



PROVINCIE FLEVOLAND

Meerjarenprogramma

Beheer en onderhoud en Vervangingsinvesteringen
Infrastructuur (MBVI) 2021



Flevoland: ruimte voor de toekomst

Inhoud

Inleiding	3
1. MBVI 2021: kwaliteitsniveaus en prestatie-indicatoren	5
1.1 Inleiding	5
1.2 Kwaliteit wegen	7
1.3 Kwaliteit kunstwerken	8
1.4 Kwaliteit oeverconstructies	8
1.5 Beschikbaarheid bruggen en sluizen	10
1.6 Beschikbaarheid verkeersregelininstallaties	10
1.7 Gladheidbestrijding	12
1.8 Tevredenheid bediening bruggen en sluizen	12
1.9 Conclusies	13
2. Maatregelen 2021 - 2023	15
2.1 Inleiding	15
2.2 Maatregelen 2021	16
2.3 Maatregelen 2022	17
2.4 Maatregelen 2023	18
3. Budget 2020-2023	19
3.1 Inleiding	19
3.2 Jaarlijks onderhoud en gladheidbestrijding	19
3.3 Niet-jaarlijks onderhoud	21
3.4 Vervangingsinvesteringen	22
3.5 Conclusies	23



Inleiding

MBVI 2021 op basis van SUP 2.0

Dit Meerjarenprogramma Beheer en onderhoud en Vervangingsinvesteringen Infrastructuur (MBVI) 2021 is het eerste MBVI op grond van het nieuwe Strategisch Uitvoeringsprogramma beheer, onderhoud en vervangingsinvesteringen infrastructurele kapitaalgoederen (SUP 2.0). De SUP 2.0 is op 13 november 2019 vastgesteld door PS tegelijkertijd met de begroting.

De kwaliteitsniveaus en indicatoren in dit MBVI zijn overgenomen uit de SUP 2.0.

De nulmeting in de SUP 2.0 heeft als peildatum 1 januari 2018. In dit MBVI zijn de nulmeting en de meest recente cijfers opgenomen. (Hoofdstuk 1)

De looptijd van de nieuwe SUP 2.0 is 2020-2023. Eind 2023 zal aan PS een actualisatie van de SUP 2.0 worden voorgesteld. U vindt in dit MBVI een overzicht van de beoogde maatregelen 2021-2023. Jaarlijks wordt het uitvoeringsprogramma geactualiseerd op basis van (externe) inspecties en (interne) schouw om ervoor te zorgen dat onze infrastructuur aan de normen voldoet. (Hoofdstuk 2)

Bij de begroting 2020 en de verrekening van het rekening resultaat 2019 zijn de budgetten voor het programma 2020-2023 vastgelegd. Het MBVI is gebaseerd op deze kaders. De maatregelen voor 2020 zijn momenteel in uitvoering en de maatregelenlijst 2021-2025 is opgesteld. De financiële consequenties van deze maatregelenlijst zijn in dit MBVI verwerkt. (Hoofdstuk 3)

Relatie met de maatregelenlijst 2021-2025

De SUP 2.0 heeft als looptijd 2020 t/m 2023. Voor deze periode zijn de inhoudelijke en financiële kaders vastgelegd. Vanwege de benodigde voorbereidingstijd wordt een programma van maatregelen voorbereidt met

een horizon van vijf jaar. Dit programma (de maatregelenlijst) wordt jaarlijks geactualiseerd en van een nieuwe jaarschijf voorzien.

In dit MBVI treft u alleen de jaarschijven aan die vallen binnen de looptijd van de SUP 2.0 (2021-2023).

Relatie addendum PMIRT 2021-2025

Naast het MBVI verschijnt ook het (addendum) PMIRT. Op het gebied van infrastructuur staan daar maatregelen in die nieuw zijn, dus geen beheer, onderhoud en/of vervanging van bestaande infrastructuur. In beperkte mate gaat het om volledig nieuwe infrastructuur zoals de Anthony Fokkerweg. Het komt veel vaker voor dat tegelijkertijd met de uitvoering van groot onderhoud ook bepaalde vernieuwingen worden doorgevoerd, zoals de verbreding van wegen die niet meer aan de huidige normen voldoen. Financiering van de verbreding gebeurt op grond van het PMIRT, financiering van het groot onderhoud op basis van de gebruikelijke dekkingsbronnen (voorziening niet-jaarlijks onderhoud en/of reserve activering kapitaalslasten vervangingsinvesteringen).

Op de kaartbeelden in hoofdstuk 2 vindt u beide typen maatregelen.



1. MBVI 2021: kwaliteitsniveaus en prestatie-indicatoren

1.1 Inleiding

In de periode 2020 – 2023 wordt een groot aantal maatregelen uitgevoerd aan de Flevolandse infrastructuur. Deze maatregelen zijn gebaseerd op de vastgestelde kwaliteitsniveaus uit de SUP 2.0. Een aantal van deze kwaliteitsniveaus is vertaald in prestatie indicatoren. In Bijlage 2 van de SUP 2.0 staan de indicatoren vermeld, zoals vastgesteld door PS. Zij zijn ook opgenomen in de Programmabegroting 2021.

Onderwerp	Indicator	Norm
Kwaliteit wegen	Onderhoudstoestand wegen	Minimaal 90% van de wegen heeft niveau B of hoger.
Kwaliteit vaste kunstwerken	Onderhoudstoestand vaste kunstwerken m.u.v. duikers	Minimaal 90% van de kunstwerken heeft niveau B of hoger.
Kwaliteit oeverconstructies	Onderhoudstoestand oeverconstructies	Minimaal 90% van de wegen heeft niveau B of hoger.
Beschikbaarheid bruggen en sluizen	Beperking beschikbaarheid gerenoveerde bruggen en sluizen als gevolg van storingen	De beschikbaarheidsgraad van de gerenoveerde bruggen en sluizen is minimaal 98%.
Tevredenheid bediening bruggen en sluizen	Percentage (zeer) tevreden over bediening van op afstand bediende bruggen en sluizen.	Percentage (zeer) tevreden is minimaal gelijk aan het gemiddelde van alle provincies met afstandsbediening.

Onderwerp	Indicator	Norm
Beschikbaarheid verkeersregelin- stallaties (VRI)	Uitval VRI als gevolg van storingen	De beschikbaarheidsgraad van de VRI's is minimaal 98%.
Gladheidbestrijding	Gladheid: Uitruk en actietijd conform de CROW-richtlijn 2017	98% van de gladheidbestrijdingsacties voldoet aan de CROW norm.
Tevredenheid bediening bruggen en sluizen	Percentage (zeer) tevreden over bediening van op afstand bediende bruggen en sluizen.	Percentage (zeer) tevreden is minimaal gelijk aan het gemiddelde van alle provincies met afstandsbediening.

In de SUP 2.0 staat de nulmeting over de prestatie indicatoren die terug komt in deze rapportage.

Relatie met Niet Jaarlijks Onderhoud

De indicatoren over de onderhoudstoestand van de wegen, kunstwerken en oeverconstructies zijn gerelateerd aan niet jaarlijks onderhoud en vervangingsinvesteringen. Periodieke externe inspecties geven aan wat de onderhoudstoestand is in relatie tot onze normen en hoeveel (en welke) kilometers wegen, oeverconstructies en kunstwerken onderhouden moeten worden. In de rapportages laat de provincie zien, in hoeverre ze op schema is met het uitvoeren van dit onderhoud en wat de planning is voor de komende periode.

Ook de beschikbaarheid van bruggen en sluizen is gerelateerd aan niet jaarlijks onderhoud en vervangingsinvesteringen. Het programma Grootonderhoud Bruggen en Sluizen (GOBS) voorziet in een grootschalig onderhoud van al onze beweegbare objecten, wat moet leiden tot beperking van de storingsgevoeligheid van deze objecten.

Relatie met Jaarlijks Onderhoud

De indicatoren over de beschikbaarheid van de verkeersregelininstallaties (VRI's), de gladheid-bestrijding en de tevredenheid over de afstandsbediening zijn vooral gerelateerd aan jaarlijks onderhoud. Het gaat om contracten voor storingsonderhoud, gladheidbestrijding, en de inzet van bedienmedewerkers gecombineerd met communicatie met de vaarweggebruikers.



1.2 Kwaliteit wegen

De provincie heeft 618 km weg in beheer en onderhoud, waarvan 79 km is voorzien van gescheiden rijbanen. Alle wegen worden zo kostenefficiënt mogelijk onderhouden. Dit betekent dat onderhoudswerkzaamheden pas worden uitgevoerd, als de kwaliteit van de weg daar aanleiding toe geeft. De kostenefficiëntie zit hem in het maximaal uitnutten van de levensduur van het asfaltoppervlak. Naarmate de weg ouder wordt, wordt door plaatselijke reparaties het rijcomfort en het aanzien van de weg minder.

Onze wegen worden eens in de 2 jaar geïnspecteerd. De conditiemeting vindt plaats conform CROW publicatie 146 ('Globale visuele weginspectie') en publicatie 147 ('Wegbeheer'). Kwaliteitsniveau B sluit zowel aan bij de CROW wegbeheer-systematiek als bij de CROW-beeldsystematiek.

Het is in de praktijk niet mogelijk om het areaal aan slechte wegen continu volledig tot nul te reduceren. Ondanks inspecties en jaarlijks onderhoud kunnen sommige trajecten toch in een korte tijd snel achteruit gaan in kwaliteit, bijvoorbeeld door vorst- en droogteschade. Via monitoring van die wegvakken en het uitvoeren van kleine asfaltreparaties (jaarlijks onderhoud) blijft de kwaliteit op aanvaardbaar niveau. Het niet-jaarlijks (groot)onderhoud richt zich op maatregelen aan wegen met kwaliteitsniveau C (minimum) en B (basis). Omgekeerd hebben wegen die een onderhoudsbeurt hebben gehad in principe een lange periode (zo'n 12 jaar) kwaliteitsniveau A (goed). Daardoor heeft een relatief groot gedeelte van ons areaal kwaliteitsniveau A.

Norm: minimaal 90% van de provinciale wegen heeft minimaal kwaliteitsniveau B.

Nulmeting (uit SUP 2.0)

Onderhoudsniveau	D	C	B	A+, A
Percentage	0%	8%	8%	84%

92% van de wegen had bij de nulmeting score B of hoger.

Gegevens medio 2020

Onderhoudsniveau	D	C	B	A+, A
Percentage	0%	10%	9%	81%

90% van de wegen heeft volgens de meest recente gegevens score B of hoger.

Toelichting:

Voor de jaren 2021 en 2022 staat voor ca. 67 km NJO (groot)onderhoud gepland. Dit betreft ca. 10 % van het totale provinciale wegenareaal.

Conclusie:

Op grond van de meest recente gegevens heeft 90% van de wegen minimaal kwaliteitsniveau B en voldoet daarmee aan de norm van 90%.

1.3 Kwaliteit kunstwerken

De provincie heeft ca. 100 vaste kunstwerken in beheer en onderhoud. De duikers zijn hier niet bij meegerekend. Kunstwerken worden onderhouden op kwaliteitsniveau B. Noodzakelijke werkzaamheden worden zoveel mogelijk gelijktijdig uitgevoerd met onderhoudswerkzaamheden aan de weg om overlast voor de weggebruikers tot een minimum te beperken. Beperkte schade, bijvoorbeeld bij voegovergangen worden aangepakt bij het jaarlijks onderhoud, als dat nodig is om gevaarlijke situaties te vermijden. Kunstwerken worden eens in de 5 jaar geïnspecteerd door een gecertificeerd bureau.

Norm: minimaal 90% van de provinciale kunstwerken (m.u.v. duikers) heeft minimaal onderhoudsniveau B.

Nulmeting (uit SUP 2.0)

Onderhoudsniveau	D	C	B	A (+)
Percentage	1%	2%	50%	47%

97% van de kunstwerken had bij de nulmeting score B of hoger.

Gegevens medio 2020

Onderhoudsniveau	D	C	B	A (+)
Percentage	1%	1%	52%	46%

98% van de kunstwerken heeft volgens de meest recente gegevens score B of hoger.

Toelichting:

In 2019 en 2020 heeft bij 26 kunstwerken betonschade herstel plaatsgevonden. In 2021 worden, conform planning, 2 fietsbruggen vervangen die nu onderhoudsniveau C/D hebben.

Conclusie:

Op grond van de meest recente gegevens heeft 98% van de kunstwerken minimaal kwaliteitsniveau B en voldoet daarmee aan de norm van 90%.

1.4 Kwaliteit oeverconstructies

In totaal is ca. 317 kilometer oeverconstructie in onderhoud bij de provincie. Het grootste deel van deze oeverconstructies is aangelegd in de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw om afkalven van de oevers, met bijbehorende hinder voor de scheepvaart, te voorkomen. Veel van deze oeverconstructies bestaan uit blokkenmatten (beton) en damwanden van hout en beton. Houten oeverconstructies worden vanwege de geringe levensduur en de hoge onderhoudskosten geleidelijk vervangen door bij voorkeur blokkenmatten van beton. Als dit op bepaalde locaties niet mogelijk of wenselijk is, wordt gekozen voor damwanden van kunststof of staal. De onderhoudswerkzaamheden worden uitgevoerd op het moment en op de plek dat het nodig is. Onveilige situaties voor de scheepvaart, zoals losgeraakte onderdelen, worden voorkomen.

Oeverconstructies worden eens in de 5 jaar geïnspecteerd. Er zijn geen landelijke normen voor de inspectie van oeverconstructies. De oever constructies die de komende vijf jaar geen onderhoud nodig hebben beoordelen we als niveau A en B. De oeverconstructies die de komende drie tot vijf jaar aangepakt moeten worden beoordelen we als niveau C en de beschoeiingen die binnen twee jaar moeten worden aangepakt als D.

Norm: minimaal 90% van de provinciale oeverconstructies heeft minimaal onderhoudsniveau B.

Nulmeting (uit SUP 2.0)

Onderhoudsniveau	D	C	B	A (+)
Percentage	9%	12%	3%	76%

79% van de oeverconstructies had bij de nulmeting score B of hoger. Daarmee voldoet de kwaliteit van de oeverconstructies nog niet aan de norm.

Gegevens medio 2020

Onderhoudsniveau	D	C	B	A (+)
Percentage	5%	12%	3%	80%

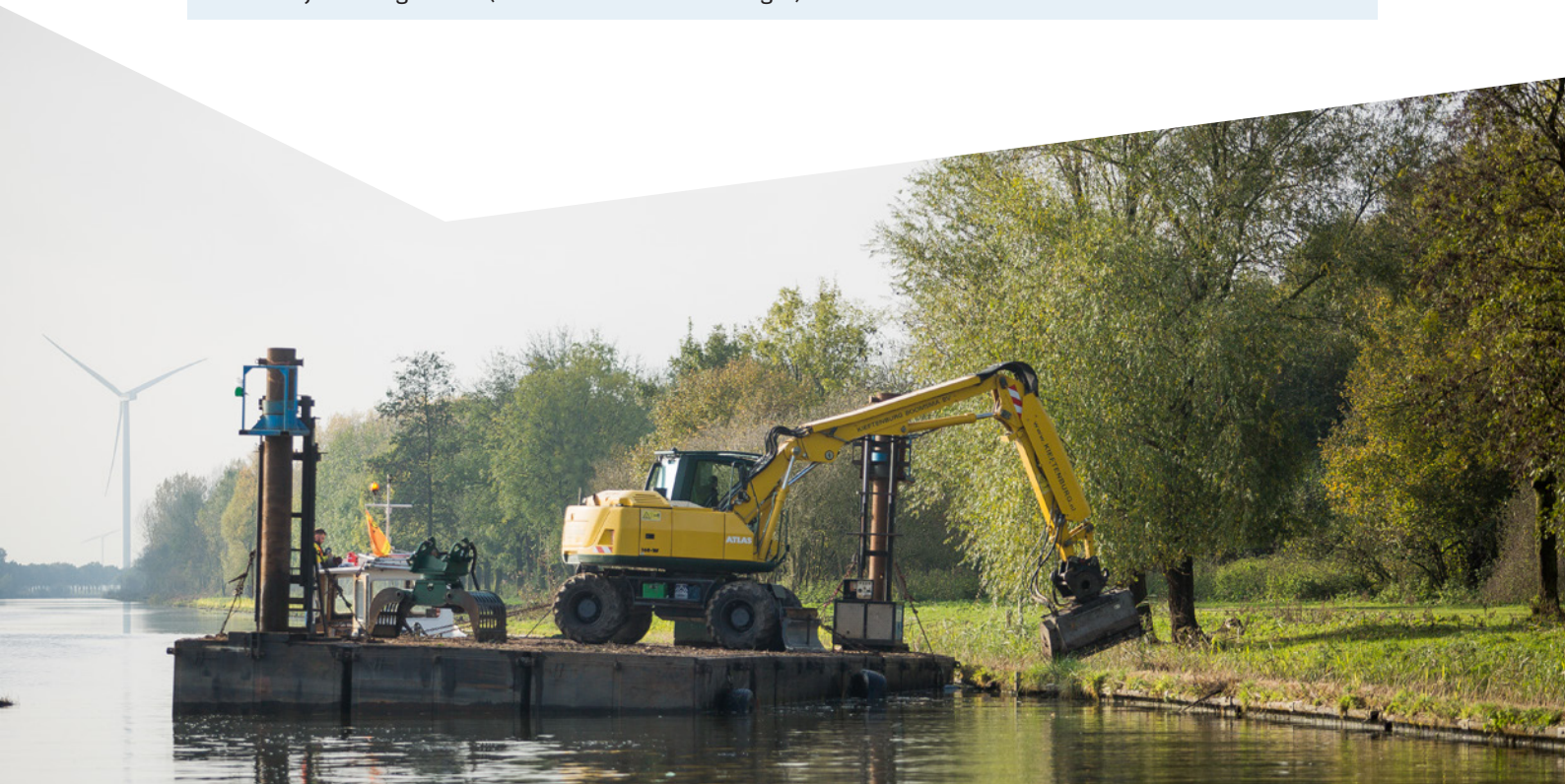
83% van de oeverconstructies heeft volgens de meest recente gegevens score B of hoger.

Toelichting:

Sinds de nulmeting is ca. 10 km van de slechtste beschoeiingen aangepakt. De komende jaren staan er nog meerdere trajecten geprogrammeerd. De verwachting is dat we aan het eind van de periode van deze SUP de achterstand hebben ingehaald.

Conclusie:

Op grond van de meest recente gegevens heeft 83% van de oeverbeschoeiingen minimaal kwaliteitsniveau B en voldoet daarmee nog niet aan de norm van 90%. Het streefcijfer uit de programmabegroting 2020 wordt dit jaar wel gehaald (79% heeft niveau B of hoger).



1.5 Beschikbaarheid bruggen en sluisen

De provincie beschikt over 3 beweegbare bruggen en 10 sluiscomplexen waarvan 8 in combinatie met een beweegbare brug. In de periode van 2018 tot en met 2023 wordt het programma groot onderhoud bruggen en sluisen (GOBS) uitgevoerd omdat de technische levensduur van de toegepaste systemen verstreken is. Het programma moet de storingsgevoeligheid van de bruggen en sluisen aanmerkelijk verminderen, doordat bij alle bruggen en sluisen nieuwe en uniforme systemen worden toegepast.



In de SUP 2.0 is als toekomstige indicator benoemd: beperking van de beschikbaarheid van de gerenoveerde bruggen en sluisen als gevolg van storingen.

Als norm geldt een beschikbaarheidsgraad van minimaal 98%. Dat wil zeggen dat de bruggen en sluisen voor de scheepvaart beschikbaar zijn gedurende minimaal 98% van de tijd dat brugbediening plaats vindt. De nulmeting kan worden uitgevoerd als de eerste brug/sluis gerenoveerd is. Naar verwachting is dat in 2020. Als eerste zal de renovatie van de Urkersluis gereed zijn.

Norm: De gerenoveerde bruggen en sluisen zijn tenminste gedurende 98% van de bedientijden beschikbaar. Beperking van de beschikbaarheid als gevolg van storingen is maximaal 2% van de bedientijd.

Nulmeting (uit SUP 2.0)	Doel programmabegroting 2020	Resultaat medio 2020
n.v.t.	Beschikbaarheid minimaal 98%	n.v.t.

Conclusie:

De indicator beschikbaarheid bruggen en sluisen kan naar verwachting voor het eerst over het jaar 2021 gemeten worden als de Urkersluis gerenoveerd is.

1.6 Beschikbaarheid verkeersregelinstallaties

De provincie heeft 41 verkeersregelinstallaties (VRI's) in beheer en onderhoud. VRI's worden onderhouden op niveau B. Dit is voor de technische staat het meest kostenefficiënt. Functioneel wordt op niveau B de regeling van de verkeerlichteninstallatie gemiddeld iedere drie jaar gecontroleerd en geactualiseerd.

Als de drukste of meest gevaarlijke VRI's uitvallen worden tijdelijk verkeersregelaars ingezet. In 2022 worden alle VRI's voorzien van een automatische noodstroom voorziening (UPS). Dit om onveilige situaties te voorkomen. De indicator voor de VRI's is vergelijkbaar met die voor de beweegbare bruggen en sluisen: beperking van de beschikbaarheid van de VRI als gevolg van storingen. We gaan uit van een beschikbaarheid van 24/7. De norm is een beschikbaarheidsgraad van de VRI's van minimaal 98%.

Norm: De VRI's zijn tenminste gedurende 98% van de tijd (24/7) beschikbaar. Beperking van de beschikbaarheid als gevolg van storingen is maximaal 2%.

Nulmeting (uit SUP 2.0)	Doel programmabegroting 2020	Resultaat eerste helft 2020
99,3%	Beschikbaarheid minimaal 98%	98,2%

Toelichting:

De beschikbaarheid van de VRI's was in de eerste helft 98,2% t.o.v. de maximale beschikbaarheid in deze periode. Daarmee voldoet deze aan de norm.

Conclusie:

Op grond van de meest recente gegevens was de beschikbaarheid van de VRI's 98,2% en voldoet daarmee aan de norm van 98%.



1.7 Gladheidbestrijding

De provincie heeft als wegbeheerder de wettelijke taak/zorgplicht voor het in goede en veilige staat onderhouden van haar wegen. Onderdeel hiervan vormt de bestrijding van wintergladheid. Het gaat hierbij om gladheid door bevrozing van natte weggedeelten, condensatiegladheid (aanvriezen van vocht uit de lucht) en gladheid door neerslag. Gladheid wordt in het winterseizoen 24/7 bestreden op alle provinciale wegen en fietspaden. Bij de inrichting van de gladheidbestrijding volgt de provincie de richtlijnen van de CROW die uitgaat van een actietijd van twee uur.



Bij het voorspellen van wintergladheid wordt gebruik gemaakt van het gladheidmeldsysteem (GMS). In de provincie bevinden zich 9 meetpunten die gladheid kunnen detecteren. Met behulp van het GMS en de weersverwachting is het mogelijk om optredende gladheid vroegtijdig te voorspellen en hierop de gladheid zoveel mogelijk preventief te bestrijden. Om Arbo-technische redenen wordt er steeds vaker voor gekozen om bij voorspelde gladheid in de nacht of vroege ochtend, al in de avonduren te gaan strooien.

Gladheidbestrijding wordt gefinancierd vanuit het jaarlijks onderhoud. Hiervoor is een aparte voorziening getroffen om schommelingen tussen de jaren op te vangen.

Norm: 98% van de gladheidbestrijdingsacties voldoet aan de CROW norm.

Nulmeting (uit SUP 2.0)	Doel programmabegroting 2020	Resultaat medio 2020
n.v.t.	98% van de strooiacties voldoet aan de CROW norm	99%

Conclusie:

99% van de strooiacties zijn uitgevoerd conform de CROW richtlijnen en voldoen daarmee aan de norm van 98%.

1.8 Tevredenheid bediening bruggen en sluizen

Zes provincies bedienen hun bruggen en sluizen inmiddels op afstand: behalve Flevoland zijn dat Noord-Holland, Zuid-Holland, Zeeland, Groningen en Overijssel.

Het platform Waterbeheerders ontmoeten Waterbeheerders (WOW) doet eens in de drie jaar onderzoek naar de tevredenheid van recreatievaarders. Onderzoek uit 2016 laat zien dat Flevoland niet goed scoort op afstandsbediening:

Percentage (zeer) tevreden over 'Bediening van op afstand bediende bruggen en sluizen' (bron: WOW 2016)

Groningen	Flevoland	Noord-Holland	Overijssel	Zuid-Holland	Zeeland	Gemiddeld
60%	63%	65%	65%	70%	80%	68%

Inmiddels zijn de openingstijden van bruggen en sluizen, die mede mogelijk werd door op afstand te gaan bedienen, in het hoogseizoen in het weekend verruimd. Vanaf het vaarseizoen 2020 wordt op hoogtijdagen extra bedienaars ingezet, om de wachttijden nog verder terug te dringen.

De provincie werkt bovendien aan een vaarwegapp om vaarweggebruikers beter de informeren over de wachttijd. Deze komt naar verwachting vanaf 2021 beschikbaar.

Inmiddels zijn de gegevens van het onderzoek uit 2019 bekend. Helaas hebben te weinig respondenten die gebruik maakten van de Flevolandse vaarwegen aan het onderzoek meegedaan, ondanks het feit dat medewerkers nog extra enquêtes hebben uitgedeeld bij de Flevolandse bruggen en sluizen. Hierdoor zijn geen gegevens over Flevoland uit 2019 beschikbaar gekomen. In 2022 zal het volgende onderzoek plaats vinden.

Norm: percentage vaarweggebruikers (zeer) tevreden over afstandsbediening is minimaal gelijk aan het gemiddelde.

Nulmeting (uit SUP 2.0)	Doel programmabegroting 2020	Resultaat op basis van WOW 2019
63% t.o.v. 68%	Tevredenheid minimaal gelijk aan gemiddelde	n.v.t.

Conclusie

Helaas zijn geen gegevens uit 2019 beschikbaar gekomen over de tevredenheid van vaarweggebruikers over de Flevolandse vaarwegen.

1.9 Conclusies

Medio 2020 voldeed het beheer aan de provinciale (vaar)wegen aan de met PS afgesproken streefcijfers uit de programmabegroting.

De normen uit de SUP 2.0 worden voor de meeste indicatoren gehaald. Dit is nog niet het geval voor de oeverconstructies. De verwachting is dat in de looptijd van deze SUP ook voor de oeverconstructies de norm gehaald wordt.

Indicator	Omschrijving	Norm SUP 2.0	Norm Programma-begroting 2020	Score medio 20209
Onderhoudstoestand	De provinciale wegen hebben ten minste onderhoudsniveau B	Groter dan of gelijk aan 90%	90%	90%
Onderhoudstoestand	De provinciale kunstwerken hebben ten minste onderhoudsniveau B	Groter dan of gelijk aan 90%	90%	98%
Onderhoudstoestand	De provinciale oeverconstructies hebben ten minste onderhoudsniveau B	Groter dan of gelijk aan 90%	79%	83%
Technische beschikbaarheid	De beschikbaarheidsgraad van gerenoveerde bruggen en sluizen	Groter dan of gelijk aan 98%	n.v.t.	n.v.t.
Technische beschikbaarheid	De beschikbaarheidsgraad van verkeerslichten	Groter dan of gelijk aan 98%	98%	98,2%
Technische beschikbaarheid	De provinciale wegen zijn bij gladheid gestrooid volgens de CROW norm	Groter dan of gelijk aan 98%	98%	99%
Tevredenheid brugbediening	Percentage vaarweggebruikers (zeer) tevreden over de afstandsbediening	Groter dan of gelijk aan het gemiddelde van alle provincies met afstandsbediening	n.v.t.	n.v.t.



2. Maatregelen 2021 - 2023

2.1 Inleiding

In deze paragraaf treft u een overzicht van de maatregelen met kaartbeeld voor de komende jaren van de looptijd van deze SUP 2.0 (2021, 2022, 2023). De legenda verwijst o.a. naar de hiervoor genoemde indicatoren: onderhoudstoestand wegen, kunstwerken en oeverconstructies en verkeersveiligheid bevorderende maatregelen. De financiële consequenties van de hier voorgestelde maatregelen zijn in de begroting 2021 verwerkt.

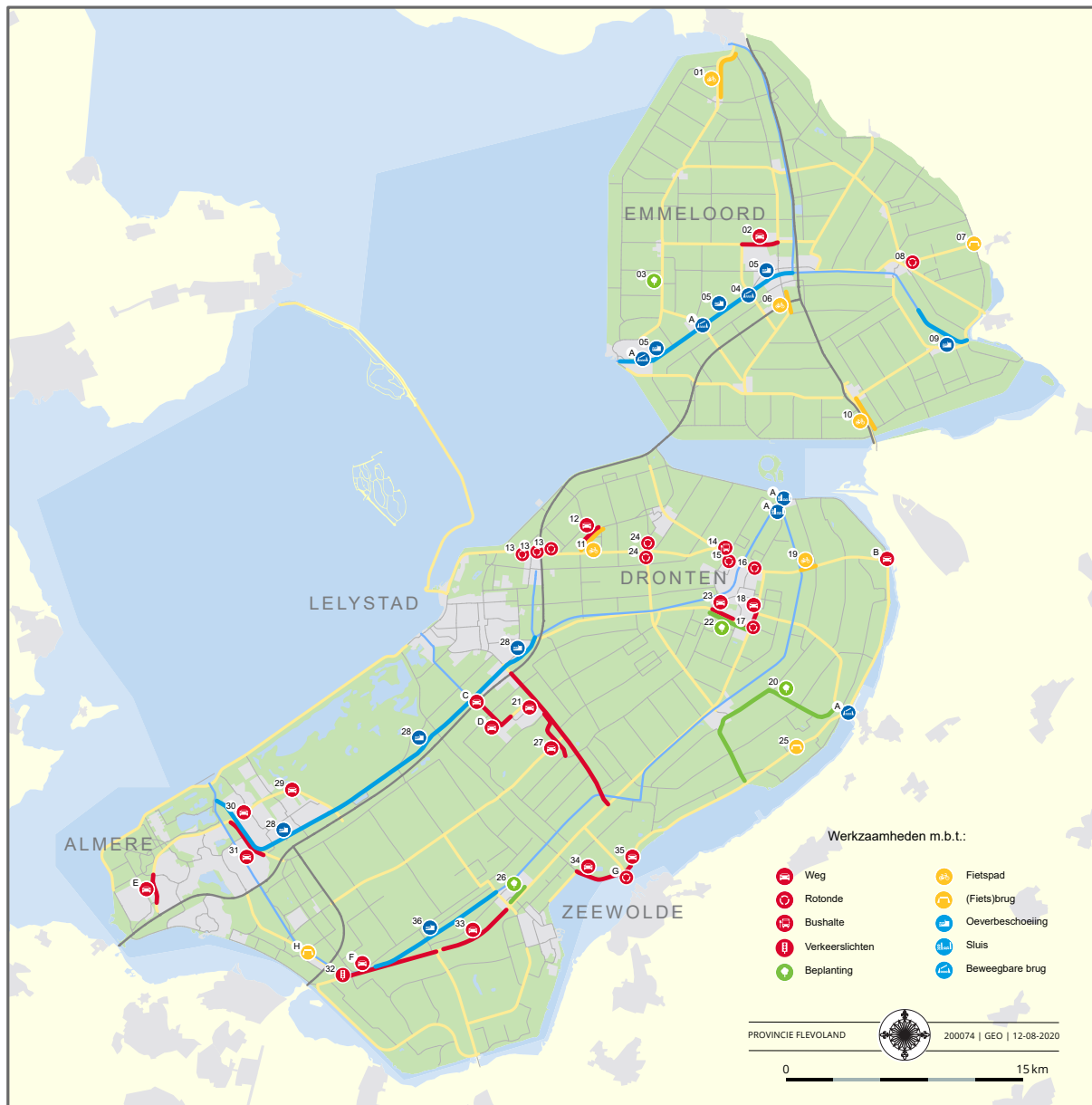
Onderstaand de algemene maatregelen 2021, 2022, 2023 die niet aan één specifieke locatie zijn verbonden:

Jaar	Maatregel	Toelichting
2021	Hoofd(fiets)wegbewijzing	Diverse onderhoudswerkzaamheden
2021	Diverse boomvervanging	Boomvervanging in verband met essentaksterfte (heel Flevoland)
2021	Duurzaamheidsmaatregelen	Waar mogelijk toepassen duurzame materialen in heel Flevoland
2021	Renovatie middeneiland rotondes	Renovatie beplanting op ca. 10 locaties verspreid over Flevoland
2021	Nautisch beheer	Het plaatsen van circa 100 borden langs de vaarwegen.
2022	Verkeerslichten	Verkeerslichten voorzien van noodstroom (UPS, 39 stuks)
2022	Renovatie middeneiland rotondes	Renovatie 3 middeneilanden rotondes verspreid over Flevoland
2022	Aanleg passantensteigers	Aanleg passantensteigers Zwolse vaart (Waterloopkundig bos), Hoge Vaart (Kemphaan en Praambult)
2023	Openbare verlichting	Vervangen 1694 stuks ledarmaturen

2.2 Maatregelen 2021

MAATREGELENLIJST INVESTERINGEN, BEHEER, ONDERHOUD EN VERVANGINGEN INFRASTRUCTUUR 2021 - 2025

Meerjarige projecten en projecten 2021



Meerjarige projecten

A: Groot onderhoud bruggen en sluisen (GOBS)
 B: Roggebotsluis/Hanzeweg: nieuwe brug, ongelijkvloerse kruising, verbreding, en fietspad Voorlanden
 C: Halve aansluiting A6 luchthaven
 D: Verbindingsweg luchthaven A6
 E: Hogering: verdubbeling en ongelijkvloerse kruisingen
 F: Gooiseweg 3de fase: verdubbeling
 G: Ganzenweg/Harderhaven: ongelijkvloerse kruising
 H: Waterlandseweg: fietsbrug

Projecten 2021

Noordoostpolder

01. Gemaalweg - herstel fietspad
02. Espelerweg - verharding rijbaan
03. Espelerringweg - vervangen populieren
04. Hanne Schaftweg - onderhoud brug
05. Urkervaart - beschoeiing en damwand
06. Nagelerweg - onderhoud fietspad
07. Steenwijkerweg - vervangen fietsbrug
08. Vollenhoveerweg - verharding rotonde
09. Zwolsevaart - aanleg NVO
10. Kamperweg - verharding fietspad

Oostelijk Flevoland

11. Swifteringweg - verharding fietspad
12. Swifteringweg - verharding rijbaan
13. Overijsselse weg / Houtribweg - aanpak rotonde
14. Dronterringweg - aanpassen bushalte
15. Dronterringweg - verharding rijbaan
16. Dronterringweg - verharding rotonde
17. Drontenweg - aanleg rotonde
18. Biddingringweg - verharding rijbaan
19. Hanzeweg - verwijderen oude fietspad
20. Oldebroekerweg - revitalisering beplanting
21. Larserweg - verharding rijbaan
22. Drontenweg - vervangen populieren
23. Drontenweg - verharding rijbaan
24. Biddingweg - 2 rotondes
25. Spijkerweg - dek fietspad
26. Gooiseweg - kap en aanplant bomen
27. Larserpad - verharding rijbaan
28. Lage vaart - vervanging damwand

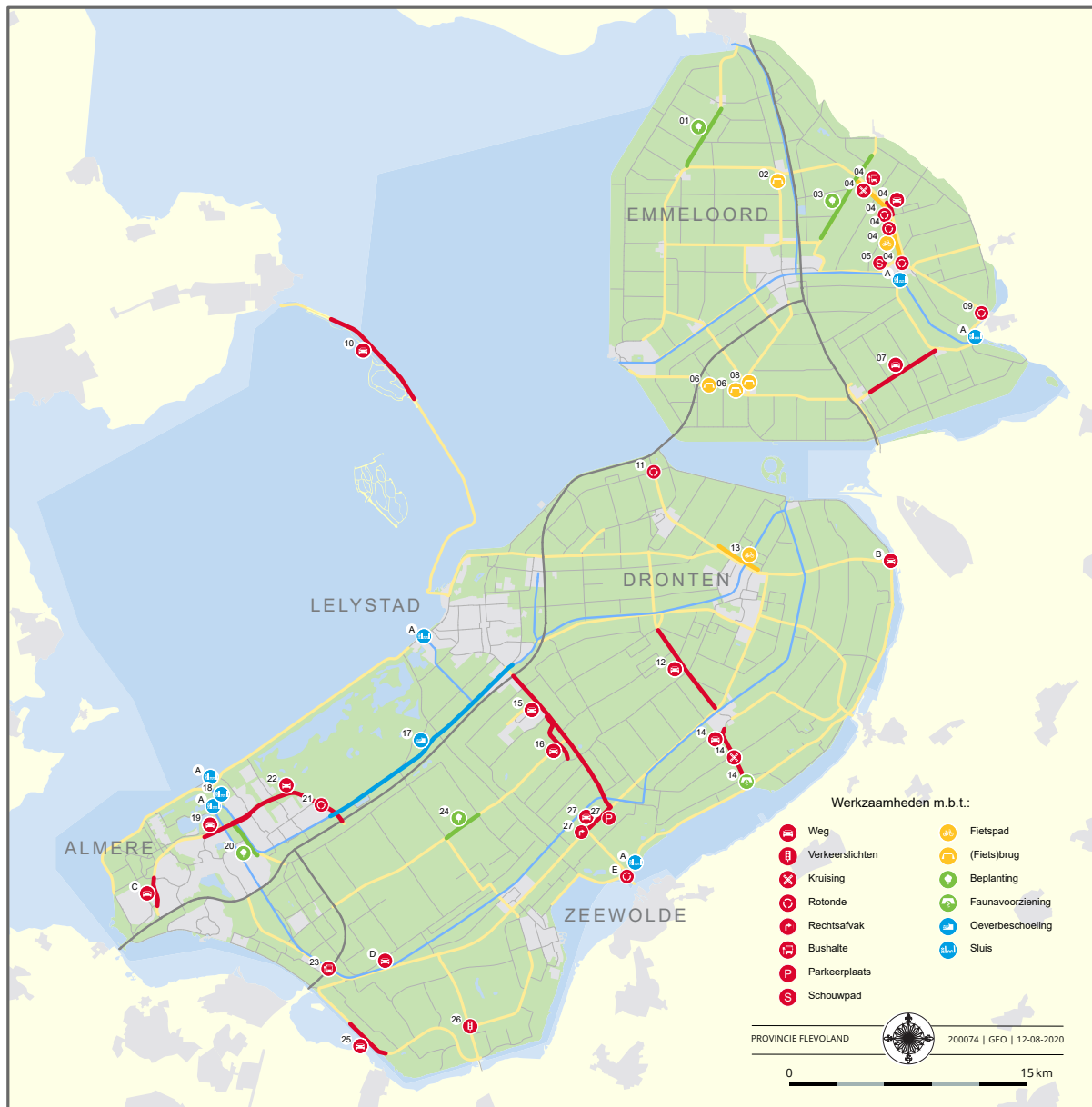
Zuidelijk Flevoland

29. Hogering / Buitenring - aanpassen bewijzing
30. Buitenring - plaatsen geluidsscherm
31. Tussenring - geluidsreducerend asfalt
32. Gooimeerdijk Oost - vervangen voedingskabel VRI
33. Gooiseweg - verharding rijbaan
34. Knardijk - verharding rijbaan
35. Harderdijk - verharding rijbaan
36. Hoge vaart - vervanging beschoeiing

2.3 Maatregelen 2022

MAATREGELENLIJST INVESTERINGEN, BEHEER, ONDERHOUD EN VERVANGINGEN INFRASTRUCTUUR 2021 - 2025

Meerjarige projecten en projecten 2022



Meerjarige projecten

- A: Groot onderhoud bruggen en sluisen (GOBS)
 B: Roggebotsluis/Hanzeweg: nieuwe brug, ongelijkvloerse kruising, verbreding, en fietspad Voorland
 C: Hogering: verdubbeling en ongelijkvloerse kruisingen
 D: Gooiseweg 3de fase: verdubbeling
 E: Ganzenweg/Harderhaven: ongelijkvloerse kruising

Projecten 2022

Noordoostpolder

01. Wrakkenweg - vervangen bomen
02. Banterweg - vervangen brugleuningen
03. Kuinderweg - boomvervanging
04. Oosterringweg - reconstructie
05. Marknesserweg - onderhoud schouwpad
06. Domineesweg - voertuigerende brugleuningen
07. Zuiderringweg - onderhoud verharding en damwand
08. Akkerstraat - vervangen brugleuningen
09. Vollenhovevweg / Repelweg - fietsoversteken rotonde

Oostelijk Flevoland

10. Markerwaardijk - vervangen goottegels
11. Kamperhoekweg - reconstructie rotonde
12. Swifterweg - onderhoud verharding
13. Dronterringweg - verharding fietspad
14. Bremerbergweg - onderhoud, verbetering kruispunt en aanleg faunatunnels
15. Larserweg - onderhoud
16. Larserpad - verharding en verbreding
17. Lage Vaart - vervangen damwand

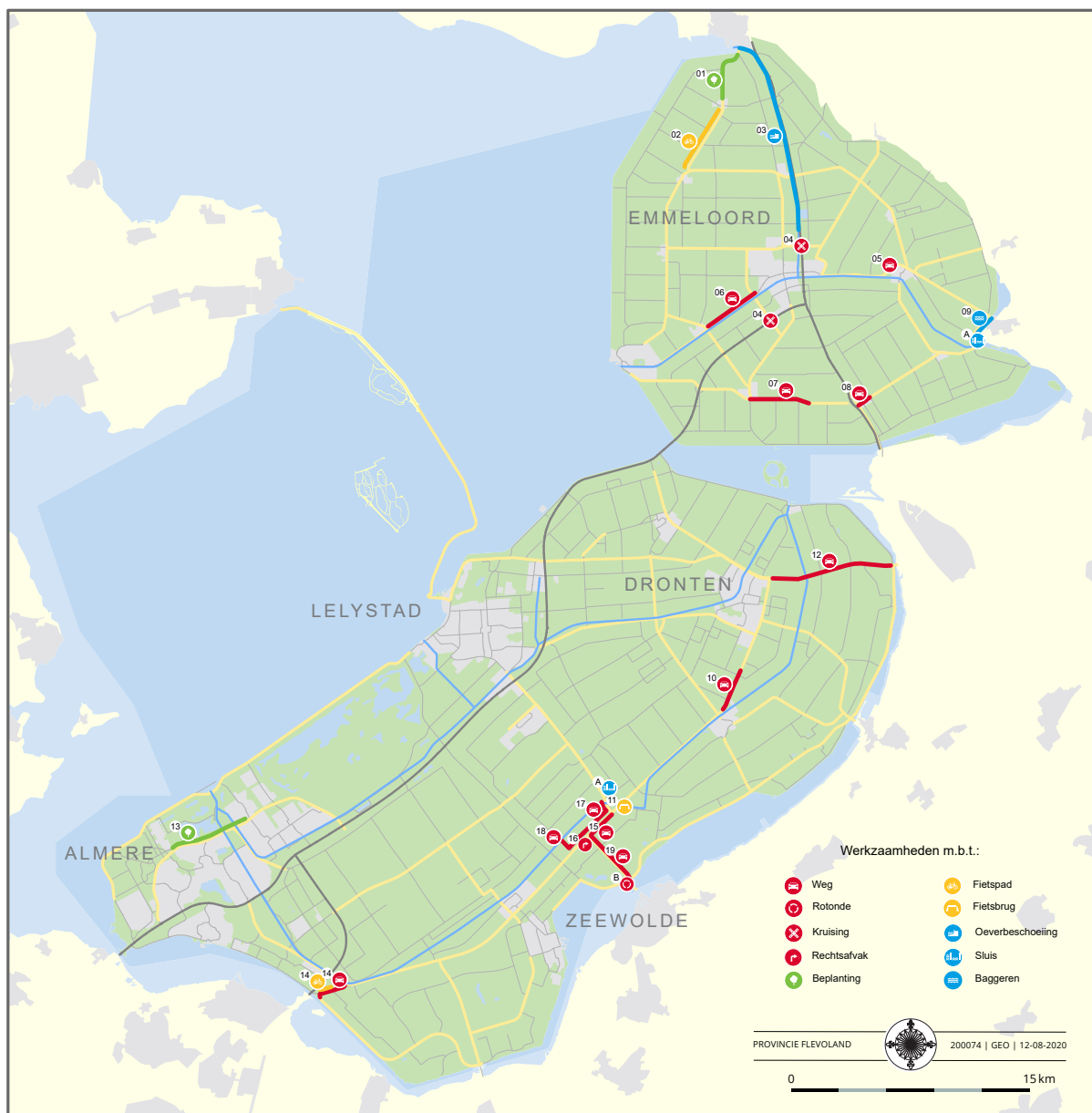
Zuidelijk Flevoland

18. Zuiderluis - aanvaarbeveiliging
19. Hogering/Buitenring - diverse werksaamheden
20. Tussenring - vervangen bomen
21. Buitenring-Stripheldenweg - onderhoud rotonde
22. Buitenring - onderhoud rijbaan
23. Waterlandseweg - fietsparkeervoorzieningen bij bushaltes
24. Vogelweg - boomvervanging
25. Eemmeerdiijk - onderhoud rijbaan
26. Nijkerkerweg - aanpassing kruising met Spiekweg
27. Gooiseweg - onderhoud

2.4 Maatregelen 2023

MAATREGELENLIJST INVESTERINGEN, BEHEER, ONDERHOUD EN VERVANGINGEN INFRASTRUCTUUR 2021 - 2025

Meerjarige projecten en projecten 2023



Meerjarige projecten

A: Groot onderhoud bruggen en sluisen (GOBS)
B: Ganzenweg/Harderhaven: ongelijkvloerse kruising

Projecten 2023

Noordoostpolder

- 01. Gemaalweg - vervangen bomen
- 02. Wrakkenweg - herstel fietspad
- 03. Lemstervaart - vervangen damwand
- 04. Muntweg / Hannieschaftweg - reconstructie kruispunten op- en afritten A6
- 05. Marknesserweg - plaatsen geluidscherm
- 06. Urkerweg - onderhoud rijbaan
- 07. Schokkerringweg - onderhoud rijbaan
- 08. Baan - onderhoud rijbaan
- 09. Vollenhoverkanaal - baggerwerkzaamheden

Oostelijk Flevoland

- 10. Biddingringweg - onderhoud rijbaan
- 11. Biddingringweg - onderhoud viaduct
- 12. Hanzeweg - aanbrengen geluidsarm asfalt

Zuidelijk Flevoland

- 13. Hoge Ring - vervangen bomen
- 14. Gooimeerdijk Oost - onderhoud rijbaan, onderhoud en aanvullen fietspad
- 15. Gooiseweg - onderhoud rijbaan
- 16. Gooiseweg - aanleggen extra rechtsafvak
- 17. Futenweg - onderhoud rijbaan en verbreding
- 18. Knarweg - onderhoud rijbaan
- 19. Ganzenweg - aanbrengen graskanttegels



3. Budget 2020-2023

3.1 Inleiding

Voor het beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur zijn meerdere financiële bronnen beschikbaar: jaarlijks onderhoud (JO), gladheidbestrijding, niet-jaarlijks onderhoud (NJO) en de vervangingsinvesteringen (VVI).

Het jaarlijks onderhoud betreft maatregelen die op jaarbasis worden gepland en uitgevoerd. Deze maatregelen zijn gericht op voorkoming van achterstallig onderhoud wat mogelijk gevaarlijke situaties kan opleveren (b.v. herstel van plaatselijke ernstige gebreken aan het wegdek of kunstwerken) of op exploitatie (b.v. maaien van bermen, bediening bruggen en sluizen). De gladheidbestrijding is opgenomen in de paragraaf jaarlijks onderhoud.

Bij het niet-jaarlijks onderhoud worden complexere maatregelen uitgevoerd die eens in de 5 tot 15 jaar nodig zijn (b.v. vervanging van asfalt op rijwegen, betonreparaties bij sluizen en bruggen).

De vervangingsinvesteringen worden uitgevoerd als het niet langer kosteneffectief is om (niet) jaarlijks beheer en onderhoud uit te voeren en een onderdeel van het areaal om die reden integraal vervangen moet worden.

3.2 Jaarlijks onderhoud en gladheidbestrijding

In de begroting wordt elk jaar een budget opgenomen voor jaarlijks onderhoud. In de periode 2020-2023 is dat € 8.6 mln. per jaar.

Activiteiten die uit dit budget gefinancierd worden zijn o.a.:

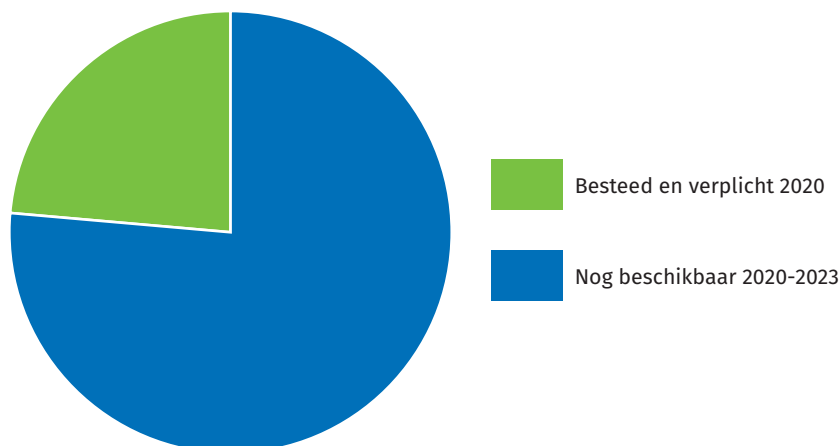
- noodzakelijke kleinere reparaties aan wegen, kunstwerken, fietspaden, wegmeubilair en markeringen i.v.m. verkeersveiligheid;

- groen onderhoud: maaien bermen, snoeien beplanting en bomen;
- bediening van bruggen en sluizen;
- storingsonderhoud aan verkeerslichten en openbare verlichting;
- klein onderhoud aan vaarwegen i.v.m. veiligheid;
- inspecties;
- diverse kosten zoals gas, water, elektra, netwerkkosten, dienstauto's en -boten, waterschapslasten, kosten incident management.

Bij de behandeling van de SUP 2.0 heeft PS besloten extra budget ter beschikking te stellen voor bij-vriendelijk maaibeheer en voor extra inzet van personeel om de wachttijden bij bruggen en sluizen in het hoogseizoen te beperken.

Voor de periode van deze SUP (2020 t/m 2023) is totaal € 33,7 mln. beschikbaar. Hiervan is medio 2020 € 7,9 mln. besteed en verplicht. Dat is iets minder dan gemiddeld totaal per jaar beschikbaar is, zie onderstaand cirkeldiagram.

JO besteed en verplicht in 2020 tov totaal beschikbare bedrag 2020-2023 (Peildatum juli 2020, eD 2638758)



Wanneer in een jaar minder wordt uitgegeven dan beschikbaar is, wordt dit overschot geparkeerd in de egalisatiereserve jaarlijks onderhoud. In jaren dat er meer uitgaven zijn worden die geput uit deze egalisatiereserve.

Op grond van de berekeningen zoals die zijn uitgevoerd voor de SUP 2.0 is er een verwacht tekort voor het jaarlijks onderhoud voor de periode 2020-2023. Dit tekort is gedekt vanuit de reserve activering vervangingsinvesteringen. Aan het einde van de looptijd van de SUP 2.0 eind 2023 wordt een eventueel overschot daarom teruggestort in de reserve activering vervangingsinvesteringen. Het maximale saldo van deze egalisatiereserve is € 750.000.

Stand Egalisatiereserve Jaarlijks onderhoud (begroting 2021)

Bedragen x € 1.000	01-01-2020	Bij	Af	31-12-2020
B036 Egalisatiereserve Jaarlijks onderhoud	117	0	0	117

Gladheidbestrijding

Voor de gladheidbestrijding is jaarlijks een vast bedrag beschikbaar gesteld in de begroting. Voor de periode 2020-2023 is dat € 1.057 mln. per jaar. In de eerste helft van 2020 is hiervan € 0,77 mln. uitgegeven. Dat is ongeveer driekwart van het beschikbare budget voor 2020. Aangezien gladheid niet te voorspellen is en sterk fluctueert kunnen we geen verwachting uitspreken of het budget voor 2020 toereikend is.

Vanwege de onvoorspelbaarheid van gladheid is er een egalisatiereserve voor gladheid in het leven geroepen (B030). De kosten van gladheidbestrijding zijn weersafhankelijk daardoor zij jaarlijks fluctueren. Zo is er een flexibele buffer om de sterk wisselende inzet (en kosten) van de gladheidsbestrijding op te vangen, zonder dat in het reguliere onderhoudsprogramma moet worden ingegrepen. Voeding vindt plaats uit batige saldi op de begrotingspost gladheidsbestrijding in de jaren dat er lage kosten worden gemaakt. Het maximale saldo is € 500.000.

Stand Egalisatiereserve Gladheidsbestrijding (begroting 2021)

Bedragen x € 1.000	01-01-2020	Bij	Af	31-12-2020
B030 Egalisatie gladheidsbestrijding	307	0	0	307

Conclusie:

De uitgaven en aangepaste verplichtingen voor het jaarlijks onderhoud en de gladheidbestrijding liggen op schema.

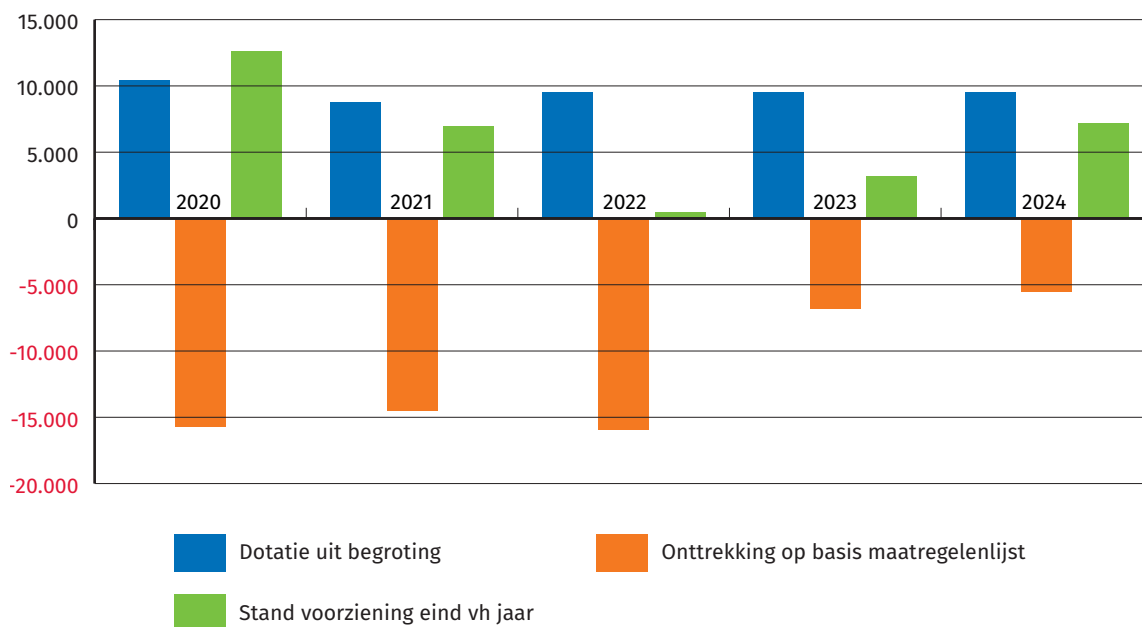
3.3 Niet-jaarlijks onderhoud

Bij niet-jaarlijks onderhoud (groot onderhoud) gaat het om onderhoud dat eens in de 5 à 15 jaar plaats vindt, maar geen totale vervanging is. Het grootste gedeelte van het niet-jaarlijks onderhoud wordt gevormd door het onderhoud aan onze wegen. Uitgaande van ca. 600 km weg en een gemiddelde levensduur van een deklaag van 15 jaar, moeten we jaarlijks ca. 40 km weg onderhouden. Onderhoud wordt geprogrammeerd op grond van inspecties (zie H1 indicatoren).

De kosten van niet jaarlijks onderhoud worden rechtstreeks ten laste gebracht van de voorziening niet-jaarlijks onderhoud (V025). In de begroting wordt jaarlijks een budget gedoteerd aan deze voorziening. Wanneer de jaarlijkse dotatie stelselmatig achterloopt bij de onttrekking uit de voorziening is er een probleem. Op grond van de BBV mag de voorziening in geen enkel jaar negatief zijn. De accountant ziet hier op toe.

In onderstaande grafiek is te zien dat de dotatie aan de voorziening conform de BBV redelijk stabiel is (de blauwe balken, ca. € 9,5 mln.), dat de onttrekking met name in 2021 en 2022 hoger is dan de dotatie (de oranje balken). Dit komt omdat het zwaartepunt van de uitvoering van het programma groot onderhoud bruggen

en sluizen in deze periode valt. De stand van de voorziening blijft steeds boven nul (de groene balken, NB de beginstand van de voorziening in 2020 was ca. €17,9 mln.).



Conclusie:

De geprogrammeerde uitgaven voor het niet jaarlijks onderhoud passen binnen de financiële kaders. De voorziening Niet jaarlijks onderhoud blijft in de beschouwde periode steeds positief.

3.4 Vervangingsinvesteringen

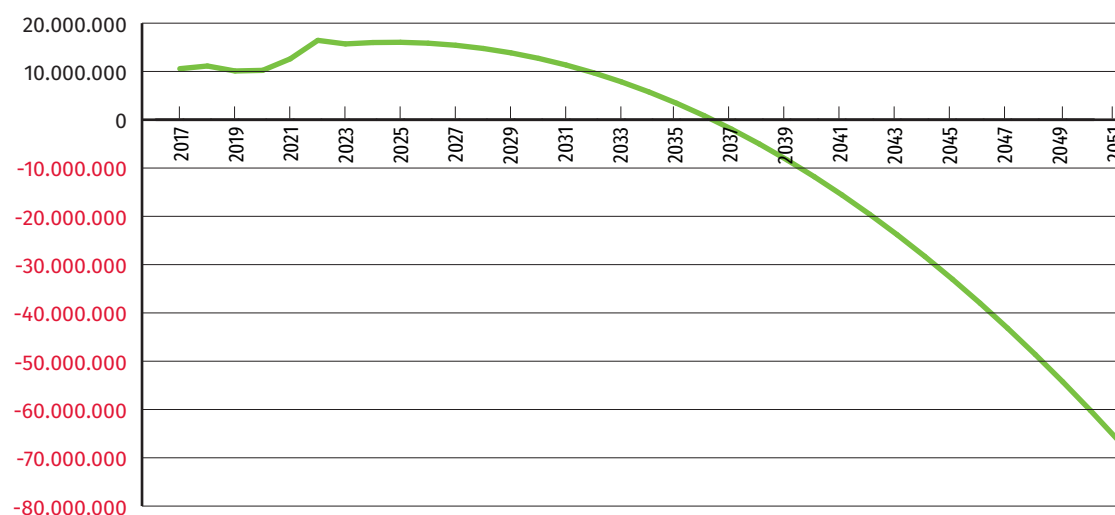
Vervangingsinvesteringen behandelen we op een manier die vergelijkbaar is met kopen op afbetaling of het aangaan van een hypotheek: de aankoop/investering zien we niet in een keer als totaal bedrag terug onder de kosten bij het lopende jaar waarin de uitgaven zijn gedaan, maar worden jaarlijks gedurende het gebruik voor een 1/40-ste deel afgeschreven ('in termijnen betaald', de kapitaalslasten). Voor de dekking hiervan wordt sinds 2014 een bedrag van € 2,8 mln. per jaar gestort in de Egalisatiereserve activering kapitaallasten vervangingsinvesteringen (B033). Deze reserve wordt verminderd met de jaarlijkse kapitaallasten m.b.t. vervangingsinvesteringen. Als de jaarlijkse storting hoger is dan de jaarlijkse kapitaallasten (de huidige situatie) stijgt het saldo van deze reserve. De reserve daalt als de kapitaallasten hoger zijn dan de storting. Doordat we door gaan met investeren nemen de kapitaalslasten per jaar toe. Nu zijn de werkelijke kapitaalslasten nog lager dan de jaarlijkse storting in de reserve. Over enkele jaren worden de totale kapitaalslasten hoger dan het gereserveerde bedrag.

In de SUP 2.0 is een berekening gemaakt wanneer de reserve op zijn grootst is (in 2028, met een vulling van ca. € 21 mln.) en wanneer de reserve door het nulpunt gaat (2042).

In onderstaande grafiek is het saldo van de reserve activering kapitaalslasten vervangingsinvesteringen te zien volgens de huidige maatregelenlijst en lopende projecten. De maximale omvang van de reserve wordt eerder bereikt en de reserve gaat eerder door het nulpunt.

De geplande vervangingsinvesteringen uit de maatregelenlijst zijn hoger dan de berekende investeringen uit de SUP 2.0, doordat een inhaalslag wordt gemaakt met de vervanging van de oeverbeschoeiingen en door de uitvoering van het programma groot onderhoud bruggen en sluizen. De verwachting is dat, als alle noodzakelijke oeverbeschoeiingen vervangen zijn en het onderhoudsprogramma voor de bruggen en sluizen is afgerond, het bedrag aan vervangingsinvesteringen juist weer lager wordt.

De reserve is voldoende om de geplande vervangingsinvesteringen te financieren.



Conclusie

De geprogrammeerde vervangingsinvesteringen zijn groter dan het vooraf berekende *gemiddelde* bedrag. Het beschikbare bedrag in de reserve activering kapitaalslasten vervangingsinvesteringen is hiervoor voldoende. De verwachting is dat de geplande investeringen op termijn juist lager zullen zijn dan het vooraf berekende gemiddelde bedrag.

3.5 Conclusies

Medio 2020 passen de uitgaven en de geprogrammeerde uitgaven voor het jaarlijks onderhoud, de gladheidbestrijding, het niet jaarlijks onderhoud en de vervangingsinvesteringen binnen de kaders zoals ze met PS zijn afgesproken.

Colofon

Dit is een uitgave van:

Afdeling Infrastructuur
Provincie Flevoland
Visarenddreef 1
Postbus 55
8200 AB Lelystad

Contact:

T 0320 – 265 265
E info@flevoland.nl
W www.flevoland.nl

September 2020
eDocs #2637934