

Meerjarenprogramma Beheer en Onderhoud Landwegen en Vaarwegen 2007- 2011/2016

Ambtelijke opdrachtgever: H.W.Vervelde
Projectleider: M.van Zandbergen
Opgesteld: september 2006

Inhoudsopgave

- 1- Inleiding
- 2- Bouwstenen beheer en onderhoud landwegen en vaarwegen
- 3- Samenvatting en conclusies

bijlagen:

- 1: jaarlijks onderhoud landwegen
- 2: jaarlijks onderhoud vaarwegen
- 3: niet-jaarlijks onderhoud landwegen
- 4: niet-jaarlijks onderhoud vaarwegen
- 5: beleidsuitgangspunten beheer en onderhoud

ter inzage:

bouwstenen :jaarlijks onderhoud landwegen en vaarwegen en niet-jaarlijks onderhoud landwegen en vaarwegen

1-Inleiding

In 2001 heeft een herijking plaatsgevonden van het beheer en onderhoud aan de landwegen en vaarwegen voor de periode 2002-2016. Afgesproken is toen dat eens in de 5 jaar een herijking zal plaatsvinden om te bezien of het geformuleerde basisprogramma dient te worden aangepast.

De projectopdracht voor de herijking in 2006 luidt als volgt:

herijk in 2006 de (financiële) meerjarenprogramma's beheer en onderhoud landwegen en vaarwegen om de in het Omgevingsplan en de provinciale Nota Mobiliteit Flevoland geformuleerde doelstellingen m.b.t. instandhouding, bereikbaarheid en veiligheid voor de komende planperiode (15 jaar) te kunnen realiseren. De aan de meerjarenprogramma's beheer en onderhoud ten grondslag liggende bouwstenen dienen daarvoor te worden geactualiseerd.

De bouwstenen dienen te resulteren in een meerjarenprogramma voor het beheer en onderhoud land- en vaarwegen voor de komende jaren (2007-2011/2016), dat past binnen vastgesteld beleid (zie de beleidsuitgangspunten in bijlage 5), rekening houdt met nieuwe regelgeving en nieuwe ontwikkelingen en moet passen binnen de huidige c.q. nog vast te stellen financiële kaders. Het meerjarenprogramma dient een kwalificatie te hebben van "**voldoende**". Deze kwalificatie betekent dat de veiligheid, de bereikbaarheid, de bedrijfszekerheid en de vrijwaring tegen aansprakelijkheid voldoende is gewaarborgd.

De herijkte financiële meerjarenprogramma's vormen de basis voor het jaarlijks op te stellen provinciaal meerjarenprogramma infrastructuur en transport(PMIT), te beginnen bij 2007- 2011/2016.

In hoofdstuk 2 wordt de uitgevoerde actualisatie van de bouwstenen uiteengezet en tot slot wordt in hoofdstuk 3 een samenvatting gegeven en worden conclusies getrokken.

2-Bouwstenen beheer en onderhoud landwegen en vaarwegen

2.1. Algemeen

De omstandigheden waarbinnen het provinciale beleid wordt bepaald en uitgevoerd zijn sinds 2001 wel veranderd. Niet in het minst voor het verkeers- en vervoerbeleid. Daar betreft het omvang en aard van de mobiliteit, eisen die de samenleving stelt, verbreding van de taken van de provincie, technische ontwikkelingen en kostenstijgingen. Door deze ontwikkelingen is het gewenst om na een periode van 5 jaar de meerjarenprogramma's jaarlijks- en niet-jaarlijks onderhoud te herijken en de onderliggende bouwstenen te actualiseren.

2.2. Bouwstenen landwegen/vaarwegen

2.2.1 Ontwikkelingen

Puntsgewijs volgen hier de voornaamste ontwikkelingen die de afgelopen periode hebben plaats gevonden.

- * de nota Mobiliteit Flevoland; de sterke toename van de automobilititeit en de provinciale ambitie op dit terrein vraagt een hogere investering in het provinciale wegennet om het verkeer veilig en vlot te kunnen afwikkelen.
- * Wetgeving; nieuwe richtlijnen bij werken in uitvoering (arbo maatregelen) waardoor toename kosten van te nemen verkeersmaatregelen.
- * Wegverhardingen; verkeerstoename en zwaardere aslasten en daardoor meer schades en hogere kosten.
- * Kostenstijgingen; hogere loon – en prijsstijgingen dan de gehanteerde loon- en prijscompensaties in de begrotingen in de afgelopen periode;
- * Per saldo een kwantitatieve toename van de oppervlakte verhardingen en objecten door aanleg en overname;
- * Niet jaarlijks onderhoud; in de afgelopen periode is nog meer ervaring opgedaan om systematischer de levensduur van verhardingen en objecten te bepalen. Hierdoor is een betere prognose te maken van de kosten.
- * Milieumaatregelen; verbod op het gebruik van teerhoudende materialen per 01-01-2001 en het van kracht worden van het lozingsbesluit WVO vaste objecten voor werken boven en nabij oppervlaktewater. Nemen van maatregelen door toepassen van de Wet geluidhinder.

2.2.2 Scenario's

Voor het jaarlijks- en niet-jaarlijks onderhoud aan de bestaande en nieuwe infrastructuur zijn de bouwstenen voor een nieuwe periode (2007-2011/2016) geactualiseerd.

Het betreft de bouwstenen landwegen:

- jaarlijks onderhoud;
- niet-jaarlijks onderhoud verhardingen;
- niet-jaarlijks onderhoud kunstwerken;
- niet-jaarlijks onderhoud verkeersregelininstallaties en openbare verlichting;

en de bouwstenen vaarwegen:

- jaarlijks onderhoud;
- niet- jaarlijks onderhoud baggeren;
- niet- jaarlijks onderhoud oeverbescherming;
- niet- jaarlijks onderhoud sluiscomplexen.

In de bouwstenen zijn de te onderscheiden onderdelen geanalyseerd op de essentiële keuzemogelijkheden en de daaruit volgende financiële consequenties. Daar waar mogelijk zijn enige scenario's ontwikkeld. Met enerzijds het optimale programma dat de doelen en uitgangspunten in de diverse plannen, nota's e.d. het dichtst benaderd en anderzijds het basisprogramma dat ingaat op nieuwe regelgeving, vastgesteld beleid en recente (kosten) ontwikkelingen, waarbij een kwaliteitsniveau van voldoende kan worden gegarandeerd.

Gezien het onevenwichtige beslag van het optimale programma op de financiële middelen wordt hierna doorgedaan op het basisprogramma.

2.3 Programma onderhoud landwegen

2.3.1. Jaarlijks onderhoud landwegen (zie bijlage 1)

Het jaarlijks onderhoud aan de wegen is opgedeeld in een aantal beheer- en onderhoudsaspecten. Op onderdelen is het noodzakelijk de budgetten bij te stellen.

Het huidige budget t.b.v. het jaarlijks onderhoud bedraagt voor 2006: € 4.400.250,- (inclusief verhoging post gladheidsbestrijding met ca. € 160.000,- en exclusief post bediening Tollebekerbrug ad.€ 40.000,- en exclusief de post kunstwerken ad. € 66.300,-). De post kunstwerken (bruggen bij sluizen) dient te worden overgeheveld naar het budget van de vaarwegen.

Voor de periode 2007 – 2011/2016 wordt geraamd dat voor het handhaven van het huidige onderhoudsniveau voor de wegen een bedrag nodig is van jaarlijks ca. 5,1 miljoen euro.

Dit betekent een noodzakelijke verhoging van het huidige budget met ca. 0,7 miljoen euro per jaar.

Onderstaand wordt in het kort aangegeven, welke ontwikkelingen aan deze verhoging t.o.v. 2006 ten grondslag liggen (zie bijlagen 1 t/m 4 voor de financiële aanpassingen)

Toelichting van de belangrijkste posten waaraan extra middelen zijn toebedeeld.

Post onderhoud verhardingen (14):

De volgende factoren maken een verhoging van het budget noodzakelijk:

*veroudering van het wegennet. Meer wegvakken zijn aan het einde van de levensduur, hierdoor is meer (kleinschalig) onderhoud noodzakelijk;

*uitbreiding van het totaal te verharderen oppervlak in m² door verdubbeling N302 (Larserweg en Ganzenweg) en capaciteitsuitbreiding (extra rijstroken) van enkele kruispunten in de stadsautowegen van Almere (N702, Hogering/Buitenring);

*meer schade aan het wegdek door de combinatie van de vorstdooi situaties en de uitgevoerde gladheidsbestrijdingsacties;

*toename van de verkeersintensiteit en zwaardere aslasten per voertuig heeft geleid en leidt tot grotere schade aan het wegdek (meer spoorvorming);

*toepassing geluidsarme deklagen met een kortere levensduur leiden tot hogere kosten in het jaarlijks onderhoud.

*ten gevolge van de reorganisatie dient meer personeel voor kleinschalige onderhoudswerkzaamheden te worden ingehuurd;

*stijging van de loonkosten, een sterke stijging van prijzen van brandstoffen en een stringentere naleving van de richtlijnen voor verkeersmaatregelen verhogen de uitvoeringskosten van de onderhoudswerkzaamheden;

*meer inhuur materieel. Om aansprakelijkheidstelling te voorkomen moet vaker een beroep gedaan worden op de inzet van veegmachines en of andere materieel. Naast het feit dat er meer moet worden ingehuurd zijn de huurprijzen ook meer gestegen dan de toegekende inflatiecorrecties.

Post gladheidsbestrijding (16):

In de vastgestelde notitie gladheidsbestrijding, is een stijging van het jaarlijkse benodigde budget met € 200.000,-- onderbouwd. In de begroting van 2006 is met een verhoging van de post gladheidsbestrijding van ca. € 160.000,- al rekening gehouden. Bij de vaststelling van de notitie gladheidsbestrijding is tevens de wens uitgesproken voor de aanschaf van een gladheidsmeldsysteem. Dit zou in de discussie over de bouwsteen worden meegenomen. In de voorgestelde verhoging is naast een restdeel voor de gladheidsbestrijding ca. € 40.000,-, de aanschaf (afschrijving van € 100.000,- in 8 jaar = € 13.000,- per jaar) en het jaarlijkse beheer (€ 37.000,-) van een provinciaal gladheidsmeldsysteem meegenomen.

Post kunstwerken (21):

Het budget op deze post bestaat uit een gedeelte voor de 'instandhouding wegen' en een gedeelte voor de 'instandhouding vaarwegen'. Het onderdeel 'instandhouding wegen' is sterk onder druk komen te staan door de stijging van de kosten bij de vaarwegen (afstandbediening) en de vergroting van het areaal (ecoducten in Ganzenweg, brug over Veluwemeer in oeververbinding Harderwijk, bruggen/tunnels in Waterlandseweg). De huidige middelen op deze post ad. € 66.300,-- worden nu bijna in zijn geheel besteed aan de exploitatie en het beheer en onderhoud van de beweegbare bruggen (Tollebekerbrug, Vollenhoverbrug en Elburgerbrug). Van dit budget dient € 51.000,-- te worden overgeheveld naar de vaarwegen. Om het reguliere onderhoud te kunnen uitvoeren aan de vaste civiele kunstwerken (bruggen, viaducten, tunnels, duikers) is een budget nodig van € 65.000,-- per jaar op de post kunstwerken. In de opgestelde beleidsnotitie 'beheer civiele kunstwerken 2006' is uiterekend dat dit budget nodig is om het gewenste onderhoudsniveau te kunnen handhaven.

Post onderhoud bermen/wegsloten (22):

Na de vaststelling van de bouwstenen (2001) is het budget bermen in 2003 afgeraamd door meevallende aanbestedingen. Dit incident is niet structureel en daarom dient het budget weer aan de begroting te worden toegevoegd om het maaien in Flevoland volgens plan te kunnen continueren. In 2004 is het bermbeheersplan geëvalueerd en geconcludeerd dat het twee keer per jaar maaien en afvoeren van bermmaaisel ecologisch het beste beheer is. Het Waterschap heeft nieuwe wettelijke voorschriften opgelegd in het kader van het maaien van dijken. Dit leidt tot een stijging in de onderhoudskosten. (vanaf 2006 : 4 x per jaar klepelen wordt 2 x per jaar maaien en afvoeren).

Post beplantingen (23):

Het aantal rotondes is sinds de vorige bouwsteen explosief toegenomen (tot 40 stuks in 2006), hierdoor is er een verhoging nodig van het onderhoudsbudget van de doorgaans intensief te onderhouden groene middencirkels (sierbeplanting). Er is een beheerplan opgesteld voor de singels. Voor een structurele instandhouding van deze elementen is een hoger onderhoudsbudget nodig dan beschikbaar. Voor de vervanging van bomen (niet-jaarlijks onderhoud) is een boomvervangingsplan opgesteld. Hiervoor is aanvullend budget nodig van € 72.000,--. Deze post dient te worden overgeheveld naar de voorziening landwegen daar het niet-jaarlijks onderhoud betreft.

Post Steunpunten (30):

Het budget voor deze post dient te worden opgehoogd, omdat de kosten voor de exploitatie (gas, water licht) de laatste jaren nogal fors zijn gestegen. Tevens wordt de exploitatie en het onderhoud van het object de Dubbeldekker uit deze post betaald. Daarnaast dient de komende jaren een inhaalslag m.b.t. het bouwkundig onderhoud plaats te vinden. Vanwege budgetgebrek is de laatste jaren een achterstand ontstaan in de bouwkundige staat van de gebouwen. Ook dienen de nodige werkzaamheden te worden uitgevoerd om de gebouwen aan de geldende ARBO-eisen te laten blijven voldoen. Tot slot is er de wens om enkele aanpassingen te doen, waarmee een besparing op de exploitatielasten kan worden bereikt. Hiervoor wordt momenteel een milieuscan uitgevoerd.

2.3.2 Niet- jaarlijks onderhoud landwegen (zie bijlage 3)

Voor het niet-jaarlijks onderhoud aan de verhardingen, de civiele kunstwerken en VRI's/OV-locaties en het aanbrengen van duurzame markering wordt jaarlijks een bedrag aan de voorziening

onttrekken. De hoogte van het bedrag varieert ieder jaar en is grotendeels afhankelijk van de stand van de voorziening t.o.v. de bij de financiële herijking in 2002 aangegeven ondergrens. Om het huidige onderhoudsniveau van genoemde infrastructuur te kunnen handhaven is echter de komende jaren een extra dotatie van ca. € 1 miljoen in de voorziening landwegen noodzakelijk om het gewenste kwaliteitsniveau voldoende te kunnen waarborgen. Dit bedrag is gebaseerd op de uitgevoerde actualisatie van de betreffende bouwstenen.

Onderstaand wordt in het kort aangegeven, welke ontwikkelingen een hogere onttrekking van kredieten aan de voorziening rechtvaardigen:

Verhardingen:

Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de tekst onder de post 14: jaarlijks onderhoud verhardingen

Kunstwerken:

- de veroudering van het kunstwerkenbestand. De komende jaren zal aan meer kunstwerken volledig of op onderdelen grootschalig onderhoud dien te worden uitgevoerd.
- uitbreiding aantal kunstwerken door aanleg ecoducten in Ganzenweg, brug over Veluwemeer in oeververbinding Harderwijk en bruggen/tunnels in Waterlandseweg;
- stijging van de kosten van onderhoudswerkzaamheden (zie wegverhardingen);

Openbare verlichting en Verkeersregelinstallaties (OV/VRI):

Deze post (jaarlijks € 200.000) is in de afgelopen jaren niet toereikend gebleken om periodiek grote vervangingen en reparaties op tijd uit te voeren en daarom dient het budget te worden verhoogd tot ca. € 220.000,- per jaar. Hierdoor wordt de bedrijfszekerheid van de installaties weer gewaarborgd en daarmee de veiligheid van de weggebruikers.

Bepantingen:

Uit het boomvervangingsplan provinciale wegen blijkt dat er € 72.000,- extra budget nodig is om het huidige bomenbestand duurzaam in stand te houden. Bekostiging van dit plan dient plaats te vinden vanuit de voorziening landwegen. Dit houdt in, dat hiervoor jaarlijks een extra bedrag aan de genoemde voorziening moet worden onttrokken.

2.4. Programma onderhoud vaarwegen

2.4.1. Jaarlijks onderhoud vaarwegen (bijlage 2)

Het jaarlijks onderhoud aan de vaarwegen is opgedeeld in een aantal beheer - en onderhoudsaspecten. Op onderdelen is het noodzakelijk de budgetten ten opzichte van het vigerende meerjarenprogramma vaarwegen bij te stellen.

Thans is in de begroting een totaal budget opgenomen van € 1,3 miljoen per jaar. Benodigd is een budget van € 1,4 miljoen. Het extra budget van € 100.000 is nodig om de sterk gestegen prijzen van grondstoffen en kosten voor te nemen milieumaatregelen voor het onderhouden van de sluiscomplexen en de daarbij behorende bruggen (Elburgerbrug, Vollenhoverbrug en brug Friese Sluis) op te vangen. De kosten van beton- en staalreparaties aan de sluisen en bruggen zullen de komende jaren duurder worden door sterke stijging van de bouwstoffen voor beton en staal; dit in verband met schaarste op de wereldmarkt door grote onttrekkingen van bouwstoffen voor beton en staal door landen als China (thans ca. 20 %).

Voor het onderhoud aan de bruggen dient een aparte post te worden gecreëerd en dient het bedrag van € 51.000,- van de post kunstwerken hierop te worden gestort.

De genoemde bruggen worden veel zwaarder belast dan waarvoor zij indertijd zijn ontworpen. De bruggen voldoen niet aan de huidige eisen (verkeersklasse 60). Dit betekent dat de schadebeelden groter zullen worden en er dus meer onderhoud moet worden gepleegd om de veiligheid en bedrijfszekerheid te waarborgen.

De sluisen en bruggen in de Noordoostpolder zijn meer dan 60 jaar oud en moeten op termijn (over ca.40 jaar) worden vervangen. Hiervoor zijn/worden geen reserveringen gepleegd!.

2.4.2 Niet- jaarlijks onderhoud vaarwegen (zie bijlage 4)

Het niet jaarlijks onderhoud omvat het baggerwerk in de provinciale vaarten, grootschalige onderhoud aan de oeverbescherming langs de vaarten en aan de sluiscomplexen.

Om de kosten voor het onderhoud beheersbaar te houden dient regelmatig onderhoud te worden uitgevoerd en inspecties verricht om gebreken in een vroeg stadium op te sporen.

Baggeren:

Met het waterschap is afgesproken om de kosten te verdelen voor het baggeren op basis van 80% Waterschap en 20% Provincie. Het waterschap gaat de baggerwerkzaamheden uitvoeren. Hierbij was tijdens het bestuurlijk overleg uitgangspunt dat de bagger wordt afgezet op de oever. Er moet nog verder worden overlegd met het waterschap over een programmering. Vooralsnog wordt het jaarlijks beschikbare bedrag aangehouden. Mocht het waterschap echter afwijken van de afzet van baggerspecie op de oever dan kan mogelijk een hogere bijdrage van de provincie nodig zijn waarvoor geen dekking aanwezig is.

Oeverbescherming:

Met het waterschap loopt een discussie om te komen tot een bijdrage van het waterschap in de kosten van het onderhoud van de oeverbescherming. Uitgangspunt was dat de vaarten in de huidige staat gehandhaafd zouden blijven en dat betekent afgestemd op de beroepsvaart. Omdat de beroepsvaart echter de laatste decennia sterk is teruggevallen, wordt nu geadviseerd deze onderhoudsfilosofie te verlaten.

Als nieuwe onderhoudsfilosofie wordt voorgesteld uit te gaan van het beheren op niveau "voor beroepsvaart geschikt" op de trajecten:

- Noordersluis-Oostervaart (Lage Dwarsvaart, Lage Vaart, traject Lage Dwarsvaart-Oostervaart);
- Zuidersluis-industrieterrein De Vaart (Hoge Vaart Zuidersluis tot Vaartsluis en vanaf de Vaartsluis tot aan industrieterrein De Vaart)
- Urkervaart

Op de andere trajecten kan dan worden onderhouden op een niveau voor recreatievaart, waardoor bij wijzigingen van de oeverbescherming veel meer gebruik kan worden gemaakt van lichtere en goedkopere materialen en pas veel later vervanging hoeft plaats te vinden. Dit voorkomt de komende jaren forse investeringen omdat de theoretische levensduur van grote delen van de aanwezige oeverbescherming de komende decennia verloopt (beschouwd op functionaliteit beroepsvaart). Omdat de oeverbescherming al decennia minder wordt belast, is echter de kwaliteit nog jarenlang voldoende om het groot onderhoud uit te stellen. Hierbij wordt wel het jaarlijks onderhoud verhoogd om meer schade te kunnen herstellen.

De komende 5 jaar zullen de werkzaamheden aan de vaartoevers zich beperken tot de vervanging van de verankering van de Oostervaart en de reparatie van de stortsteenbekleding langs de Urkervaart.

Sluiscomplexen:

Voor het niet- jaarlijks onderhoud vaarwegen wordt een verhoging gevraagd van € 100.000 per jaar. Dit bedrag is opgebouwd uit extra noodzakelijke onderhoudskosten voor de vervanging van bestaande recreatieve steigers en hogere kosten van loon- en prijscompensatie over afgelopen en komende jaren.

Recreatieve steigers: Ieder jaar is er in de afgelopen 20 jaar in de provinciale vaarwegen een recreatiesteiger gebouwd. Deze steigers komen nu in een periode dat de oudste moeten worden vervangen. De bouwkosten bedragen ca. € 50.000 per steiger. Bij jaarlijkse vervanging van 1 steiger is dus € 50.000 nodig.

De meeste sluisen van de provincie zijn in de periode 1940 tot 1967 aangelegd. Het onderhoud aan deze sluisen zal toenemen en tevens zal een stuk modernisering onvermijdelijk zijn.

Het groot onderhoud aan de sluisen omvat o.a. vervangingen van de aandrijvingen van de deuren en de brugklap, grote betonreparaties van de sluiswolk, vervanging van steigers, remmingwerken en sluisdeuren, werktuigbouwkundige, mechanische en elektrotechnische vervangingen.

De sluisen met een groot verval zijn toegerust met voorzieningen als noodkeringen en de onderhoudskosten van deze sluisen zijn veel hoger.

Op korte termijn, de eerste drie jaar, dienen een aantal grote uitgaven te worden gedaan. Het betreft met name het vervangen van de brugklappen van de Voorster- en de Friese sluis. Deze brugklappen zijn niet meer berekend op de toename van de as- lasten van het verkeer. Verder zijn er werkzaamheden aan de Urkersluis (betonreparatie sluiswolk, renovatie bedieningsgebouw en elektrotechnische- en mechanische aandrijving 2^e schuif) en werkzaamheden aan de Vollenhoverbrug.

3- Samenvatting en Conclusies Beheer en Onderhoud

3.1. Samenvatting

De financiële resultaten van de geactualiseerde bouwstenen voor instandhouding (het jaarlijkse- en niet -jaarlijks onderhoud) landwegen en vaarwegen zijn in de bijlagen 1 t/m 4 onder "basisprogramma " weergegeven.

Jaarlijks onderhoud:

voor de uitvoering van het meerjarenprogramma jaarlijks onderhoud landwegen is doorgerekend dat per saldo over de planperiode 2007-2011 gemiddeld 0,6 miljoen euro/jaar extra nodig is. Voor het jaarlijks onderhoud vaarwegen is in dezelfde periode gemiddeld 0,1 miljoen euro/jaar extra nodig.

Subtotaal : 0,7 miljoen euro per jaar meer dan de huidige ramingen in de begroting 2006 en de meerjarenramingen.

Niet-jaarlijks onderhoud:

voor de uitvoering van het meerjarenprogramma niet-jaarlijks onderhoud landwegen is doorgerekend dat per saldo over de planperiode 2007-2011 gemiddeld 1,1 miljoen euro/per jaar extra nodig is. Voor het niet-jaarlijks onderhoud vaarwegen is gemiddeld 0,1 miljoen per jaar extra nodig.

Subtotaal : 1,2 miljoen euro extra per jaar meer onttrekken aan de voorziening(en) dan de huidige ramingen in de begroting 2006 en de meerjarenramingen.

Totaal: 1,9 miljoen extra beheer- en onderhoudskosten

Beheer- en onderhoudskosten ten gevolge van nieuwe investeringen:

Naast de hiervoor genoemde extra onderhoudskosten zijn er ook nog beheer- en onderhoudskosten, welke jaarlijks ontstaan door de aanleg van nieuwe investeringen. In de vorige bouwsteen is rekening met een toename van de jaarlijkse onderhoudskosten met 1% per jaar over een lange periode (tot 2016), uitgaande van een jaarlijks bruto investeringsvolume van ca. € 4 miljoen. Dit uitgangspunt is de herijking 2006 meegenomen. Uit de actualisering van de bouwsteen investeringen blijkt dat de provincie Flevoland de komende jaren grotere investeringen doet, onder andere de aanleg van de N23 tussen Lelystad en Dronten. De jaarlijkse onderhoudskosten zullen hierdoor vanaf 2010 extra toenemen. In een aparte notitie zal hierop worden teruggekomen door de projectgroep N23.

Begrotingskader 2007 en volgende jaren:

In het kader van de opstelling van de Nota Mobiliteit Flevoland is, vooruitlopend op definitieve herijking van de meerjarenprogramma's een 1^e verkenning uitgevoerd naar de hoogte van verwachte extra kosten voor beheer en onderhoud. De geraamde bedragen zijn gebaseerd op de huidige uitgangspunten voor beheer en onderhoud van de landwegen en vaarwegen, op vaststaande feiten en reële inschattingen. Het resultaat van deze verkenning was dat om het onderhoud op het kwaliteitsniveau voldoende te kunnen handhaven totaal ca. € 1,8 miljoen extra benodigd is.

Jaarlijks onderhoud wegen: + € 0,6 miljoen (de toekomstige beheer- en onderhoudskosten voor nieuwe investeringen landwegen zijn niet meegenomen in deze verkenning)
Niet-jaarlijks onderhoud wegen (extra onttrekking aan voorziening landwegen): + € 1,0 miljoen.
Jaarlijks onderhoud vaarwegen: + € 0,1 miljoen
Niet-jaarlijks onderhoud vaarwegen (extra onttrekking aan voorziening vaarwegen): + € 0,1 miljoen.
Op basis van voorgaande gegevens is in het kader van de begroting 2007 door GS besloten ca. 60% van dit benodigde bedrag (= 1,08 miljoen) te honoreren met een gefaseerde ingroei in de periode 2007-2009.
Ingroeimodel: 0,54 miljoen extra in 2007, 0,81 miljoen extra in 2008 en 1,08 miljoen euro extra in 2009 en volgende jaren.

Per saldo is er dus vanaf 2008 een structureel tekort van 0,82 miljoen per jaar (1,90 minus 1,08);

3.2. Conclusies

De resultaten van de actualisering van de bouwstenen (1,9 miljoen) en de uitgevoerde 1^e verkenning (1,8 miljoen) komen nagenoeg overeen. Het verschil van 0,1 miljoen zit in het n.j.o. verhardingen. Het ingroeimodel, de toegekende extra middelen voor beheer en onderhoud voor de komende jaren, is reeds in de conceptbegroting 2007 en meerjarenramingen verwerkt en verdeeld over de onderhoudsposten.

Jaarlijks onderhoud landwegen

De budgetverhogingen voor het jaarlijks onderhoud landwegen zijn toegepast op de posten 14, 16, 21, 22, 23 en 30.

Bijlage 1 geeft aan dat er de komende jaren ondanks de budgetverhogingen nog een tekort is van gemiddeld € 200.000,- per jaar voor het jaarlijks onderhoud wegen. Dit is ca. 4 % van het beschikbare budget van ca. € 5,0 miljoen. Dit marginale tekort dient binnen de onderhoudsposten te worden opgevangen.

Niet-jaarlijks onderhoud landwegen

Geconcludeerd worden dat het niet-jaarlijks onderhoud landwegen (zie bijlage 3), vooral de verhardingen en in mindere mate de kunstwerken, het belangrijkste knelpunt is dat uit de actualisering naar voren komt en dat dit wordt versterkt omdat er minder middelen aan toegevoegd kunnen worden dan noodzakelijk is. Voor het onderhoud van de asfaltverhardingen op het provinciale wegennet is in de komende 5 jaar, per jaar ca. € 1 miljoen extra nodig om een kwaliteitsniveau van voldoende te kunnen verkrijgen. Dit geld is er niet en daarom dient enerzijds te worden geaccepteerd dat het gehele wegennet niet overal een voldoende krijgt maar het noodzakelijke onderhoud zo goed mogelijk wordt uitgevoerd, zodat de instandhouding van de constructies voor langere tijd wordt zeker gesteld (duurzaamheid). Het wegdek hoeft niet overal en altijd van voldoende kwaliteit te zijn. Op de rustige gebiedsontsluitingswegen zal de provincie een lager kwaliteitsniveau accepteren, dan tot op heden gebruikelijk is. Anderzijds kan worden getracht het tekort aan middelen te verkleinen door aanvullende middelen te verkrijgen, bijvoorbeeld door:

- het storten van de jaarlijkse aanbestedingsvoordelen in de voorziening landwegen om de voorziening op een hoger niveau te brengen;
- bij de jaarlijkse afrekening van de provinciale begroting bezien of extra middelen in de voorziening landwegen kunnen worden gestort;
- inkomsten van gemaakte kosten voor derden ten gunste te laten komen van het beheer en onderhoud.

Jaarlijks onderhoud vaarwegen

Voor de uitvoering van het meerjarenprogramma jaarlijks onderhoud vaarwegen (zie bijlage 2) zijn de noodzakelijke verhogingen van het budget doorgevoerd en conform in de begroting 2007 en meerjarenramingen opgenomen.

Niet-jaarlijks onderhoud vaarwegen

Voor de uitvoering van het meerjarenprogramma niet - jaarlijks onderhoud vaarwegen (zie bijlage 4) zijn de noodzakelijke verhogingen van het budget doorgevoerd en integraal in de begroting 2007 en meerjarenramingen opgenomen.