

Inhoud

1.	Inleiding	2
1.1.	Aanleiding	2
1.2.	Doel	2
1.3.	Leeswijzer	3
1.4.	Deelnemers	3
2.	Denk- en begrippenkader	4
2.1.	Algemeen	4
2.2.	Indicatoren	5
2.3.	Complexiteit van onze infrastructuur	6
3.	Belangen en doelen	8
3.1.	Key Stakeholders	8
3.2.	Belangen	8
3.3.	Basis voor de KPI's	9
4.	Uitwerking in indicatoren	11
4.1.	Algemeen	11
4.2.	Reliability/Availability	11
4.3.	Safety	15
4.4.	Environment	17
4.5.	Economics	21
4.6.	Sustainability	21
5.	Samenvattend overzicht	23
5.1.	Overzicht belangen en indicatoren	23
5.2.	Vervolgacties	24

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Als provincie Noord-Brabant willen we aan de slag met de ontwikkeling van Assetmanagement (vanaf hier: AM) van onze weginfrastructuur met alle daarbij behorende elementen (verharding, kunstwerken, groen, VRI's e.d.). Om concreet aan de slag te gaan met AM is voor 2014 een ontwikkelprogramma gemaakt. Dit programma bestaat uit een aantal concrete ontwikkelacties. Daarmee willen we bereiken dat:

- het ontwikkelproces op gang komt;
- we met elkaar de eerste concrete resultaten boeken;
- het van daaruit ook vanzelfsprekend is dat we met elkaar verder gaan met de ontwikkeling.

De ontwikkelacties uit het programma zijn de volgende:

1. AM-organisatie
2. Ontwikkeling competenties
3. Beleidsnotitie
4. Instandhoudingsplannen
5. Programmeringsproces
6. Beleidsrichtlijn contractvormen
7. Wisselwerking OG-ON
8. Monitoringsrapportage

Onderhavig werkdocument hoort bij ontwikkelactie 3 en is één van de deelproducten van ontwikkelactie 3. Dit werkdocument is ook van belang voor ontwikkelactie 8.

1.2. Doel

Een belangrijk element van AM is dat we als assetmanager scherp hebben welke doelen we willen bereiken en welke indicatoren daarbij horen. Als we dat goed scherp hebben, dan kunnen we:

- heldere afspraken maken met de assetowner over na te streven doelen;
- onze maatregelprogrammering (aanleg, onderhoud, verbetering, verkeersmanagement etc.) richten op het bereiken van die doelen;
- onze maatregelprogrammering zonodig prioriteren door te kiezen voor de maatregelen die de hoogste bijdrage leveren aan de doelen tegen de laagste kosten.

De afgelopen tijd heeft een aantal werksessies plaatsgevonden met diverse collega's om deze doelen en indicatoren te verkennen. Het doel van dit werkdocument is om de resultaten van deze werksessies vast te leggen. Daarmee vormt dit werkdocument een goede basis voor verdere uitwerking.

In de werksessies is steeds de link gelegd met het lopende M&I-brede traject voor de ontwikkeling van indicatoren.

1.3. Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een toelichting op het denk- en begrippenkader. Hoofdstuk 3 gaat in op de belangen en doelen die relevant zijn voor ons provinciale wegennet. Hoofdstuk 4 beschrijft de resultaten van de nadere uitwerking van de doelen in indicatoren. Hoofdstuk 5 benoemt de vervolgacties.

1.4. Deelnemers

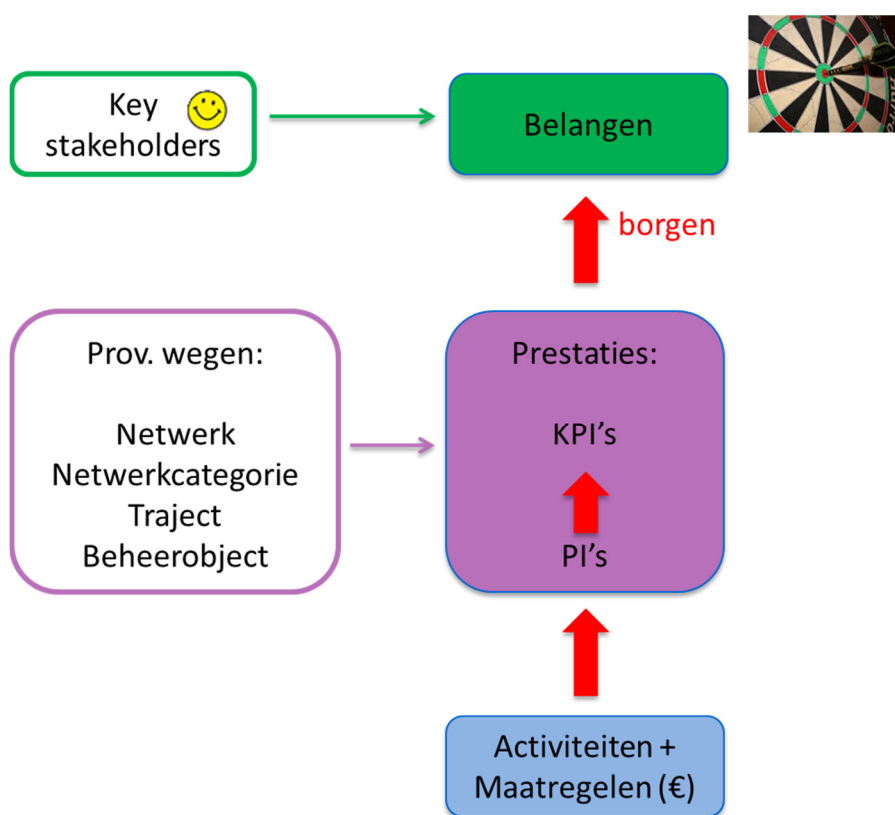
De resultaten van dit werkdokument zijn tot stand gekomen door de actieve inbreng van:

- Kees Bongers
- Ton Brok
- Egmond van Coillie
- Sandra Dircks
- Michaël van Egeraat
- Henri Hairwassers
- Maarten van der Heide
- Linda de Klein
- Sjoerd van Loon
- Jan Maurix
- Wim Rechmann
- Mike Schoenmaker
- Rutger Smeets
- Maayke Snel
- Bart Steens
- Etienne Wieme
- Sjef de Wijs
- Patrick Tönjes
- Eric Delhez

2. Denk- en begrippenkader

2.1. Algemeen

Onderstaand denkkader is het vertrekpunt geweest voor de werksessies.



De *belangen* van de belangrijkste (key) stakeholders staan bovenaan. Vanuit AM is de gedachte dat de *prestaties* van de assets (in ons geval het provinciale wegennet) zodanig moeten zijn dat deze gericht zijn op het optimaal borgen van deze belangen. Daarmee zien we onze assets dus niet als doel op zich, maar als middel om belangen van de key stakeholders te borgen en een optimale bijdrage te leveren aan hun doelen.

Vaak zijn de prestaties van de assets in kwestie niet het enige middel in relatie tot het borgen van de belangen, maar spelen ook andere factoren een rol. De assetprestaties zijn dus ten aanzien van de belangen niet allesbepalend, maar eerder medebepalend. Eén van de AM-opgaven is om juist scherp te maken welk prestatieniveau nodig is om een optimale bijdrage te leveren.

Voorbeeld

Als het gaat om het borgen van het belang “bereikbaarheid van de Brabantse regio”, dan leveren onze assets daar een bijdrage aan. Maar er zijn naast onze assets andere middelen die daar een bijdrage aan leveren, zoals bijvoorbeeld de assets van mede-overheden, het openbaar vervoer en het mobiliteitsmanagement.

Het steeds verder verhogen van de prestaties van onze assets levert dan ook niet automatisch een steeds betere borging van het bereikbaarheidsbelang op. In een (wellicht wat extreme) situatie kan het zelfs zo zijn dat de bereikbaarheid verbeterd moet worden en dat de vereiste prestaties van onze assets kunnen worden verlaagd, bijvoorbeeld omdat het vanuit bereikbaarheidsperspectief veel effectiever is om het openbaar vervoer te verbeteren. De bijdrage van onze assets blijft dan wel bestaan, maar wordt kleiner.

We stoppen geld en inspanning in de vorm van *maatregelen* (onderhoud, verbetering e.d.) en *activiteiten* (vergunningverlening, operationeel verkeersmanagement e.d.) in onze assets om daarmee de prestaties van de assets te beïnvloeden. De gedachte van AM is dat het geld en de inspanningen die we erin stoppen gericht moeten zijn op het behalen/borgen van de assetprestaties en dat we daarmee de belangen van de key stakeholders optimaal borgen. Andersom geldt dat we vanuit de AM-gedachte geen geld uitgeven aan maatregelen en activiteiten, die niet of onvoldoende bijdragen aan de assetprestaties.

2.2. Indicatoren

Indicatoren zijn er op meerdere niveaus. Dit is al duidelijk geworden uit het schema in par. 2.1. Hierin is onderscheid gemaakt naar KPI's en PI's. Maar er zijn meerdere indicatoren te onderscheiden. Binnen het cluster M&I wordt onderscheid gemaakt naar:

- Effectindicatoren: dit zijn indicatoren die iets zeggen over de mate waarin een bepaald doel/effect wordt bereikt (outcome) en die vaak verbonden zijn met een bepaald maatschappelijk nut. Op het hoogste niveau zijn dit de indicatoren die gekoppeld zijn aan de strategische doelen en belangen van de key stakeholders.
- Prestatie-indicatoren: dit zijn indicatoren die een direct verband hebben met de geleverde prestaties (output) en die daarom vaak verbonden zijn aan concrete projecten, kosten en capaciteitsinzet.
- Proces-indicatoren: dit zijn indicatoren die gekoppeld zijn aan de werkprocessen en werkwijzen (input/throughput) die moeten leiden tot de gewenste prestaties. In dit verband wordt bijvoorbeeld vaak de mate en kwaliteit van samenwerking genoemd.

Voorbeeld

Eén van de belangen van de betaalde voetbalclub FC Kampioen is om financieel gezond te blijven. Je zou het eerste elftal van deze voetbalclub als asset kunnen zien. De voetbalprestaties van dit eerste elftal leveren een bijdrage aan het financiële belang van de club. De plaats op de ranglijst van de eredivisie zou dus een goede prestatie indicator voor het elftal kunnen zijn. De bijbehorende effectindicator is in dit geval bijvoorbeeld de door de club gegenereerde inkomsten (bv. door reclame-/sponsoring en deelname aan Champions League).

Voor de individuele prestaties van de spits uit dit elftal is de plaats op de ranglijst geen geschikte prestatie indicator maar eerder een effectindicator. De plaats op de ranglijst is vanuit zijn perspectief het hoger gelegen doel, maar zijn individuele invloed op deze indicator is niet groot genoeg om er een persoonlijke prestatie indicator van te maken. De prestaties van zijn medespelers zijn immers van grote invloed op de plaats op de ranglijst.

Zijn persoonlijke prestatie indicator zou bijvoorbeeld het aantal goals dat hij scoort (uiteraard in het doel van de tegenstander) kunnen zijn. Het is immers zijn taak als spits om goals te maken en zijn invloed op het aantal goals dat hij scoort is substantieel.

Maar ook dit is discutabel. Het aantal goals dat hij scoort hangt immers zeker ook af van de mate waarin zijn ploeggenoten in staat zijn om hem als spits in stelling te brengen. Wellicht is het percentage doelkansen dat hij verzilvert in dat licht een betere prestatie indicator. Daarbij moet goed worden gedefinieerd wat wordt verstaan onder een “kans”.

In dit voorbeeld zou één van de procesindicatoren bijvoorbeeld “het aantal trainingen” kunnen zijn.

Bovenstaand voorbeeld laat zien dat:

- het belangrijk is om onderscheid te maken naar het niveau waarop de indicatoren betrekking hebben;
- het belangrijk is om goed te kijken naar de mate van invloed die we als assetmanager kunnen uitoefenen;
- het definiëren van indicatoren zorgvuldigheid vraagt.

Met de zorgvuldigheid uit de laatste bullit wordt niet alleen bedoeld op een goede definitie in relatie tot prestaties waar we als assetmanager invloed op hebben. Want daarnaast zijn er nog andere eisen aan indicatoren te stellen, namelijk dat ze communiceerbaar en meetbaar zijn. Een prestatie indicator die heel goed aansluit op het te bereiken doel en de taak/invloed die we als assetmanager hebben, kan tóch onbruikbaar zijn als deze bijvoorbeeld niet praktisch meetbaar is.

2.3. Complexiteit van onze infrastructuur

Onze infrastructuur is één van de 3 componenten in het provinciaal wegvervoersysteem. De andere twee componenten zijn de weggebruikers en de voertuigen. Deze 3 componenten samen bepalen het functioneren van het systeem. In ons denken en handelen als AM-organisatie moeten we de relatie tussen deze 3 componenten altijd voor ogen hebben.

Voorbeeld

De mate van verkeersveiligheid van het vervoersysteem wordt bepaald door de weggebruikers (alcoholgebruik, rijgedrag e.d.), de veiligheid van de voertuigen (remmen, geavanceerde elektronische systemen e.d.) en de kwaliteit (inrichting en onderhoudsniveau) van de infrastructuur.

Het feit dat onze infrastructuur niet autonoom is, maar onderdeel uitmaakt van een 3 componenten-systeem (en daarnaast ook nog van een regionaal en (inter)nationaal netwerk) geeft onze assets een bepaalde complexiteit, waarmee bij de definitie van indicatoren rekening moet worden gehouden.

Een extra complicerende factor van ons provinciaal wegvervoersysteem ten opzichte van andere transportsystemen als bijvoorbeeld een elektriciteitsnet is de relatief grote autonomie van de weggebruikers. Zij hebben een belangrijke invloed op de prestaties van het vervoersysteem (de systeemprestaties op het gebied van onder meer doorstroming en veiligheid zouden substantieel verbeteren als we het stuur uit handen van de weggebruiker zouden kunnen nemen). Hiermee moet bij de definitie van indicatoren rekening worden gehouden.

3. Belangen en doelen

3.1. Key Stakeholders

Door een brede groep betrokken ambtenaren is een stakeholderanalyse uitgevoerd. Daarbij is eerst al brainstormend een inventarisatie gemaakt van stakeholders, gekoppeld aan onze assets. In totaal werden ongeveer 50 stakeholders benoemd, waaronder bijvoorbeeld weggebruikers, de Fietsersbond, Rijkswaterstaat, scholen en de vlinderstichting.

Daarna is op basis van de mate van belangrijkheid en de mate van invloed een selectie gemaakt van de key stakeholders. Uit deze selectie kwam de volgende top 5 van key stakeholders naar voren:

1. PS/GS
2. Weggebruikers
3. Omwonenden
4. Andere wegbeheerders
5. Gemeenten (niet in de rol van wegbeheerder)

Daarbij kan worden opgemerkt dat PS/GS in dit rijtje een bijzondere positie hebben om twee redenen:

- PS/GS is formeel eindverantwoordelijk als eigenaar (assetowner) van onze assets en heeft dus een zeer directe en bijzondere relatie met ons als assetmanager.
- PS/GS vertegenwoordigt vanuit haar rol andere stakeholders uit de top 5 (en ook buiten de top 5).

3.2. Belangen

3.2.1. Belangen en doelen PS/GS

Vanwege de bijzondere positie van PS/GS hebben we eerst gekeken naar de belangen die PS/GS hebben en vertegenwoordigen. Het belangrijkste aanknopingspunt daarvoor is de agenda van Brabant: “Het is onze ambitie om tot de Europese top van (industriële) kennis- en innovatieregio’s te behoren. Zo kunnen we welvaart en welzijn in Brabant duurzaam garanderen en een duurzame regionale ontwikkeling stimuleren.” Hieraan kunnen de primaire belangen economie en welzijn worden gekoppeld.

Deze topambitie is verder uitgewerkt in de doelenboom van het cluster M&I. Deze doelenboom sluit aan op het Koersdocument M&I. In de doelenboom zijn de volgende vijf hoofddoelen geformuleerd:

- sterker maken van het stedelijk netwerk;
- investeren in een vitaal platteland;
- stimuleren van economische vernieuwing en innovatie;
- benutten van de culturele identiteit;
- basis op orde (wettelijke taken).

Deze 5 hoofddoelen zijn verder uitgewerkt in subdoelen. Zie bijlage 1. In deze bijlage is tevens per subdoel aangegeven wat onze invloed als assetmanager van de provinciale wegen is.

Uit bijlage 1 blijkt dat onze invloed als assetmanager met name te koppelen is aan de belangen/doelen bereikbaarheid (van de regio en bepaalde gebieden binnen de regio) en verkeersveiligheid.

Een belang dat minder expliciet maar wel impliciet terugkomt in de M&I-doelen betreft milieu/leefomgeving:

- Bij het bovenliggend doel “Investeren in een vitaal platteland” (zie bijlage 1) staat te lezen dat we dat onder meer willen invullen “door de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van landschap en dorpen te verhogen”.
- In het hoofddoel “Basis op orde” gaat het om het invullen van de wettelijke taken en hieraan zijn ook bepaalde wettelijke eisen ten aanzien van milieu verbonden.

Dit belang is zeer relevant voor ons als assetmanager en komt veel explicieter naar voren als we kijken naar het beleidsterrein milieu. Het betreft met name:

- Milieu/leefomgeving: wonen, werken en recreëren in een gezonde, schone en veilige leefomgeving:
 - schone lucht en beperken geluidhinder;
 - beperken lichthinder;
 - acceptabele risico's externe veiligheid;
 - handhaven en versterken van aanwezige landschappelijke en natuurkwaliteiten en cultuurhistorische elementen;
- Duurzaamheid: terugdringen energiegebruik en stimuleren van duurzame energie.

Ook deze belangen dienen we als assetmanager van de provinciale wegen binnen onze invloedssfeer goed te borgen.

Een belang dat minder pregnant naar voren komt in de Agenda van Brabant, maar wel degelijk relevant is betreft een financieel belang: effectieve en efficiënte besteding van middelen, het tegengaan van verspilling.

3.2.2. Belangen en doelen andere stakeholders

De andere key stakeholders uit de top 5 voegen geen écht nieuwe belangen meer toe aan dit lijstje, hooguit een nuancering. Zo is het primaire belang van de weggebruiker niet zozeer de bereikbaarheid van de regio, maar vooral zijn eigen bereikbaarheid: een vlotte (en veilige) reis en een betrouwbare reistijd (vanuit diverse bovenliggende belangen: economisch, sociaal e.d.). Dat is dus strikt genomen wel een ander belang, maar als het belang van (het gros van) de weggebruikers wordt geborgd, dan wordt tegelijkertijd ook het bereikbaarheidsbelang van de regio Brabant geborgd.

3.3. Basis voor de KPI's

Meer en meer wordt voor het formuleren van KPI's voor assetsystemen met RAMSSHEEPS gewerkt. Dit hebben ook wij als basis voor de KPI's gebruikt. RAMSSHEEPS is een acroniem voor de volgende KPI's.

R	Reliability	Betrouwbaarheid (van de functie van de assets)
A	Availability	Beschikbaarheid (van de functie van de assets)
M	Maintainability	Onderhoudbaarheid, gemak en snelheid waarmee onderhoud kan worden gepleegd
S	Safety	Veiligheid (gekoppeld aan letsel)
S	Security	Beveiliging (sabotage/terrorisme)
H	Health	Gezondheid (met name gekoppeld aan ARBO-veiligheid)
E	Environment	Milieu
E	Economics	Kosten
P	Politics	Imago
S	Sustainability	Duurzaamheid

Bij de R en de A gaat het om de functie van de assets. De functie van onze assets, de provinciale wegen, is het afwikkelen van wegverkeer. Deze functie is dus rechtstreeks gerelateerd aan het belang van bereikbaarheid en een vlotte en betrouwbare reis.

Op basis van een gezamenlijke analyse is een selectie gemaakt van de KPI's die we in eerste instantie in Brabant willen gaan hanteren.

KPI	Geselecteerd?	Toelichting	
R	Reliability	Ja	Rechtstreeks gerelateerd aan belangen (bereikbaarheid)
A	Availability	Ja	Rechtstreeks gerelateerd aan belangen (bereikbaarheid)
M	Maintainability	Nee	Wel relevant, maar kan worden meegenomen in Availability
S	Safety	Ja	Rechtstreeks gerelateerd aan belangen (veiligheid)
S	Security	Nee	Voor nu geen key indicator, wordt wel steeds belangrijker
H	Health	Nee	Is geborgd door te voldoen aan de ARBO-wetgeving
E	Environment	Ja	Rechtstreeks gerelateerd aan belangen (leefbaarheid/milieu)
E	Economics	Ja	Rechtstreeks gerelateerd aan belangen (financieel, efficiency)
P	Politics	Nee	Wel relevant, maar wordt in principe voldoende afgedekt als we goed sturen op andere KPI's (?). PM: nog checken.
S	Sustainability	Ja	Wordt steeds belangrijker issue en is rechtstreeks gerelateerd aan belang (duurzaamheid)

4. Uitwerking in indicatoren

4.1. Algemeen

In het vorige hoofdstuk zijn de volgende KPI's als basis geselecteerd:

- reliability;
- availability;
- safety;
- environment;
- economics;
- sustainability.

Deze KPI's worden in de volgende paragrafen verder uitgewerkt. Daarbij worden reliability en availability samengenomen.

4.2. Reliability/Availability

4.2.1. Definities

Aan reliability en availability zijn de volgende definities gekoppeld:

- Reliability: de waarschijnlijkheid dat de vereiste functie wordt uitgevoerd onder gegeven omstandigheden gedurende een bepaald tijdsinterval.
- Availability: de waarschijnlijkheid dat de vereiste functie op een gegeven willekeurig moment kan worden uitgevoerd onder gegeven omstandigheden. Dit is hetzelfde als de fractie van de tijd dat de vereiste functie kan worden uitgevoerd onder gegeven omstandigheden.

De beide definities lijken op elkaar maar zijn niet hetzelfde. Het verschil zit in de onderstreepte zinsneden. Zie bijgaand voorbeeld.

Voorbeeld

Een auto is gemiddeld 1 keer per jaar kapot. Dat zegt iets over de reliability (betrouwbaarheid). Maar niets over de availability (beschikbaarheid). Daar is aanvullende informatie voor nodig, namelijk de tijd dat de auto door de storing niet gebruikt kan worden (bv. hersteltijd).

Stel 2 auto's A en B gaan beide gemiddeld 1 keer per jaar kapot. Auto A heeft een hersteltijd van 1 week, auto B van 3 weken. Het resultaat is dan:

- De betrouwbaarheid van beide auto's is gelijk.
- De beschikbaarheid van beide auto's is verschillend: auto A: 98% (51/52) en auto B: 94% (49/52)

4.2.2. Highlights werksessies

Functie van wegennet/wegtraject

Het gaat bij reliability en availability om de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van een functie. Het is dus belangrijk om de functie van onze assets, het provinciale wegennet, vast te stellen. Binnen ons provinciale wegennet onderscheiden we 3 functies: verbinden, ontsluiten en verblijven. De verblijfsfunctie is heel beperkt binnen ons wegennet. Het is zelfs de vraag of we trajecten met primair een verblijfsfunctie wel in ons wegennet willen houden.

Het gaat dus vooral om verbinden en ontsluiten. Hier ligt een basale functie onder: het afwikkelen van verkeer. Deze basale functie geldt voor het hele wegennet en ook voor individuele trajecten. De vereiste kwaliteit en kwantiteit van verkeersafwikkeling kan echter verschillen: “er zit nogal wat verschil tussen de N261 en een karrenspoor”.

Wanneer is een wegtraject beschikbaar?

Als het gaat om availability (beschikbaarheid), dan is een belangrijke vraag: wanneer is een wegtraject beschikbaar? Enkele noties:

- Als de functie van een wegtraject is “het afwikkelen van verkeer”, dan is het traject dus beschikbaar als deze verkeer afwikkelt.
- Vinden wij een traject beschikbaar als de afwikkelsnelheid van het verkeer 5 km/h is? Zijn de belangen van de stakeholders dan voldoende geborgd? Antwoord is: nee. Dus we moeten eisen stellen aan het afwikkelniveau, uitgedrukt in snelheid, filelengte, voertuigverliesuren (VVU's) o.i.d.
- De vereiste prestaties t.a.v. beschikbaarheid kunnen variëren per wegtraject en/of categorie. Dit moet gekoppeld worden aan de functie van de categorie/traject in het netwerk. Beschikbaarheidseisen kunnen ook variëren per periode van de dag (bv. in en buiten spits).
- Er gelden bepaalde randvoorwaarden. Als een wegtraject op zich nog verkeer kan afwikkelen, maar het veiligheidsrisico (safety) is te groot (bv. omdat de draagkracht van een brug in het traject twijfelachtig is) dan zou de assetmanager moeten/kunnen besluiten om het traject (geheel of gedeeltelijk) uit de beschikbaarheid te halen (door bv. snelheidsbeperking, aslastbeperking of gehele of gedeeltelijke afsluiting).

Conclusies:

- Voorlopige beschikbaarheidsdefinitie: een wegtraject is beschikbaar als het traject het verkeer (dat voldoet aan de wettelijke eisen van afmetingen, aslasten e.d.) afwikkelt met een bepaalde afwikkelkwaliteit (snelheid, VVU's o.i.d.)
- Hierbij gelden bepaalde veiligheidsrandvoorwaarden (zie hierboven).
- Beschikbaarheidseisen kunnen variëren per wegcategorie en per tijdstip van de dag.

Oorzaken van niet-beschikbaarheid

Er kunnen diverse oorzaken zijn van niet-beschikbaarheid van een wegtraject. Het is belangrijk om onderscheid te maken naar deze oorzaken, omdat niet elke oorzaak op dezelfde wijze beïnvloedbaar is door de assetmanager. Zie de volgende tabel.

Oorzaak	Te beïnvloeden door assetmanager
1 Intrinsieke capaciteit is niet toereikend (bv. in de spits)	<ul style="list-style-type: none"> • Uitbreiding van capaciteit (aanleg, verbreding) • Anders sturen verkeersstromen (verkeersmanagement)
2 Intrinsieke capaciteit is (tijdelijk) gereduceerd door:	
2a Ongeval/incident	<ul style="list-style-type: none"> • Veiligheid van infrastructuur (onderhoud, inrichting) • Snelheid van reageren/afhandeling (incident-management)
2b Falende infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> • Onderhoudsstaat van infra
2c Wegwerkzaamheden	<ul style="list-style-type: none"> • Planning/programming werkzaamheden • Mate van preventief/correctief onderhoud
2d Evenement	<ul style="list-style-type: none"> • Vergunningverlening evenement
2e Klimaat	<ul style="list-style-type: none"> • Snelheid van reageren/afhandeling (voor zover dat kan, bv. via gladheidsbestrijding).

Focus primair op beschikbaarheid

Betrouwbaarheid lijkt wat minder toepasbaar als KPI dan beschikbaarheid. Wél is de betrouwbaarheid van reistijden voor de weggebruikers belangrijk. Dit is *nét* een ander soort betrouwbaarheid dan de Reliability zoals gedefinieerd in par. 4.2.1. De betrouwbaarheid van de reistijd voor weggebruikers kan meegenomen door onderscheid te maken naar geplande en ongeplande niet-beschikbaarheid. De gedachte daarbij is dat ongeplande niet-beschikbaarheid (door ongepland onderhoud, ongelukken e.d.) meer impact heeft op de betrouwbaarheid van de reistijd dan geplande niet-beschikbaarheid, omdat de weggebruiker zijn verwachtingspatroon dan *vóóraf* al heeft kunnen bijstellen.

Alternatieve opties

KPI Beschikbaarheid lijkt op zich bruikbaar, deze vereist wel een goede beschikbaarheidsdefinitie (zie hierboven). Een andere optie is om niet de beschikbaarheid te nemen als KPI, maar bv. het aantal VVU's. Deze zijn echter niet zo sprekend voor de assetowner en de betrokken belanghebbenden.

Een andere optie is om nauwer aan te sluiten bij de bestaande praktijk. Zie volgende paragraaf.

Aansluiting op huidige praktijk

In de huidige praktijk zijn normen voor de gemiddelde reissnelheid per wegtraject in de spits vastgesteld. Deze normen zijn afhankelijk van de prioriteit van het traject in het totale netwerk (incl. rijks- en gemeentelijke wegen). Er wordt momenteel gewerkt met 6 prioriteiten.

Onder de prioritering ligt de methodiek van het gebiedsgericht benutten. De prioritering heeft plaatsgevonden vanuit netwerkmanagement/verkeersmanagement.

De geaccepteerde snelheden in de spits zijn gebaseerd op NoMo (reistijden in de spits maximaal factor 1,5 tot 2 hoger dan buiten de spits).

Noties:

- De normen voor snelheden in de spits zijn vastgesteld. De normen voor buiten de spits niet. Dit is wel nodig. Dient nader uitgewerkt te worden.
- Voor deze KPI aansluiten op de huidige praktijk lijkt wel aantrekkelijk. Deze methodiek is afgestemd met de partners in de regio en werkt al enige tijd. Er is nog wel nadere uitwerking nodig. Ook is nog niet duidelijk in hoeverre een dergelijke KPI gemonitord zou kunnen worden.
- Een nadeel van werken met de gemiddelde reissnelheid als KPI (met als norm de normsnelheid) is dat het lastig te bepalen is wanneer je dan wel of niet aan de prestatie-afspraken voldoet. Als je gemiddeld over het jaar op of boven de normsnelheid zit? Of voldoe je al niet meer als je één dag van het hele jaar gedurende een uur ónder de normsnelheid zit? Een combinatie met beschikbaarheid kan hierbij uitkomst bieden: een wegtraject is dan beschikbaar als deze voldoet aan de geldende snelheidsnorm (in en buiten de spits verschillend). De beschikbaarheid kan dan worden uitgedrukt in een percentage van de tijd dat het wegtraject beschikbaar is en daarmee dus aan de normsnelheid voldoet).
- Wat nog niet goed tot uitdrukking komt in deze beschikbaarheid is de hoeveelheid weggebruikers die last heeft van eventuele niet-beschikbaarheid. Als er 's-nachts van 01.00 tot 02.00 uur sprake is van niet-beschikbaarheid dan hebben waarschijnlijk weinig weggebruikers daar last van; overdag van 08.00 tot 09.00 uur ligt dat heel anders. Aan dit 'gebrek' kan tegemoet worden gekomen door als KPI te introduceren: de kans dat een weggebruiker een beschikbaar wegtraject aantreft.

4.2.3. Conclusies en vervolgacties

Conclusies:

- In eerste instantie inzetten op KPI gemiddelde reissnelheid (uitgedrukt in beschikbaarheid of kans dat weggebruiker een beschikbaar wegtraject aantreft), omdat deze het beste aansluit bij huidige praktijk.
- Op het hoogste niveau is dit een effect-indicator, omdat de gemiddelde reissnelheid maar gedeeltelijk door de assetmanager beïnvloed wordt. Daaronder zou deze KPI kunnen worden uitgesplitst per oorzaakcategorie (oorzaken van niet-beschikbaarheid), waaraan in een aantal gevallen prestatie-indicatoren te koppelen zijn die wél voldoende door de assetmanager te beïnvloeden zijn.
- Verdient nadere uitwerking.

Verder is het goed om als indicator het aantal voertuigkm per jaar te monitoren. Dit is geen prestatie-indicator of effect-indicator, maar wel een indicator die van invloed is op de afwikkelkwaliteit van het wegennet. Hoe drukker op de wegen, hoe moeilijker om de gemiddelde reissnelheid hoog te houden. Bovendien geeft deze indicator een mooie indruk van de verkeersprestatie die we met onze assets leveren.

Vervolgacties:

- De categorisering van de wegen wordt op dit moment tegen het licht gehouden en geactualiseerd. Naar verwachting in november 2014 gereed. Er is dan een kaart met wegen en toegedeelde categorieën/prioriteiten (actie Wim Rechmann).
- We gaan een pilot op een concreet wegtraject doen om de haalbaarheid en toepasbaarheid van de KPI gemiddelde reissnelheid te toetsen (actie Patrick Tönjes).

4.3. Safety

4.3.1. Definitie

De definitie van Safety is als volgt: het vrij zijn van onaanvaardbare risico's in termen van letselschade aan mensen.

Het gaat hierbij in ons geval om de systeemveiligheid, dus de veiligheid van het wegvervoersysteem. Dit bestaat uit 3 componenten (zie par. 2.3).

Het is belangrijk dat we ervan bewust zijn dat de invloed van de assetmanager op de kwaliteit van de component infrastructuur (inrichting, onderhoud) heel groot is, maar op de weggebruiker en het voertuig heel beperkt.

4.3.2. De huidige praktijk

Uit de huidige praktijk in Noord-Brabant:

- Verkeersveiligheid is zeer belangrijk item. Er is een grote ambitie om aantal doden en ernstig gewonden verder te reduceren: "Op naar nul verkeersdoden". Deze ambitie geldt voor heel Brabant (dus ook bij de partners van de provincie in Brabant).
- Bekend is dat landelijk gezien 90% of meer van de ongevallen voortkomt uit gedrag van de weggebruikers. De verwachting is dat het Brabantse beeld hier niet van afwijkt. Aan de kant van de weggebruiker zit dus in potentie de grootste winst. Juist gedragsbeïnvloeding blijkt in de praktijk vaak lastig. De invloed van de assetmanager op de verkeersveiligheid kent dus zijn grenzen.
- Wij werken op de provinciale wegen met de (met de GGA's afgestemde) systematiek van gewogen aantal ongevallen:
 - dodelijk = 1;
 - letselongeval = 1;
 - UMS (uitsluitend materiële schade) = 0,1
- Elke lokatie met 3 punten in 3 jaar is een knelpunt, dat nader wordt geanalyseerd en (zo mogelijk) wordt opgelost.
- Verder wordt ons hele provinciale wegennet gewerkt met een risicocijfer: het gewogen aantal ongevallen per miljoen voertuigkm.
- Knelpunt in de huidige praktijk is dat de registratie van ongevallen (vooral bij letselongevallen) onvoldoende is. Hier wordt onder de vlag van STAR aan verbetering gewerkt door een samenwerkingsverband van diverse partijen waaronder onze provincie.
- Er zijn geen grote veiligheidsknelpunten meer op ons wegennet, veel knelpunten zijn de afgelopen decennia opgelost. Infrastructurele maatregelen waar nog winst mee te behalen valt zijn maatregelen die:

- effectief het gedrag beïnvloeden (bv. EHK);
- de ‘vergevingsgezindheid’ van de infra vergroten (m.n. gerelateerd aan obstakelvrije zone).

4.3.3. Verkenningen KPI

Enkele noties:

- Er is gedacht aan het werken met een risicomatrix. In deze matrix kunnen diverse risiconiveau worden weergegeven en kan worden aangegeven welk niveau nog wel acceptabel is en welk niet meer. Dit risiconiveau is de combinatie van ernst van ongeval (effect: bv. dodelijk ongeval, blijvend letsel, tijdelijk letsel etc.) en kans van optreden (bv. 1 keer per 1, 10, 100, 1000 jaar). Een dergelijke risicomatrix brengt risico’s helder in beeld maar is ook politiek en maatschappelijk gevoelig. Het op voorhand “accepteren” van een risiconiveau dat er 1 keer per 10 of 100 jaar een dode valt als gevolg van de infrastructuur voelt niet goed.
- Eerste voorstel is om niet te spreken over doden of gewonden maar over “ernstige ongevallen”. Daarbij moet dan wel gedefinieerd worden wat een “ernstig ongeval” is → actie Egmond van Coillie. Deze actie is inmiddels uitgevoerd. Voorstel van Egmond is bij de huidige definitie en aanpak met gewogen aantal ongevallen te blijven. De redenen zijn:
 - Uit de beschikbare ongevallendatabank is het moeilijk om een goede selectie te maken (anders dan op letsel en slachtoffers) die duidelijk aantoonbaar beter is dan de huidige definitie die we gebruiken.
 - Uit een analyse van de ongevallendatabank blijkt het aantal ‘niet zo ernstige letselongevallen’ op onze wegen laag.
- Verder is het voorstel om niet zozeer te sturen op absolute aantallen maar op de trend: stijgend, dalend etc.
- Verder is het voorstel om naast het aantal ernstige ongevallen per miljoen voertuigkm te gaan sturen op een infragerelateerde score. Gedacht wordt aan de PROMEV-score. Deze score houdt, beter dan EURORAP, rekening met de plaatselijke omstandigheden. Vraag daarbij is in hoeverre wij nu al in staat zijn om de PROMEV-score voor onze wegen te bepalen en te monitoren (haalbaarheid PROMEV als KPI). → actie Egmond van Coillie: gaat haalbaarheid onderzoeken.
- De onderhoudstoestand van de weg maakt geen onderdeel uit van PROMEV. Deze moeten meegenomen worden in de vorm van harde toestandseisen (bv. t.a.v. spoorvorming en stroefheid).

4.3.4. Conclusies en vervolgacties

Conclusies: In eerste instantie inzetten op:

- Effect-indicator: gewogen aantal ongevallen per miljoen voertuigkm
- Prestatie-indicator: PROMEV-score van onze infrastructuur.
- Prestatie-indicator: mate waarin voldaan wordt aan harde toestandseisen

Vervolgacties:

- Oppakken haalbaarheidsonderzoek PROMEV (Egmond van Coillie).
- Formuleren harde toestandseisen (themabeheerders via Jan Maurix)

4.4. Environment

4.4.1. Eerste verkenning

Milieu/leefomgeving bestaat uit meerdere elementen. Zie hierna.

Geluid

- Belangrijk thema in Brabant. Geluid heeft belangrijk aandeel in aantal 'milieu-doden' (mensen die als gevolg van milieu-effecten als geluid e.d. ziek worden en (eerder) overlijden).
- In 2018 gaat SWUNG in werking voor bestaande wegen, tot die tijd zijn deze wegen wettelijk gezien 'vogelvrij'. In het kader van SWUNG gaat gewerkt worden met GPP's (geluidproductieplafonds). Deze GPP's gaan over de geluidproductie van de weg, ongeacht de omgeving (dus bv. of er veel of weinig woningen staan en de afstand van de woningen tot de weg). Deze GPP's komen naast de reeds geldende geluidsnormen (geluidniveau op de gevel).
- PS heeft beleidsrichtlijn voor bestaande wegen: max. 65 dB op de gevel. Als deze grens wordt overschreden dan moeten we maatregelen nemen indien mogelijk. Er is geen garantie voor de burger. Soms is het binnen redelijke (financiële en andere) grenzen niet mogelijk om het geluidniveau in de bestaande situatie lager dan 65 dB te krijgen.
- In PVVP is er tevens een norm gesteld voor stiltegebieden: max 40 dB in de kern.
- Contactpersoon: Sjef de Wijs.

Conclusies:

- Geluid is relevant thema voor KPI-discussie.
- Mogelijke geluids-KPI: aantal ernstig geluidgehinderden > 65 dB

Fijnstof

- Fijnstof is qua schade de belangrijkste milieu-factor: veroorzaakt de meeste milieudoden
- In Brabant voldoen we overal aan geldende normen.
- Invloed assetmanager op fijnstof-problematiek is zeer beperkt:
 - hoog achtergrond-niveau door landbouw;
 - vooral de bron (uitstoot wegvoertuigen) moet worden aangepakt, ligt buiten invloedssfeer assetmanager;
 - assetmanager kan zeer kleine bijdrage leveren door doorstroming te bevorderen en/of snelheid te verlagen (zit al in KPI Beschikbaarheid).
- Contactpersoon: Sjef van Loon en Edwin Weijtmans.

Conclusie: Minder relevant voor KPI-discussie.

Externe veiligheid

- Gekoppeld aan Route Gevaarlijke Stoffen.
- De stuurmogelijkheden voor de assetmanager zijn nog niet helemaal duidelijk:
 - instellen route gevaarlijke stoffen;
 - controle/handhaving vrachtwagens die afwijken van Route Gevaarlijke Stoffen.
- Mogelijke indicatoren:
 - Aantal mensen dat zich binnen risico-cirkels bevindt (indicator)
 - Aantal overtredingen/jaar door vrachtwagens (afwijken route gevaarlijke stoffen)
- Voor eventuele handhaving is meer aandacht nodig, want we weten niet hoeveel vrachtwagens waar rijden en welke vracht ze bij zich hebben.
- Contactpersoon: Nanny van Rooij.

Conclusie: Beter uitzoeken i.s.m. Nanny (actie Eric Delhez).

Stikstof

- Gaat om aantasting natuurparels door stikstof. Hier zijn normen voor: hoeveelheid stikstof die neerslaat op natuurparels.
- Er is een PAS in ontwikkeling (nog niet vastgesteld): Programmatische Aanpak Stikstof.
- Net als bij fijnstof is invloed assetmanager zeer beperkt:
 - hoog achtergrond-niveau door veehouderij;
 - aanpakken bronnen (waaronder uitstoot wegvoertuigen) ligt buiten invloedssfeer assetmanager;
 - assetmanager kan zeer kleine bijdrage leveren door doorstroming te bevorderen en/of snelheid te verlagen (zit al in KPI Beschikbaarheid).
- Contactpersoon: Edwin Weijtmans.

Conclusie: Minder relevant voor KPI-discussie.

Bodemverontreiniging en grondwater

- In grondwaterbeschermingsgebieden en natte natuurparels: runoff zo veel mogelijk opvangen om verontreiniging bodem en grondwater te voorkomen.
- Dit is geborgd in bedrijfsvoering en milieumanagement-systeem.
- Minder relevant voor politiek en burger.
- Contactpersoon: Henri Hairwassers.

Conclusie: Minder relevant voor KPI-discussie.

Asbest/PAK's

- Dit is geborgd in bedrijfsvoering en milieumanagement-systeem.
- Contactpersoon: Henri Hairwassers.

Conclusie: Minder relevant voor KPI-discussie.

Bouwstoffen

- Dit is geborgd in bedrijfsvoering en milieumanagement-systeem.
- Contactpersoon: Henri Hairwassers.

Conclusie: Minder relevant voor KPI-discussie.

EHS

- Provinciaal beleid: we gaan de EHS compleet uitvoeren inclusief compensatie. Dit is nog lang niet af.
- In relatie tot onze wegen geldt echter dat we bijna klaar zijn t.a.v. verbinden (d.m.v. faunapassages, natuurbruggen e.d.).
- Knelpunt: uitwijkende dieren (die oversteken buiten de passages) leveren veiligheidsprobleem (voor weggebruiker en dier) op. De laatste tijd neemt het aantal aanrijdingen met dieren toe. Dit knelpunt kan worden opgelost/teruggedrongen met afrastering maar dat is minder populair op provinciale wegen (wegens aanzien). Dit punt meenemen in KPI Safety.
- Contactpersoon: Maayke Snel.

Conclusie:

- Geen aparte EHS-gerelateerde KPI.
- Genoemde veiligheidsaspect (aanrijdingen met dieren) meenemen in KPI Safety.

Landschap

- Gaat om het behoud en versterking van de bestaande landschappelijke context.
- Dit is in Brabant een belangrijk thema, want in de Agenda van Brabant is er veel aandacht voor de leefomgeving en het landschap.
- Relevante landschapswaarden staan vermeld in de structuurvisie.
- Belangen waar behoud van landschap/natuur aan raakt:
 - Aantrekkelijke leefomgeving
 - Biodiversiteit (insecten hebben corridors nodig in landbouwgebied waar ze buiten bestrijdingsmiddelen kunnen overleven. Zonder deze corridors is uiteindelijk zelfs de voedselvoorziening van de mens in het geding.
 - Aantrekkelijk vestigingsklimaat.
- Lastig om dit te vertalen in concrete prestaties/KPI's.
- Bart Swaans heeft opdracht gegeven om in de komende 3 jaar voor alle wegtrajecten een landschapsplan te maken.
- Eerste gedachten KPI's:
 - Percentage wegvakken dat voor minimaal x% aan het wensbeeld (uit het landschapsplan) voldoet.
 - Voor de eerstkomende 3 jaar: percentage wegvakken waarvoor een landschapsplan beschikbaar is.
- Contactpersoon: Maayke Snel.

Conclusie:

- Landschap is relevant aspect in kader van KPI-ontwikkeling.

- Eerste gedachten indicatoren:
 - Percentage wegvakken dat voor minimaal x% aan het wensbeeld (uit het landschapsplan) voldoet (KPI)
 - Voor de eerstkomende 3 jaar: percentage wegvakken waarvoor een landschapsplan beschikbaar is (procesindicator).

4.4.2. Verkenning GES-score

Door de grote diversiteit aan thema's (zie hierboven) ontstond er een behoefte om op zoek te gaan naar één overkoepelende KPI t.a.v. de milieuprestaties van het wegennet. Een optie hiervoor leek de zogenoemde GES-score (GES = Gezondheid Effect Screening). Deze score geeft op uniforme wijze aan hoe groot de gezondheidsschade is vanuit verschillende thema's:

- Fijnstof
- Stikstof
- Geluid
- Externe veiligheid.

Echter, de score is voor verschillende thema's onderling nog niet goed vergelijkbaar. Een 7 voor geluid heeft een ander gezondheidsrisico dan een 7 voor fijnstof. Dit komt omdat de GES-score nu nog is opgebouwd vanuit de bestaande normeringen voor de verschillende thema's.

Daarmee is de bruikbaarheid van de GES-score als KPI minder interessant.

4.4.3. Conclusies

Conclusies:

- Vooralsnog geen gebruik maken van GES-score.
- KPI's (of PI's) opzetten per thema.
- Focus op de volgende thema's (andere thema's zijn voor KPI minder relevant):
 - Geluid: KPI aantal ernstig geluidgehinderden > 65 dB;
 - Landschap: KPI percentage wegvakken dat voor minimaal x% aan het wensbeeld (uit het landschapsplan) voldoet. Voor de eerstkomende 3 jaar: percentage wegvakken waarvoor een landschapsplan beschikbaar is.
 - Eventueel externe veiligheid (eerst nader uitzoeken i.o.m. Nanny van Rooij)

Vervolgactie: invloed assetmanager op externe veiligheid nader uitzoeken i.o.m. Nanny van Rooij (Eric Delhez).

4.5. Economics

Economics gaat over kosten. Op basis van de werksessies zijn we tot de conclusie gekomen dat het niet gaat over de totaalkosten van het assetmanagement, want deze worden al gemonitord, niet als KPI maar als kosten. Economics gaat daarmee voor ons over “financiële schade”. Daaronder verstaan we niet de maatschappelijke financiële schade, maar de financiële schade die we als provincie lijden.

Deze financiële schade ontstaat door:

- kapitaalvernietiging als gevolg van te vroeg of te laat onderhoud;
- schade als gevolg van te zware aslasten (overbelading);
- eventuele andere oorzaken.

Conclusie: KPI = financiële schade, uitgedrukt in euro's.

4.6. Sustainability

4.6.1. Verkenning

Duurzaamheid is een breed begrip. Er zijn doelstellingen t.a.v. energie, materialen en uitstoot.

Energie:

- Landelijk energie-akkoord wordt op dit moment vertaald naar Brabantse doelstellingen.
- Duurzaamheidsbeleid provincie (energie-agenda): elektrisch rijden, biobased materialen, zonnefolie en gebouwde omgeving (woningisolatie).
- Energiezuinige verlichting is hierin niet expliciet meegenomen, maar zou een optie kunnen zijn: Lager energieverbruik, lagere kosten, minder onderhoud.
- Biobased materialen: een aantal kunnen wellicht worden toegepast in de wegebouw, zoals houten geleiderail, vezelrijke gewassen (vezels zijn sterk) toepassen in wegmeubilair.
- Zonnefolie: toe te passen in of langs de weg, liefst op grote schaal en zodanig dat je energie weer direct kunt gebruiken (zonder opslag).
- Elektrisch rijden, laadpalen, inductiebussen e.d.
- Verwerken bermmaaisel tot biomassa, gewassenkeuze is hierin medebepalend (welk gewas levert meeste biomassa op?).
- Smart grids: energienetwerk fijnmaziger maken: energie lokaal opwekken en gebruiken (minder distributie).

Materialen: zie milieumanagement-systeem Henri Hairwassers.

Uitstoot: Hier is de invloed van de assetmanager minimaal. Invloed die je zou kunnen hebben: infra geschikter maken voor elektrisch rijden (laadpunten). Kunnen we hier via vergunningverlening tankstations eisen aan stellen?

4.6.2. Voorlopige conclusie

Duurzaamheid kun je zo breed maken als je wilt. Het is verstandig om, ook als assetmanager, focus aan te brengen. De focus kan liggen op:

- Toepassing materialen → via milieumanagement-systeem.
- Energiezuinige verlichting: KPI = aandeel van totale aantal lichtpunten (of van totaal aantal km verlichte weg) dat is voorzien van energiezuinige verlichting (in %).

5. Samenvattend overzicht

5.1. Overzicht belangen en indicatoren

Belang	Effect-indicator	Prestatie-indicator	Proces-indicator
Bereikbaarheid	Beschikbaarheid in % (wegtraject is beschikbaar als afwikkelingsnelheid voldoet aan normsnelheid) <i>Alternatief: Kans (in %) dat weggebruiker een beschikbaar wegtraject aantreft</i>	Niet-beschikbaarheid in % a.g.v. ontoereikende intrinsieke capaciteit	
		Niet-beschikbaarheid in % a.g.v. falende infra	
		Niet-beschikbaarheid in % a.g.v. wegwerkzaamheden	
		Niet-beschikbaarheid in % a.g.v. evenement	
	Niet-beschikbaarheid in % a.g.v. ongeval/incident	Incidentmanagement: Snelheid van reageren bij incident?	
	Niet-beschikbaarheid in % a.g.v. klimaat	OVM: snelheid van reageren/afhandelen van gladheid?	
Veiligheid	Gewogen aantal ongevallen per miljoen voertuigkm	PROMEV-score (nader uit te werken)	
		% van de wegvakken of weglengte dat voldoet aan harde toestandseisen	
Milieu/ Leefomgeving		Aantal ernstig geluidgehinderden > 65 dB	
		% wegvakken of weglengte dat voor minimaal x% aan het wensbeeld (uit landschapsplan) voldoet	% wegvakken of weglengte waarvoor een landschapsplan beschikbaar is
		PM: externe veiligheid	
Kosten		Financiële schade in euro's als gevolg van kapitaalvernietiging (die beïnvloedbaar is door assetmanager)	
Duurzaamheid		% van aantal lichtpunten of km verlichte weg dat	

		energiezuinig is (energiezuinig nader definiëren)	
			Mate waarin milieuvriendelijke materialen worden toegepast (via Milieumanagementsysteem)

Als algemene indicator kan hieraan toegevoegd worden: het aantal voertuigkm per jaar dat door ons wegennet wordt afgewikkeld.

5.2. Vervolgacties

Actie	Trekker	Gereed
Actualiseren wegategorisering	Wim Rechmann	November 2014
Pilot haalbaarheid/toepasbaarheid KPI beschikbaarheid (i.c.m. reissnelheid)	Patrick Tönjes	November 2014
Toetsen haalbaarheid PROMEV als KPI	Egmond van Coillie	Nog niet duidelijk. Eerst overleg met afdelingshoofd over capaciteitsbeslag
Formuleren harde toestandseisen infra t.a.v. veiligheid	Jan Maurix	Nog niet duidelijk. Afspraken over maken met themabeheerders
Uitzoeken invloed assetmanager op externe veiligheid i.o.m. Nanny van Rooij	Eric Delhez	November 2014
Verder uitwerken KPI's op basis van dit werkdocument	Nog te bepalen	Nog te bepalen. Opnemen in jaarplan 2015?