

MEMO aan Raad

Aan : De raad van gemeente Noordoostpolder
Van : College van B&W
Datum : 22 april 2024
Onderwerp : **Voorzien in Infra**

Beleidsreferentie

- Mobiliteitsvisie 2050
- Mobiliteitsplan 2030
- Beleidsplan Openbare Ruimte 2014-2024 (met aanpassingen 2021)
- Coalitieakkoord 2022 – 2026 'Ruimte voor elkaar', ambitie 5 – Mobiliteit en bereikbaarheid
- Ontwerp Omgevingsvisie Noordoostpolder 2050 (v2.0 / 26 februari 2024)
- Verkenning groeiambitie Noordoostpolder

Inleiding

Als gemeente staan we voor een geleidelijke vervangingsopgave van diverse wegen en civiele kunstwerken. Om deze vervangingsopgave inzichtelijk te maken en te komen tot een meerjaren vervangingsplan is het programma 'Voorzien in infra' gestart.

In deze memo informeren we u over het doel en de werkwijze van Voorzien in infra, het proces en de procesplanning. Ook de momenten waarop u betrokken wordt (beeldvormend, oordeelsvormend en besluitvormend) staan toegelicht bij de verschillende processtappen.

Doel Voorzien in infra

Het doel van het programma Voorzien in infra is het vaststellen van een vervangingsstrategie en een meerjaren vervangingsplan van wegen en civiele kunstwerken. Dit plan wordt een logisch en meetbaar gevolg van de Mobiliteitsvisie en andere relevante beleidsstukken zoals omschreven in bijlage 1. In deze bijlage is ook de aanleiding van de vervangingsopgave nader toegelicht. Door de vervangingsopgave te koppelen aan beleidsdoelstellingen vormen we scenario's waar keuzes en prioritering in gemaakt kunnen worden.

Het wel of niet noodzakelijk vervangen van delen van de infrastructuur is van meerdere factoren afhankelijk. Allereerst van leeftijd en technische staat, maar ook van de vraag of met de huidige inrichting nog voldaan kan worden aan het toekomstige gebruik. Denk bijvoorbeeld aan de combinatie met andere functies die ruimte vragen, zoals verblijfsfuncties in de kernen en landschap & recreatie in het landelijk gebied. Daar waar het Mobiliteitsplan gaat over de noodzakelijke verkeersveiligheidsmaatregelen op verschillende wegen, gaat Voorzien in infra juist over de vervanging van wegen en civiele kunstwerken.

Scope en werkwijze Voorzien in infra

Het programma Voorzien in infra heeft betrekking op alle gemeentelijke wegen en civiele kunstwerken. In totaal is er circa 4.750.000 m² verhard oppervlak aan wegen en paden. Daarnaast zijn er 190 civiele kunstwerken, waaronder 5 beweegbare bruggen, 109 vaste bruggen en diverse steigers, kadeconstructies en duikers. Het zwaartepunt van de vervangingsopgave ligt vooral bij de oudere wegen en kunstwerken, met name buiten de bebouwde kom.

Op basis van de beschikbare data in het beheersysteem werken we de basisvervangingsopgave van de wegen en civiele kunstwerken uit. In het beheersysteem is naast de aanleg- en onderhoudsmomenten ook de actuele kwaliteit van wegen en civiele kunstwerken vastgelegd op basis van recente inspecties.

Daarnaast maken we de doorvertaling vanuit beleidsopgaven uit de Mobiliteitsvisie, de Omgevingsvisie en het Beleidsplan Openbare Ruimte naar beleidsdoelstellingen en beslisriteria. Hierbij maken we gebruik van de methodiek van Assetmanagement. In bijlage 2 staat deze methodiek verder uitgewerkt. Door het vaststellen van Kritische Prestatie Indicatoren (KPI) en Kritische Succes Factoren (KSF) maken we doelstellingen meetbaar en kan de prioritering binnen de vervangingsopgave worden bepaald.
→ stap 2 beeldvormend

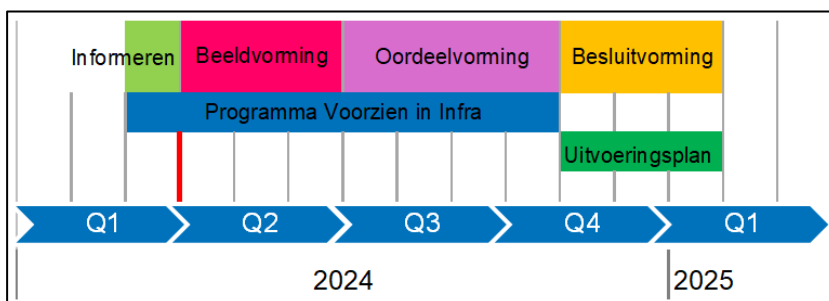
Om tot gedragen en afgewogen KPI's en KSF's te komen, werken we meerdere scenario's uit. Deze scenario's en de financiële gevolgen leggen we ter keuze voor aan de raadscommissie.
→ stap 3 oordeelsvormend

De scenariokeuze van de raad verwerken we tot definitieve doelstellingen en volgorde van prioritering. Vanuit het gekozen scenario werken we vervolgens het meerjaren vervangingsplan uit. Dit plan leggen we in januari 2025 besluitvormend aan de raad voor. → stap 4 besluitvormend

Proces en procesplanning

In het procesoverzicht op de volgende pagina zijn de verschillende processtappen verder uitgewerkt.

1. April 2024: informeren: door middel van voorliggende memo wordt u geïnformeerd over de werkwijze en planning van Voorzien in infra.
2. Mei 2024 - beeldvorming: We bespreken het proces en de van toepassing zijnde kaders met de raadscommissie en we brengen in beeld welke ontwikkelingen van toepassing zijn op de vervangingsstrategie. Ook presenteren we de richting van mogelijke keuzes (scenario's).
3. Oktober 2024 – oordeelsvorming: We leggen het voorstel voor aan de raadscommissie met een aantal scenariokeuzes voor aanpak en prioritering van de vervangingsopgave.
4. Januari 2025 - besluitvorming: We komen met een besluitvormend voorstel met uitgewerkte scenario's, een financiële onderbouwing en een concreet meerjarig vervangingsplan voor de jaren 2025-2030.



Projectorganisatie

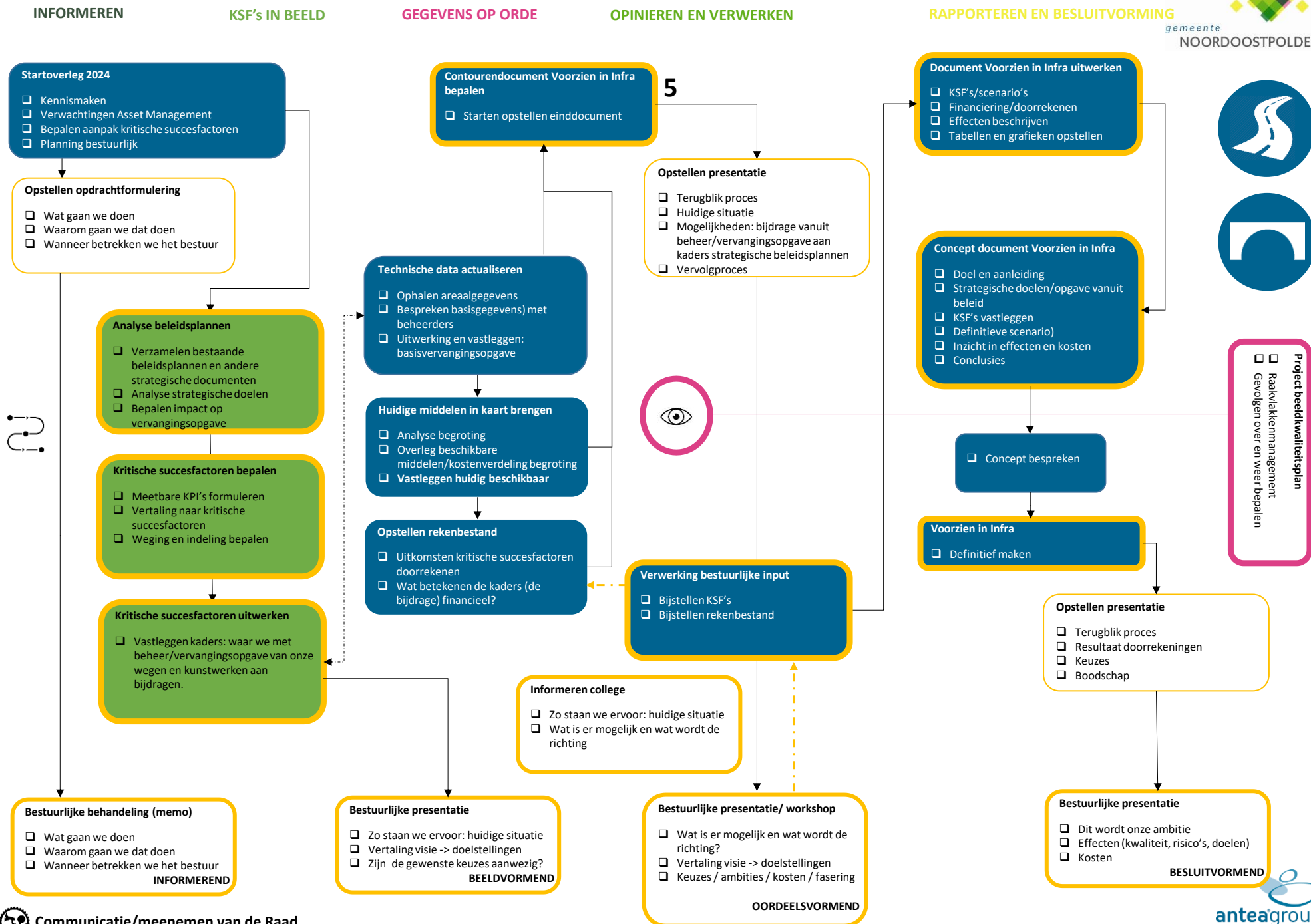
- Projectleider (adviseur infra, neventaak: teamlid vernieuwing BOR)
- Teamlid vanuit IB (teamleider Realisatie en Beheer IB)
- Interne opdrachtgever IB (manager IB)
- Financieel adviseur B&FPC (senior beleidsadviseur financiën)
- Teamlid extern (Antea Group) (senior adviseur beheer openbare ruimte)
- Teamlid extern (Assets4mobility) (senior adviseur assetmanagement)
- Teamlid extern (Goudappel) (mobiliteitsstrateg, schrijver Mobiliteitsvisie)

Externe stakeholders zoals provincie Flevoland en Waterschap Zuiderzeeland worden gedurende het proces geïnformeerd en waar nodig actief betrokken als keuzes in de vervangingsopgave directe relatie hebben met de assets van provincie en waterschap.

Portefeuillehouder: Dhr. René van Amersfoort

Voor vragen: Dhr. Arjan Leijenhorst, e-mail: a.leijenhorst@noordoostpolder.nl

Voorzien in Infra (scenario's voor wegen en kunstwerken)



Project beeldkwaliteitsplan

- Raakvlakkenmanagement
- Gevolgen over en weer bepalen

Bijlage 1 – Aanleiding vervangingsopgave en relatie met visie en beleid

Aanleiding vervangingsopgave

Na de Tweede Wereldoorlog is een groot deel van de Noordoostpolder in één keer ingericht en opgebouwd. Dit zorgt er voor dat ontwerp en inrichting op vele plaatsen tegelijk verouderd raken. Een groot deel van de civiele kunstwerken is rond 1950 gebouwd, gebaseerd op de toenmalige belastingsnormen en verkeersintensiteiten. Door groter en zwaarder (landbouw)verkeer en technische veroudering moet een aantal bruggen in de komende 10 tot 15 jaar vervangen worden. Ook verschillende wegen zijn toe aan (gedeeltelijke) rehabilitatie ofwel vervanging. In de komende decennia komen er meerdere pieken waarin diverse wegen gelijktijdig aan het einde van hun (theoretische) technische levensduur komen. Daarnaast stellen schaalvergroting in de landbouw, aanleg en uitbreiding van nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen en veranderende mobiliteit andere eisen aan de infrastructuur.

Relatie visie en beleid met Voorzien in infra

Mobiliteitsvisie als uitgangspunt

In 2021 is de Mobiliteitsvisie 2050 vastgesteld door de gemeenteraad, met aansluitend in 2023 het Mobiliteitsplan 2030. In de Mobiliteitsvisie zijn vijf strategische mobiliteitsopgaven vastgesteld. Binnen Voorzien in infra maken we de doorvertaling van beleid en mobiliteitsopgaven naar doelstellingen voor de wegen en civiele kustwerken: hoe dragen deze assets bij aan onze bredere doelstellingen?

Bij de afwegingen kijken we ook naar ontwikkelingen en ambities zoals deze zijn opgenomen in de Verkenning Groeiambitie Noordoostpolder en het (momenteel concept) Ontwerp Omgevingsvisie Noordoostpolder 2050.

Koppeling met Beleidsplan Openbare Ruimte en Coalitieakkoord

Het Beleidsplan Openbare Ruimte 2014-2024 (hierna BOR) heeft een nauwe relatie met Voorzien in infra. Aan de ene kant is het gekozen onderhoudsniveau en -budget van wegen en civiele kunstwerken medebepalend voor het behalen van de technische levensduur en het beheersen van risico's. Aan de andere geeft het BOR richting aan het vervangingsmoment van elementen door een prioritering te geven wanneer vervanging noodzakelijk is en wanneer het moment optimaal is. Dit sluit dus nauw aan op de vervangingsstrategie vanuit Voorzien in infra: het optimale vervangingsmoment bepaald mede de onderhoudsstrategie en daarmee het onderhoudsbudget.

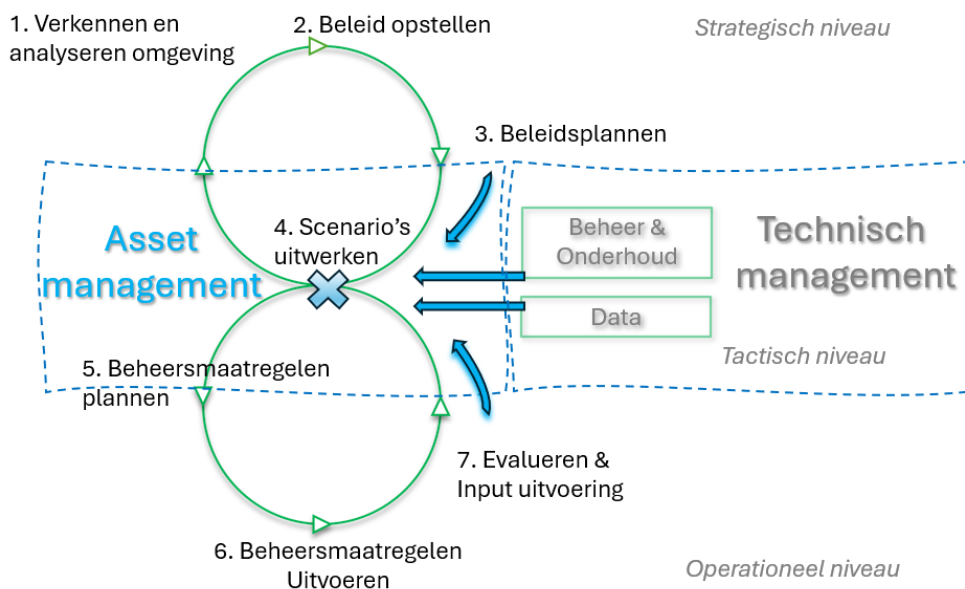
In 2024 en 2025 wordt het BOR vernieuwd en opnieuw vastgesteld. We borgen de integraliteit van Voorzien in infra en de vernieuwing van het BOR door de raakvlakken van de parallel lopende processen goed op elkaar af te stemmen. Bovendien geven we direct invulling aan de opgave vanuit het Coalitieakkoord 2022-2026, Ambitie 5 'Mobiliteit en bereikbaarheid' over het 'Investeren in veilige buitenwegen'. *"We verhogen de kwaliteit van de infrastructuur en vergroten de veiligheid op onze buitenwegen. Dat doen we in overleg met aanwonenden en de daar gevestigde ondernemers. Voor deze maatregelen gebruiken we incidenteel geld. Daarnaast kijken we de komende vier jaar opnieuw naar regulier budget dat nodig is om het onderhoudsniveau op een acceptabel niveau te houden".*

Bijlage 2 - Assetmanagement

Assetmanagement is een gestandaardiseerde en transparante methode voor het optimaal beheren van kapitaalgoederen (assets) die van waarde zijn voor een organisatie. Optimaal beheer wordt ingegeven door de doelen die we als gemeente nastreven en de balans tussen prestaties, risico's en kosten. Belangrijke principes van assetmanagement zijn het bewaken van hogere doelen (beleidsdoelstellingen), het onderbouwd nemen van besluiten en continu verbeteren door middel van risicomanagement.

Assetmanagement is dus een methodiek waarin het technisch management, de vertaling van beleidsuitgangspunten en de input vanuit de omgeving van vakmensen en inwoners integraal wordt gewogen. Zodoende kunnen op basis van een integrale afweging onderbouwde scenariokeuzes gemaakt worden. We zetten deze methodiek in voor Voorzien in infra en zullen dit de komende jaren ook bij andere disciplines in de openbare ruimte gaan gebruiken.

Met onderstaand schema wordt de positie van het assetmanagement verder uitgelegd:



Op strategisch niveau wordt de omgeving verkend (1) en wordt op basis daarvan visie en beleid opgesteld (2). De omgevingsvisie en het coalitieakkoord zijn (onder andere) hiervoor input. Dit beleid wordt verder vertaald naar strategische beleidsplannen (3).

Vanuit het tactische niveau worden de assets onderhouden binnen het speelveld van het technisch management. Hier worden op basis van data inspecties uitgevoerd, onderhoudsmaatregelen gepland, subsidies aangevraagd, etc.

Vanuit het operationeel niveau worden de beheersmaatregelen (5) projectmatig uitgevoerd (6) en geëvalueerd (7).

Binnen assetmanagement (4) worden deze niveaus bij elkaar gebracht:

- De doelstellingen uit de beleidsplannen (3) worden vertaald naar meetbare Kritische Prestatie Indicatoren (KPI's) en Kritische Succes Factoren (KSF's), zodat de vervangingsopgave straks een één op één relatie heeft met de doelstelling en we met beheer/vervangingen direct bijdragen aan deze doelstellingen. Dit is een belangrijk onderdeel van het werk in de komende periode;
- De data en expertise vanuit het technisch management worden gekoppeld;
- Input vanuit de operatie wordt opgehaald.