



PROVINCIE FLEVOLAND

Meerjarenprogramma

Beheer en onderhoud en Vervangingsinvesteringen
Infrastructuur (MBVI) 2022



• Flevoland: ruimte voor de toekomst

Inhoud

Inleiding	3
1. Kwaliteitsniveaus en prestatie-indicatoren	4
Inleiding	4
Conclusies	6
2. Maatregelen 2022 - 2026	7
Inleiding	7
Maatregelen 2022	8
Maatregelen 2023	9
Maatregelen 2024	10
Maatregelen 2025	11
Maatregelen 2026	12
3. Budget 2020-2023	13
Inleiding	13
Jaarlijks Onderhoud en gladheidbestrijding	14
Niet Jaarlijks Onderhoud	16
Vervangingsinvesteringen	17
Conclusies	18



Inleiding

MBVI 2022 op basis van SUP 2.0

Dit Meerjarenprogramma Beheer en onderhoud en Vervangingsinvesteringen Infrastructuur (MBVI) 2022 is gebaseerd op de afspraken die zijn gemaakt in het Strategisch Uitvoeringsprogramma beheer, onderhoud en vervangingsinvesteringen infrastructurele kapitaalgoederen (SUP 2.0). De SUP 2.0 is in 2019 door PS vastgesteld, tegelijkertijd met de begroting. De looptijd van de SUP 2.0 is 2020-2023. In 2023 zal aan PS de SUP 3 ter besluitvorming worden aangeboden.

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 meest recente cijfers opgenomen (paragraaf 1). Het gaat om dezelfde indicatoren die ook in de programmabegroting zijn terug te vinden.

In het MBVI is een overzicht opgenomen van de beoogde maatregelen 2022-2026 per jaar op kaartbeeld (paragraaf 2). Vanwege de noodzakelijke voorbereiding heeft de maatregelenlijst een horizon van 5 jaar en wordt deze jaarlijks geactualiseerd en van een nieuwe jaarschijf voorzien.

Bij de begroting 2020 en de verrekening van het rekening resultaat 2019 zijn de budgetten voor het programma 2020-2023 uit de SUP 2.0 vastgelegd. Het MBVI is gebaseerd op deze kaders. De maatregelen voor 2021 zijn momenteel in uitvoering en de maatregelenlijst 2022-2026 is opgesteld. De financiële consequenties van deze maatregelenlijst zijn in dit MBVI en in de begroting 2022 verwerkt (paragraaf 3).



1. Kwaliteitsniveaus en prestatie-indicatoren

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. Voor deze kwaliteitsniveaus hanteren we landelijke normen zoals CROW en NEN, voor zover beschikbaar. De beoordeling van de kwaliteit van de wegen sluit zowel aan bij de CROW wegbeheer-systematiek als bij de CROW-beeldsystematiek. Een aantal van deze kwaliteitsniveaus is vertaald in prestatie indicatoren.

De indicatoren vallen in twee categorieën uiteen:

1. Indicatoren die gaan over de technische staat van de betreffende asset.

Het gaat om de kwaliteit van

- De wegen
- De kunstwerken
- De oeverconstructies

Voor al deze assets geldt dat minimaal 90% van de assets minimaal kwaliteitsniveau B heeft.

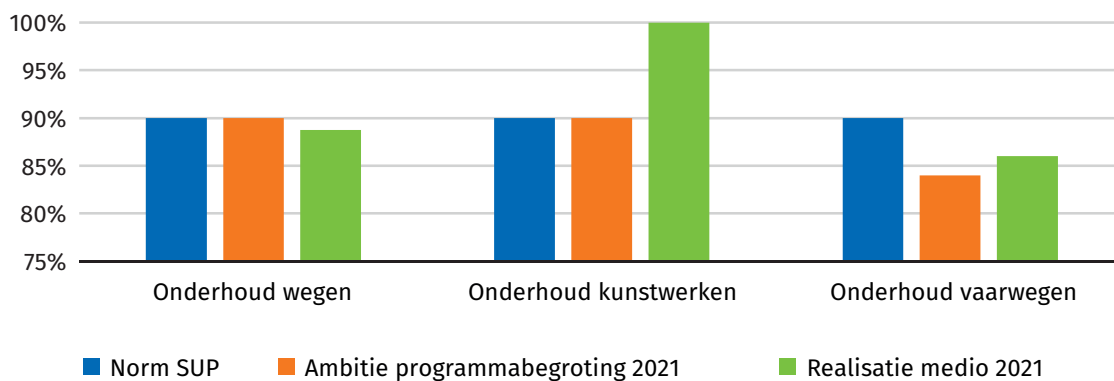
Onderwerp	Indicator	Norm
Kwaliteit wegen	Onderhoudstoestand wegen	Minimaal 90% van de wegen heeft niveau B of hoger.
Kwaliteit vaste kunstwerken	Onderhoudstoestand vaste kunstwerken m.u.v. duikers	Minimaal 90% van de kunstwerken heeft niveau B of hoger.
Kwaliteit oeverconstructies	Onderhoudstoestand oeverconstructies	Minimaal 90% van de wegen heeft niveau B of hoger.

Met de wegen voldoen we bijna aan de norm uit de programmabegroting en de SUP 2.0 (89% i.p.v. 90%). De verwachting is dat de onderhoudstoestand van de wegen aan het eind van het jaar voldoet aan beide normen, omdat nog ca. 14 km weg in het najaar wordt aangepakt.

Uit onderstaand overzicht blijkt dat we met kunstwerken voldoen aan de normen uit de programmabegroting en de SUP 2.0. Dit betreft uitsluitend de reeds gerenoveerde kunstwerken

Met de vaarwegen voldoen we aan de ambities uit de programmabegroting. Voor de oeverconstructies staat voor 2021 een lager ambitieniveau in de programmabegroting dan in de SUP 2.0, omdat we bezig zijn met een inhaalslag. De norm van 90% bereiken we naar verwachting in 2024. De meest druk bevaren vaarwegen zijn als eerste opgeknapt. Door middel van een wekelijkse schouw houden we in de gaten dat er geen onveilige situaties op het water ontstaan.

Onderhoud asset voldoet minimaal aan niveau B



2. De andere groep indicatoren gaat over dienstverlening als gevolg van de technische beschikbaarheid van een asset.

Het gaat om de volgende onderdelen:

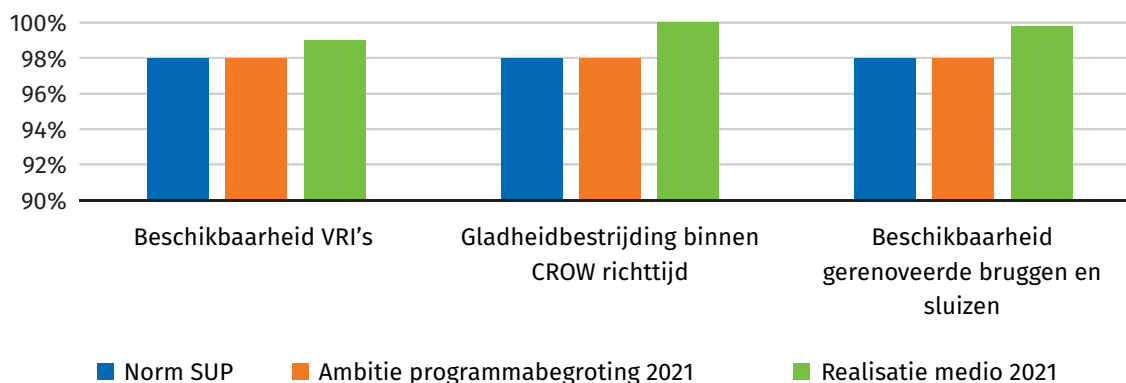
- Beschikbaarheid van verkeersregelininstallaties (VRI, verkeerslichten)
- Beschikbaarheid van wegen in geval van gladheid
- Beschikbaarheid van gerenoveerde bruggen en sluizen.

Onderwerp	Indicator	Norm
Beschikbaarheid verkeersregelininstallaties (VRI)	Uitval VRI als gevolg van storingen	De beschikbaarheidsgraad van de VRI's is minimaal 98%.
Gladheidsbestrijding	Gladheid: Uitruk en actietijd conform de CROW-richtlijn 2017	98% van de gladheidsbestrijdingsacties voldoet aan de CROW norm.
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%.

Bij de bruggen en sluizen beoordelen we de beschikbaarheid van de *gerenoveerde* bruggen en sluizen. In 2020 zijn de Urkersluis en de Friese sluis opgeleverd. De gegevens gaan dus over deze beide sluizen.

Onderstaande tabel laat zien dat we op alle onderdelen voldoen aan de normen uit de SUP 2.0 en de ambities uit de programmabegroting 2021.

Dienstverlening: beschikbaarheid minimaal 98%



Conclusies

Het is de verwachting dat eind 2021 alle indicatoren¹ voldoen aan de ambities uit de programmabegroting 2021.

¹ De indicator 'onderhoud kunstwerken' bevat uitsluitend de gerenoveerde kunstwerken



2. Maatregelen 2022 - 2026

Inleiding

In deze paragraaf treft u een overzicht van de maatregelen met kaartbeeld voor de komende jaren (2022 - 2026). De maatregelen voor 2022 en 2023 staan in principe vast, voor latere jaren zijn er door allerlei omstandigheden nog wijzigingen en aanvullingen mogelijk. Actualisatie vindt plaats op basis van (externe) inspecties en (interne) schouw om ervoor te zorgen dat onze infrastructuur aan de normen voldoet.

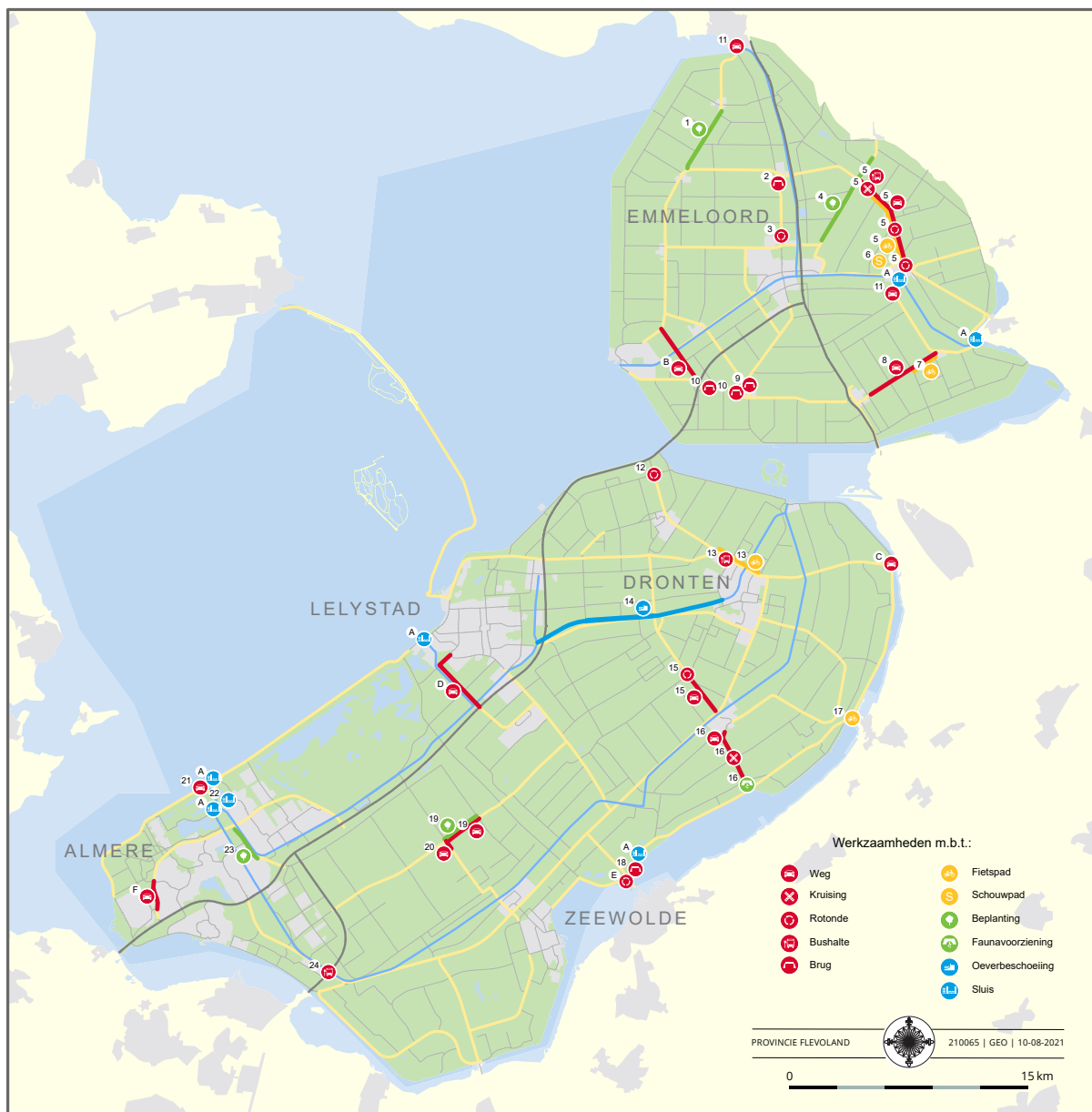
Onderstaand de algemene maatregelen die niet aan één specifieke locatie zijn verbonden:

Jaar	Maatregel
2022	• Renovatie diverse middeneilanden rotondes • NJO hoofd(fiets)wegbewijzering • Diverse boomvervangingen • Duurzaamheidsmaatregelen • Vervanging faunarasters • NJO hoofd (fiets)bewijzering, schilderen • NJO droogte-schade wegen • OVI Energieaansluiting in eigen kast • Jaarlijkse bijdrage baggeren
2023	• VRI's voorzien van noodstroom {UPS, 39 st} • Vervangen ledarmaturen • Vervangen complete OVI installatie diverse lokaties • Duurzaamheidsmaatregelen
2024	• Vervangen complete OVI installatie diverse lokaties • Aansluitingen De-icers bij de buitensluizen
2026	• Renovatie diverse middeneilanden rotondes

Maatregelen 2022

MAATREGELENLIJST INVESTERINGEN, BEHEER, ONDERHOUD EN VERVANGINGEN INFRASTRUCTUUR 2022 - 2026

Meerjarige projecten en projecten 2022



Meerjarige projecten

- A: Groot onderhoud bruggen en sluisen (GOBS)
- B: Ontsluitingsweg Urk
- C: Roggebotsluis/Hanzeweg - nieuwe brug, ongelijkvloerse kruising, verbreding, en fietspad Voorlanden
- D: Laan van Nieuw Land - aanleg weg
- E: Ganzenweg/Harderhaven - ongelijkvloerse kruising
- F: Hogering - verdubbeling en ongelijkvloerse kruisingen

Projecten 2022

Noordoostpolder

- 01. Wrakkenweg - vervangen bomen
- 02. Banterweg - vervangen brugleuningen
- 03. Banterweg - rotonde
- 04. Kuinderweg - boomvervanging
- 05. Oosterringweg - reconstructie
- 06. Marknesserweg - onderhoud schoupad
- 07. Zuiderringweg - verharding fietspad
- 08. Zuiderringweg - onderhoud verharding en damwand en verbreding
- 09. Akkerstraat - vervangen brugleuningen
- 10. Domineesweg - voertuigerende brugleuningen
- 11. Friese sluis en Marknessersluis - vervangen asfalt

Oostelijk Flevoland

- 12. Kamperhoekweg - reconstructie rotonde
- 13. Dronerringweg - verharding fietspad en bushalte
- 14. Lage Vaart - vervangen damwand
- 15. Swifterweg - onderhoud verharding en rotonde
- 16. Bremerbergweg - onderhoud, verbreding, verbetering kruispunt en aanleg faunatunnels
- 17. Elburgerbrug - fietspaden
- 18. Gemaal Lovink - brug

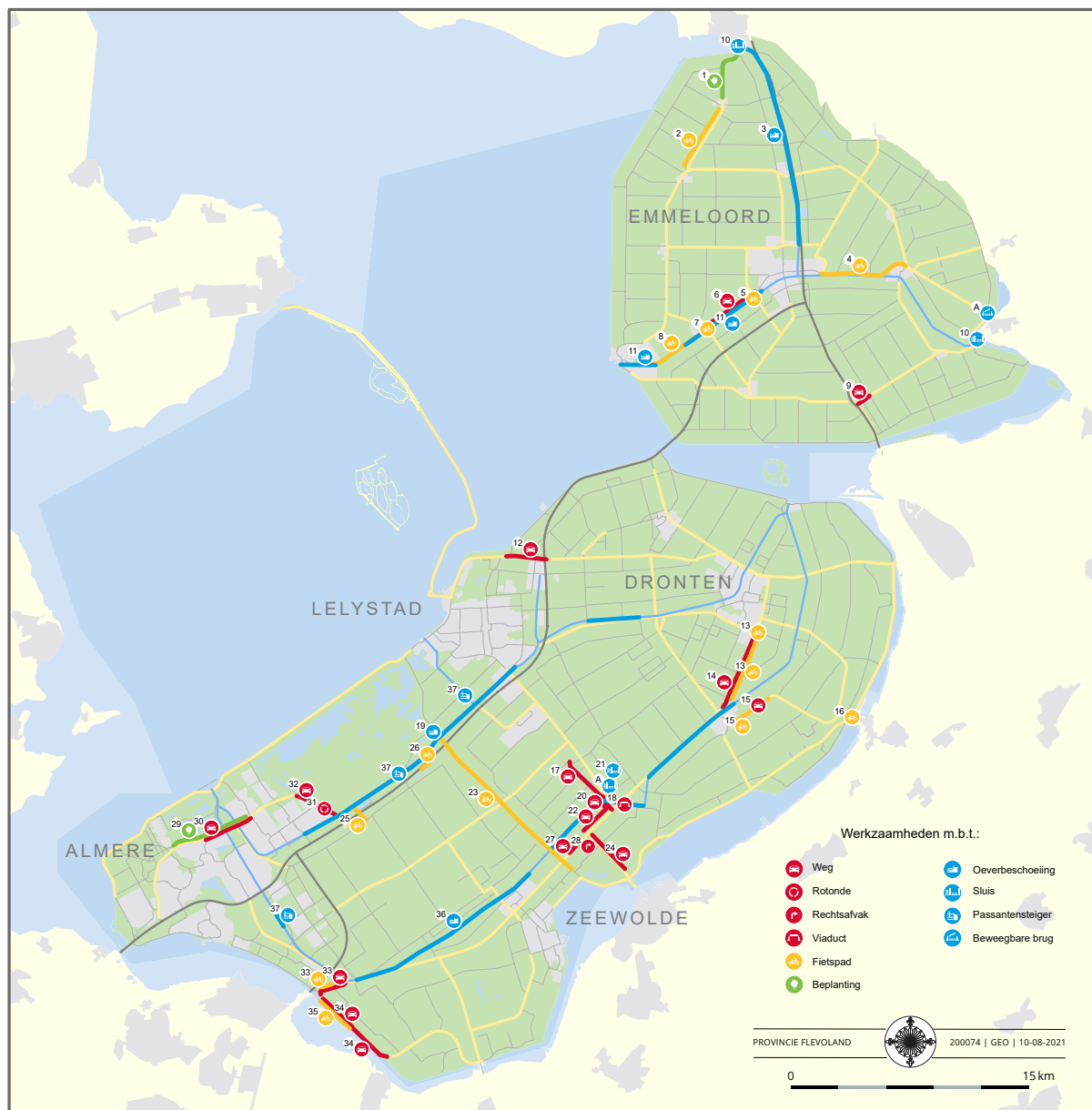
Zuidelijk Flevoland

- 19. Vogelweg - onderhoud rijbaan en boomvervanging
- 20. Roerdompweg - onderhoud rijbaan
- 21. Oostvaardersdijk - Bloq van Kuffeler
- 22. Zuiderluis - aanvaarbeveiliging
- 23. Tussering - vervangen bomen
- 24. Waterlandseweg - fietsparkeervoorzieningen bij bushaltes

Maatregelen 2023

MAATREGELENLIJST INVESTERINGEN, BEHEER, ONDERHOUD EN VERVANGINGEN INFRASTRUCTUUR 2022 - 2026

Meerjarige projecten en projecten 2023



Meerjarige projecten

A: Groot onderhoud bruggen en sluisen (GOBS)

Projecten 2023

Noordoostpolder

01. Gemaalweg - vervangen bomen
02. Wrakkenweg - herstel fietspad
03. Lemstervaart - vervangen damwand
04. Marknesserweg - fietspad
05. Urkerweg - fietsoversteek en OVI
06. Urkerweg - onderhoud rijbaan en verbreding
07. Tollebeek - fietspad
08. Urkerweg - fietspad
09. Baan - onderhoud rijbaan
10. Friese sluis en Voorstersluis - renovatie schotbalkenloodsen
11. Urkervaart - oeverwerkzaamheden

Oostelijk Flevoland

12. Houtribweg - onderhoud rijbaan
13. Biddingringweg - fietspad en fietshek rotonde
14. Biddingringweg - onderhoud rijbaan
15. Oldebroekerweg - fietspad en brug
16. Elburgenweg - fietspad
17. Larserpad - onderhoud rijbaan en verbreding
18. Gooiseweg - viaduct over Hoge vaart
19. Lage Vaart - oeverwerkzaamheden

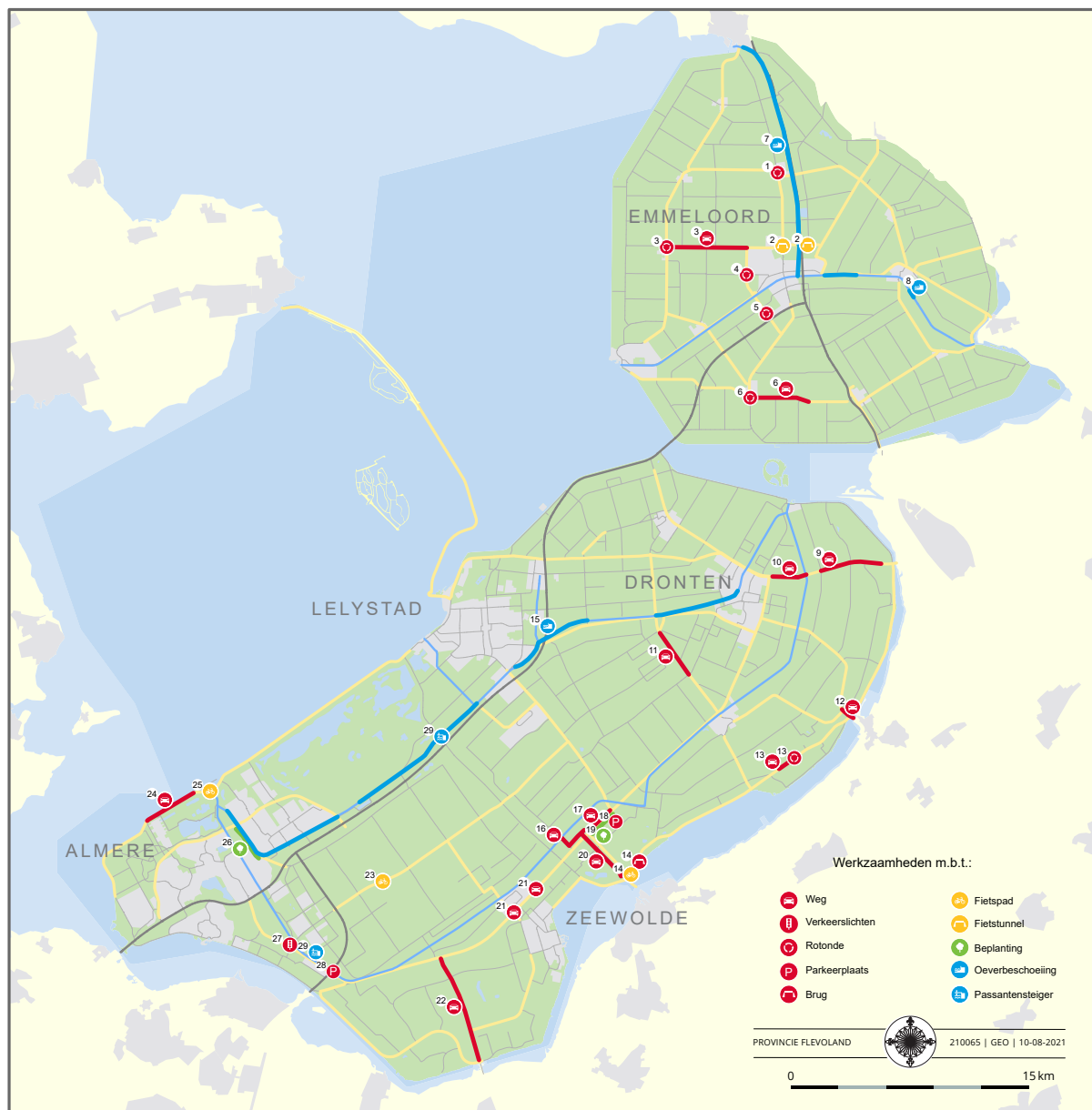
Zuidelijk Flevoland

20. Larsenweg - onderhoud rijbaan
21. Larsersluis - vervangen sluisdeuren
22. Futenweg - onderhoud rijbaan en verbreding
23. Knarweg - onderhoud fietspad
24. Ganzenweg - onderhoud rijbaan
25. Grote Trap - fietsoversteek
26. Ooievaarsplas - fietspad
27. Gooiseweg - onderhoud rijbaan
28. Gooiseweg - aanleggen extra rechtsafvak
29. Hoge Ring - vervangen bomen
30. Hoge Ring/Buitering - verharding rijbaan
31. Buitering - onderhoud rijbaan
32. Buitering - verharding rotonde
33. Gooimeerdijk Oost - onderhoud rijbaan, onderhoud en aanvullen fietspad
34. Eemmeerdijk - onderhoud verharding, verbreding en bermversteving
35. Eemmeerdijk - fietspad
36. Hoge Vaart - oeverwerkzaamheden
37. Aanleg passantensteigers

Maatregelen 2024

MAATREGELENLIJST INVESTERINGEN, BEHEER, ONDERHOUD EN VERVANGINGEN INFRASTRUCTUUR 2022 - 2026

Meerjarige projecten en projecten 2024



Projecten 2024

Noordoostpolder

01. Noorderringweg - rotonde
02. Muntweg - onderhoud fiets tunnels
03. Espelerweg - onderhoud rijbaan, verbreding en reconstructie rotonde
04. Hannie Schaftweg - onderhoud rotonde Pilotenweg
05. Hannie Schaftweg - onderhoud rotonde Titaniumweg
06. Schokkerringweg - onderhoud rotonde en rijbaan en verbreding
07. Lemstervaart - oeverwerkzaamheden
08. Zwolsevaart - oeverwerkzaamheden

Oostelijk Flevoland

09. Hanzeweg parallelweg - onderhoud rijbaan
10. Hanzeweg - onderhoud rijbaan
11. Swifterweg - onderhoud rijbaan
12. Elburgerweg - onderhoud rijbaan
13. Spijweg - onderhoud rijbaan en rotonde Walibi
14. Harderdijk - onderhoud fietspad en brugdek Blauwe Dromer
15. Lage Vaart - oeverwerkzaamheden

Zuidelijk Flevoland

16. Knaarweg - onderhoud rijbaan
17. Goolseweg - onderhoud rijbaan
18. Goolseweg - onderhoud parkeerplaatsen
19. Goolseweg - vervangen bomen
20. Ganzenpad - onderhoud rijbaan en verbreding
21. Goolseweg - onderhoud opstelvakken
22. Nijkerkerweg - aanbrengen graskanttegels
23. Vogelweg - kruispunt fietspad
24. Oostvaardersdijk - onderhoud rijbaan, verbreding en onderhoud parkeerplaatsen
25. Oostvaardersdijk - fietspad Blocq van Kuffeler
26. Tussenring - vervangen bomen
27. Waterlandseweg - vervangen verkeersregelinstantie
28. Waterlandseweg - onderhoud en uitbreiding carpoolplaats
29. Passantensteigers De Knar en Binnenzee - onderhoud

Maatregelen 2025

MAATREGELENLIJST INVESTERINGEN, BEHEER, ONDERHOUD EN VERVANGINGEN INFRASTRUCTUUR 2022 - 2026

Meerjarige projecten en projecten 2025



Projecten 2025

Noordoostpolder

01. Friese sluis - betononderhoud basculekelder
02. Venelaan - onderhoud rijbaan
03. Westerringweg - onderhoud fietspad
04. Espelerringweg - onderhoud fietspad
05. Domineesweg - onderhoud fietspad
06. Domineesweg / Ploegstraat - onderhoud rotonde
07. Kuinderweg - onderhoud rijbaan
08. Lemstervaart - gordingen en/of onderhoud NVO

Oostelijk Flevoland

09. Markerwaardijk - diverse werkzaamheden verkeersveiligheid
10. Kamperhoekweg - onderhoud rijbaan
11. Lisdoddeweg - onderhoud rijbaan
12. Elburgerweg / Spijkweg - vervangen VRI
13. Elburgerbrug
14. Biddingringweg - onderhoud rijbaan en verbreding
15. Larsenweg / Vogelweg - vervangen VRI
16. Lage vaart - vervangen damwand en/of onderhoud NVO

Zuidelijk Flevoland

17. Vogelweg - onderhoud fietspad
18. Hoge Vaart - vervangen damwand en/of onderhoud NVO

Maatregelen 2026

MAATREGELENLIJST INVESTERINGEN, BEHEER, ONDERHOUD EN VERVANGINGEN INFRASTRUCTUUR 2022 - 2026

Projecten 2026



Projecten 2026

Noordoostpolder

01. Wrakkenweg - vervangen bomen fase 2
02. Wrakkenweg - onderhoud rijbaan
03. Hannie Schaftweg - onderhoud rijbaan en verbreding
04. Hannie Schaftweg / Randweg - onderhoud rotonde
05. Schokkerringweg - onderhoud rijbaan en verbreding
06. Vollenhoverkanaal - baggeren
07. Zwolsevaart - vervangen damwand en/of onderhoud NVO
08. Lemstervaart - vervangen damwand en/of onderhoud NVO

Oostelijk Flevoland

09. Biddingringweg parallelweg - onderhoud rijbaan
10. Hoge vaart - vervangen damwand

Zuidelijk Flevoland

11. Nijkerkseweg / Spiekweg - aanpassen kruising
12. Waterlandseweg - vervangen populieren
13. Lage vaart - onderhoud NVO



3. Budget 2020-2023

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 het voorkomen 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, bestrijding van ziekten en plagen). De gladheidbestrijding is opgenomen bij het 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 onderhoud uit te voeren en een onderdeel van het areaal om die reden integraal vervangen moet worden.

Jaarlijks Onderhoud en gladheidbestrijding

In de begroting wordt elk jaar een budget opgenomen voor jaarlijks onderhoud. In de periode 2020-2023 is dat ca. €8.5 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 of als gevolg van calamiteiten;
- groen onderhoud: maaien bermen, snoeien beplanting en bomen, bestrijding overlast soorten;
- 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 hebben 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. (€34,0 mln. geïndexeerd) beschikbaar.

Hiervan is tot medio 2021 €16,3 mln. besteed en verplicht. Dat is bijna 50% van het totaal.

Het budget voor Jaarlijks Onderhoud staat hiermee onder druk. De reserve is te klein om grote tegenvallers op te vangen.

JO beschikbaar en besteed/verplicht 2020-2021



JO besteed en verplicht in 2020-medio 2021 tov totaal beschikbare bedrag 2020-2023 (Peildatum juli 2021, eD 2638758)

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

Op grond van de berekeningen zoals die zijn uitgevoerd voor de SUP 2.0 was er een verwacht tekort voor het jaarlijks onderhoud voor de periode 2020-2023 van ca €1,25 mln. per jaar. Dit tekort wordt nu jaarlijks gedekt vanuit de reserve activering vervangingsinvesteringen en vanuit deze reserve toegevoegd aan de exploitatie JO. Deze aanvulling is dus onderdeel van het genoemde beschikbare budget van €34,0 mln. 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 2022)

Bedragen x € 1.000	01-01-2020	Bij	Af	31-12-2020
B036 Egalisatiereserve Jaarlijks onderhoud	117	0	61	56

Op grond van de Perspectiefnota 2021 is een bedrag beschikbaar gesteld voor cybersecurity bij bruggen en sluizen. Dit bedrag is toegevoegd aan het budget voor JO: in 2022 en 2023 beide €75K.

Gladheidsbestrijding

Voor de gladheidsbestrijding wordt jaarlijks een vast bedrag beschikbaar gesteld in de begroting. Voor de periode 2020-2023 is dat ca. €1,038 mln. per jaar.

Vanwege de onvoorspelbaarheid van gladheid is er een egalisatiereserve voor gladheid in het leven geroepen (B030). De kosten van gladheidsbestrijding 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.

In het winterseizoen 2020/2021 met veel sneeuwval en hoge windsnelheden waren de uitgaven aanzienlijk hoger dan in de matige winters daarvoor. In de eerste helft van 2021 is ca. €1,15 mln. uitgegeven. Om deze kosten te dekken moet dus al een beroep op de reserve gedaan worden. Daarnaast staat aan verplichtingen nog een bedrag open van ca. €545.000. Ongeveer de helft daarvan is gereserveerd voor materieel en onderhoud, de andere helft is gereserveerd voor strooiacties in de rest van dit kalenderjaar. Alleen als dit najaar weinig kosten gemaakt hoeven te worden is het saldo van de reserve gladheid voldoende om de kosten te dekken.

Stand Egalisatiereserve Gladheidsbestrijding (begroting 2022)

Bedragen x € 1.000	01-01-2020	Bij	Af	31-12-2020
B030 Egalisatie gladheidsbestrijding	307	193	0	500

Conclusie:

De uitgaven en aangegane verplichtingen voor het jaarlijks onderhoud in relatie tot de budgetten staan onder druk. De verwachting is dat het restant van het saldo van de reserve JO ultimo 2021 aangesproken gaat worden. De reserve is te klein om eventuele grote tegenvallers op te vangen zoals de gevolgen van extreme weersomstandigheden of niet verhaalbare schades. De uitgaven en aangegane verplichtingen voor gladheidsbestrijding kunnen, afhankelijk van de weersomstandigheden dit najaar, in 2021 leiden tot uitputting van de reserve, en mogelijk tot tekorten.

Niet Jaarlijks Onderhoud

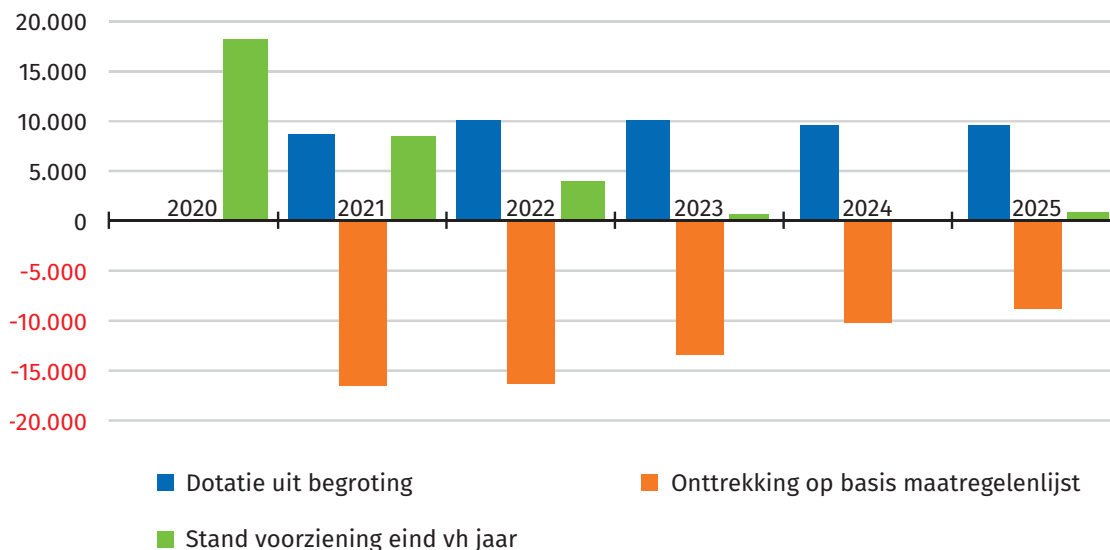
Bij niet-jaarlijks onderhoud (groot onderhoud) gaat het om onderhoud dat eens in de 5 á 15 jaar plaats vindt, maar geen totale vervanging is. Het grootste gedeelte van het niet-jaarlijks onderhoud wordt gevormd door het onderhoud aan onze wegen. Uitgaande van ca. 600 km weg en een gemiddelde levensduur 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.). In 2022 en 2023 is de dotatie verhoogd met €0,5 mln. per jaar voor het versnellen van CO2 reductie bij projecten beheer en onderhoud. Tot en met 2024 is de onttrekking aan de voorziening hoger dan de dotatie (de rode balken). Dit komt o.a. 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) conform de eisen op grond van de BBV, maar de marges zijn klein. Stijgende materiaalkosten kunnen bijvoorbeeld tot hogere noodzakelijke uitgaven gaan leiden, waardoor de voorziening onder druk komt te staan.

Stand voorziening NJO



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, maar de marges zijn klein.

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 werkelijke jaarlijkse kapitaallasten voor de 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. Binnenkort worden de totale kapitaalslasten hoger dan de jaarlijkse storting.

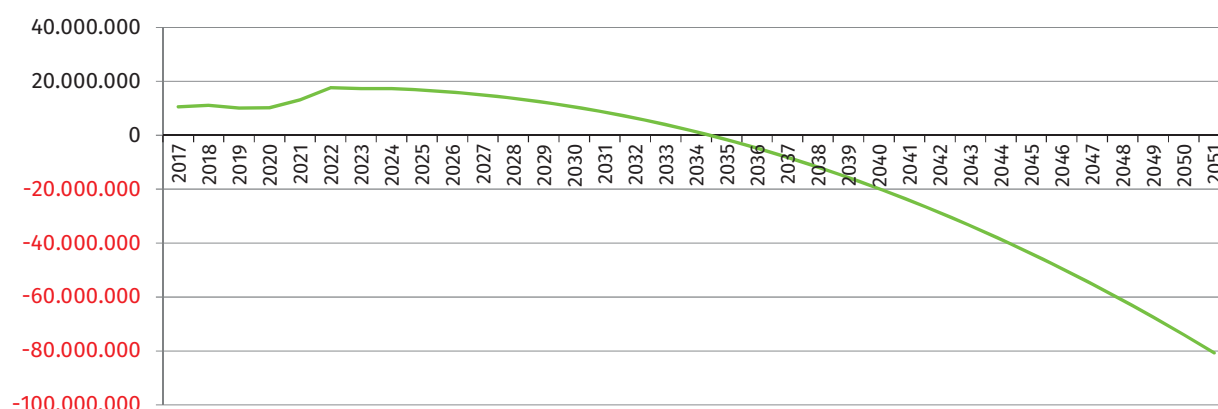
In de SUP 2.0 is een berekening gemaakt wanneer de reserve op zijn grootst is (in 2028, met een vulling van ca. €21 mln.) en wanneer de reserve door het nulpunt gaat (2042).

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. Of dit werkelijk gebeurt is mede afhankelijk van de ontwikkeling van kostprijzen in de markt.

De reserve is voldoende om de geplande vervangingsinvesteringen te financieren.

Verloop reserve VWI 2017 – 2050 op basis van begroting 2022



Conclusie:

De geprogrammeerde vervangingsinvesteringen zijn groter dan het vooraf berekende *gemiddelde* bedrag. Het beschikbare bedrag in de reserve activering kapitaalslasten vervangingsinvesteringen is hiervoor voldoende.

Conclusies

Medio 2021 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.

Voor de gladheidbestrijding is een winstwaarschuwing op zijn plaats: alleen als er het komende winterseizoen weinig acties nodig zijn, is de reserve voldoende om de extra kosten te dekken die in het afgelopen winterseizoen als gevolg van de weersomstandigheden gemaakt zijn.

Ook de reserve JO staat onder druk en is te klein om grote tegenvallers op te vangen, bijvoorbeeld als gevolg van extreem weer of door grote onverhaalbare schades.

In zijn algemeenheid moet opgemerkt worden dat de hier gepresenteerde cijfers zijn gebaseerd op kostenkengetallen uit het verleden. Eventuele grote prijsstijgingen zullen tot problemen leiden.

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

Augustus 2022
eDocs #2789452