatige en veilige manier in stand te houden. Deze activiteiten gelden ook voor de ruimten die aan derden verhuurd worden. De uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden vindt plaats op basis van meerjarenplanningen, de zogenaamde onderhoudsboeken.

### Hebben we daarvoor gedaan wat we wilden doen?

#### Onderhoudsboek hoofdgebouw en onderhoudsboek nieuwbouw

In 2021 zijn de onderhoudsboeken geactualiseerd. Voor het opstellen van het onderhoudsplan is uitgegaan van conditiescore 3 op basis van NEN2767. In het onderhoudsplan zijn zowel het jaarlijkse- als meerjarige onderhoud opgenomen. Het onderhoud bestaat voor een belangrijk deel uit het jaarlijks onderhoud, zoals het periodiek onderhoud aan de liften, het beveiligingssysteem en de klimaatinstallaties. Dat is nodig om de bedrijfszekerheid en het comfort van de gebouwen in stand te houden. De kosten voor dit onderhoud worden in de jaarlijkse exploitatie opgenomen. Het meerjarig onderhoud heeft betrekking op het niet-reguliere en groot onderhoud aan gebouwen, installaties, apparatuur en inrichting. Voor de uitvoering van het meerjarig onderhoud vindt een jaarlijkse dotatie van ca € 1,35 mln. aan de voorziening onderhoud provinciehuis plaats. In 2025 is het glas op de eerste verdieping rondom de centrale hal vervangen door HR+++ glas en is alle verlichting vervangen door LED-verlichting. Dit is onderdeel van de projecten die plaatsvinden ter verduurzaming van het provinciehuis, zoals uitgewerkt in de [statenmededeling van november 2022](#). Tevens hebben we in 2025 de actualisatie van de onderhoudsboeken per 2026 voorbereid.

#### Onderhoud museum

Het museumkwartier aan de Verwerstraat te 's-Hertogenbosch is provinciaal eigendom. De provincie verhuurt ruimten in het complex aan o.a. de Stichting Het Noordbrabants Museum en Stichting Erfgoed Brabant. Het provinciaal Depot Bodemvondsten is ook gevestigd op deze locatie. Het programma Facilitaire Dienstverlening coördineert tevens het groot onderhoud en de vervangingsinvesteringen op basis van een meerjaren-onderhoudsplan. De onderhoudskosten worden gedekt vanuit de onderhoudsvoorziening Museumkwartier. Voeding van deze voorziening geschiedt op basis van de meerjarenraming.

### Heeft het gekost wat het mocht kosten?

Onderhoud gebouwen

Bedragen x € 1.000	Begr. prim. 2025	a.Begr.na.wijz. 2025	b.Realisatie 2025	Verschil a-b
Provinciehuis	1.352	1.352	1.352	0
Noordbrabants museum	797	954	954	0
	2.149	2.306	2.306	0

## Onderhoud vaarwegen

Hebben we bereikt wat we wilden bereiken?

Hebben we daarvoor gedaan wat we wilden doen?

Heeft het gekost wat het mocht kosten?

Onderhoud vaarwegen

Bedragen x € 1.000	Begr. prim. 2025	a.Begr.na.wijz. 2025	b.Realisatie 2025	Vershil a-b
Onderhoudsbijdrage aan waterschap	4.431	3.881	5.078	-1.198
	4.431	3.881	5.078	-1.198