



PROVINCIE FLEVOLAND



Meerjarenprogramma

Beheer en onderhoud en Vervangingsinvesteringen
Infrastructuur (MBVI) 2023

Inhoud

Inleiding	3
1. Kwaliteitsniveaus en prestatie-indicatoren	4
2. Maatregelen 2023 - 2027	7
Maatregelen 2023	9
Maatregelen 2024	10
Maatregelen 2025	11
Maatregelen 2026	12
Maatregelen 2027	13
3. Budget 2020-2023	14
Jaarlijks Onderhoud en gladheidbestrijding	15
Gladheidbestrijding	17
Niet Jaarlijks Onderhoud (NJO)	18
Conclusies	21

Inleiding

MBVI 2023 op basis van SUP 2.0

Dit Meerjarenprogramma Beheer en onderhoud en Vervangingsinvesteringen Infrastructuur (hierna; MBVI) 2023 is gebaseerd op de afspraken die zijn gemaakt in het Strategisch Uitvoeringsprogramma beheer en onderhoud infrastructurele kapitaalgoederen 2020-2023 (hierna; SUP 2.0). De SUP 2.0 is in 2019 door PS vastgesteld, tegelijkertijd met de begroting. In 2023 zal aan PS de SUP 3.0 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 in de periode 2023-2027, 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 rekeningresultaat 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 2022 zijn momenteel in uitvoering en de maatregelenlijst 2023-2027 is opgesteld. De financiële consequenties van deze maatregelenlijst zijn in dit MBVI en in de begroting 2023 verwerkt (paragraaf 3).



1. Kwaliteitsniveaus en prestatie-indicatoren

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 vanuit de CROW en NEN, voor zover deze beschikbaar zijn. 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.

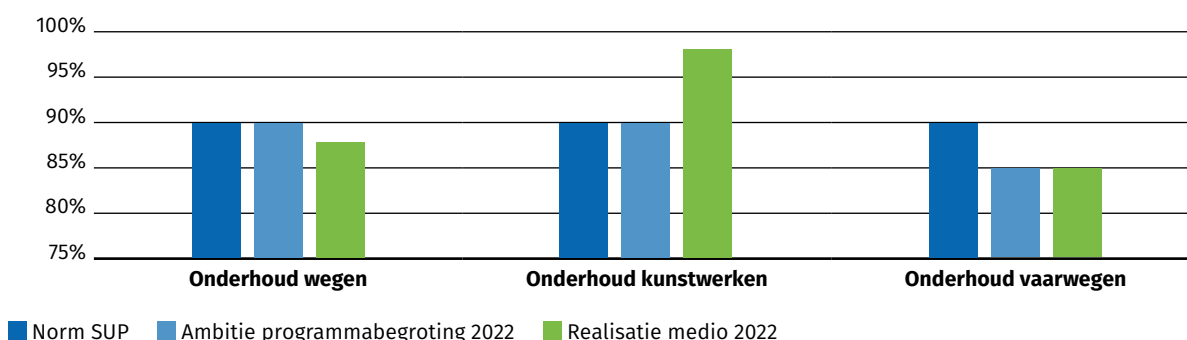
Onderwerp	Indicator	Norm
Kwaliteit wegen	Onderhoudstoestand wegen	Minimaal 90% van de wegen heeft niveau B of hoger.
Kwaliteit vaste kunstwerken	Onderhoudstoestand vaste kunstwerken m.u.v. duikers	Minimaal 90% van de kunstwerken heeft niveau B of hoger.
Kwaliteit oeverconstructies	Onderhoudstoestand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

Medio 2022 voldoen we met de wegen bijna aan de norm uit de programmabegroting en de SUP 2.0 (88% i.p.v. 90%). In het najaar wordt nog circa 13,5 km weg in onderhoud genomen. Daarmee verwachten we aan het eind van het jaar te voldoen aan beide normen.

Uit onderstaand overzicht blijkt dat we met kunstwerken voldoen aan de normen uit de programmabegroting en de SUP 2.0.

Met de oeverconstructies voldoen we aan de ambities uit de programmabegroting. Voor de oeverconstructies staat voor 2022 een lager ambitieniveau in de programmabegroting dan in de SUP 2.0, omdat we bezig zijn met een inhaalslag. Daarnaast hebben we te maken een ontoereikend budget, waardoor andere keuzes gemaakt moeten worden. Dit is medegedeeld aan PS middels een mededeling over de voortgang (eDocs 2876671). De meest druk bevaren vaarwegen worden als eerste opgeknapt. Door middel van een wekelijkse schouw houden we in de gaten dat er geen onveilige situaties op het water ontstaan. Voor de overige trajecten zal de komende periode bekeken worden hoe de materiaalkosten zich verder ontwikkelen en hoe het vervolg van het programma het beste kan worden ingestoken. De norm van 90% verwachten we komende jaren als gevolg van bovenstaand nog niet te bereiken.

Onderhoud 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 sluisen.

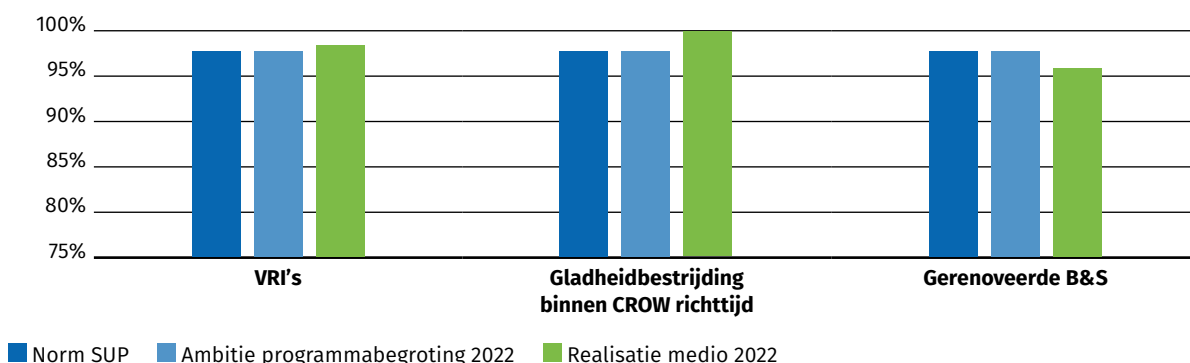
Onderwerp	Indicator	Norm
Beschikbaarheid verkeersregelininstallaties (VRI)	Uitval VRI als gevolg van storingen	De beschikbaarheidsgraad van de VRI's is minimaal 98%.
Gladheidsbestrijding	Gladheid: Uitruk en actietijd conform de CROW-richtlijn 2017	98% van de gladheidsbestrijdingsacties voldoet aan de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

Voor zowel de beschikbaarheid van de VRI's en de gladheidsbestrijding voldoen we ruim aan de norm. Bij de bruggen en sluisen beoordelen we de beschikbaarheid van de gerenoveerde bruggen en sluisen. In 2022 zijn de Urkersluis, Friesesluis, Ketelsluis, Kampersluis, Noordersluis, Arie de Witbrug, Zwolsebrug, Tollebekerbrug en de Elburgerbrug opgeleverd. Voor de gerenoveerde objecten voldoen we niet aan de gestelde normen (95,35% versus 98%). Om het percentage duiding te geven, het betreft zo'n 120 uur aan storingstijd over de verschillende objecten, over een totaal van zo'n 2560 bedieningsuren van het afgelopen half jaar.

Voor bovenstaande is volgende verklaring.

- Het nieuwe besturingssysteem is geavanceerd en voldoet aan de laatste stand van de techniek t.a.v. machineveiligheid. Het veiliger maken van machinebewegingen heeft tot gevolg dat tijdens het openen en sluiten van een brug en het schutten van een sluis op veel aspecten wordt gemonitord of het proces veilig verloopt. Hiermee is de kans groter geworden dat er een keer een afwijking wordt geconstateerd en het systeem automatisch wordt gestopt.
- Kinderziektes welke gebruikelijk optreden na de oplevering van een omgebouwde brug of sluis, veroorzaakt door afstellingen sensoren en aandrijvingen. Deze blijken soms te gevoelig afgesteld te staan waardoor storingen ontstaan, instellingen van sensoren en aandrijvingen moeten dan worden gewijzigd. Het oplossen van deze storingen valt overigens binnen de garantie vanuit de aannemer.

Beschikbaarheid - norm 98%



Conclusies

Het is de verwachting dat eind 2022 de indicatoren voor de wegen, kustwerken, VRI's en de gladheidbestrijding voldoen aan de normen vanuit de SUP2.0 en de ambities uit de programmabegroting.

De oeverbeschoeiingen voldoen wel aan de bijgestelde norm vanuit de programmabegroting, maar niet aan de norm vanuit de SUP2.0. Door de extreme prijsstijgingen is het budget ontoereikend en is het project rondom het vervangen van de oeverbeschoeiingen on-hold gezet. Daarom verwachten we de komende jaren nog niet te voldoen aan de 90% norm vanuit de SUP2.0. Doordat we de meest urgente locaties aanpakken verwachten we komende jaren wel te voldoen aan de normen vanuit de programmabegroting.

In 2023 moeten er nog bruggen en sluizen worden omgebouwd, zijn kinderziektes bij net omgebouwde objecten mogelijk en blijven we met het oude en nieuwe bedieningssysteem naast elkaar werken. De inschatting is dat ook in 2023 het streefcijfer van 98% beschikbaarheid niet volledig gehaald wordt.



2. Maatregelen 2023 - 2027

In deze paragraaf treft u een overzicht van de maatregelen met kaartbeeld voor de komende jaren (2023 - 2027). Daarnaast laten wij voor de verschillende financieringsbronnen de uitgaven zien, op een geaggregeerd niveau, conform de maatregelenlijst 2023 - 2027. In de maatregelenlijst is per project/maatregel aangegeven wat de uitgaven zijn. In de tabellen zijn deze bedragen per regio, grote projecten of algemeen gebundeld.

Soms worden projecten (deels of volledig) vanuit het programma Mobiliteit en Ruimte gefinancierd, de zogenoemd ontwikkelinvesteringen (OI). De verantwoording en aanvragen van de kredieten voor ontwikkelinvesteringen doorlopen een andere route en zijn daarom niet in het MBVI opgenomen.

Doorgaans worden "Grote Projecten", gefinancierd vanuit OI en zijn deze gekoppeld aan het programma Mobiliteit en Ruimte. De huidige grotere projecten, zoals de Hoge Ring, Roggebot en GOBS en de daarbij behorende uitgaven zijn weergegeven in de tabellen, exclusief de bedragen vanuit OI. Grotere projecten die later worden opgestart, zijn met het vaststellen van het nieuwe Programma Mobiliteit en Ruimte via het bestedingsplan vastgesteld. Daarom worden grote projecten vanaf 2023 niet meer opgenomen in het MBVI. Daarom ziet u vanaf 2024 in de tabellen geen Grote Projecten in de tabellen terug.

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). De nadere definiëring van deze bronnen zijn beschreven in hoofdstuk 3.

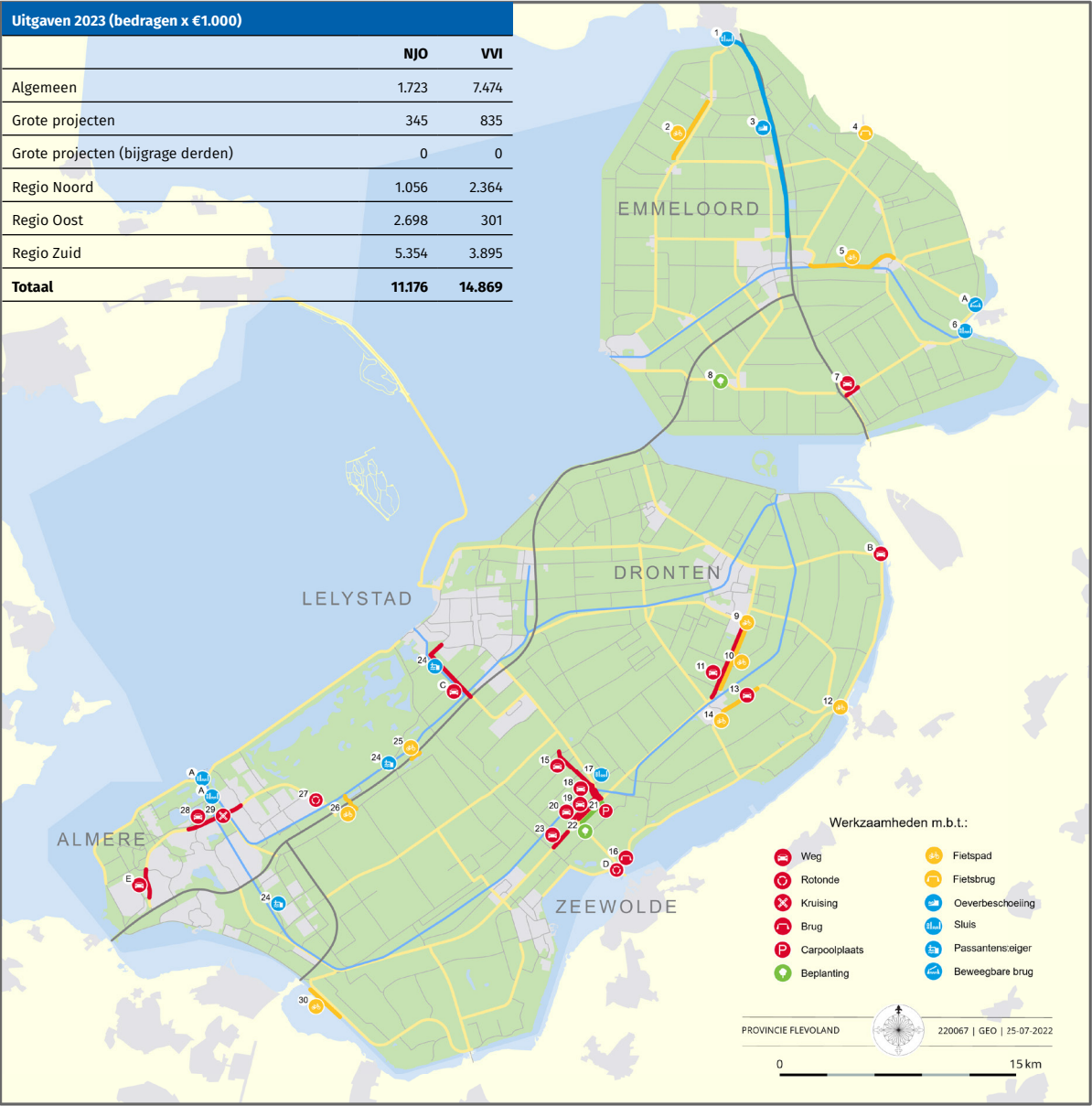
De maatregelen voor 2023 en 2024 staan in principe vast, voor latere jaren zijn er door allerlei omstandigheden nog wijzigingen en aanvullingen mogelijk. Actualisatie vindt plaats op basis van (externe) inspecties en (interne) schouw om ervoor te zorgen dat onze infrastructuur aan de normen voldoet. In de eerstvolgende tabel op pagina 7 algemene maatregelen die niet aan één specifieke locatie zijn verbonden.

2023	2025
• Duurzaamheidsmaatregelen • VRI's voorzien van UPS (39 st) • Bruggen en sluizen LOTO systeem (veiligheids-systeem elektrische/mechanische installaties) • VISI (software projectorganisatie) • iAsset (beheersysteem) • Aanpak Essentaksterfte, kappen en vervangen essen • Vervangen ledarmaturen • Vervangen gehele OVI installaties op enkele locaties • Vervangen hoofd(fiets)bewegwijzering • NJO hoofd (fiets)bewijzering, schilderen • NJO vorstschade wegen onvoorzien • NJO betononderhoud kunstwerken • NJO balissen • Aanplant nieuwe bomen langs provinciale wegen • Aanleg 3 passantensteigers • Oeververvanging diverse Vaarwegen • Renovatie boot • Niet jaarlijks onderhoud bestaande natuurvriendelijke oevers Flevoland	• Nader te plannen NJO • Vervangen hoofd(fiets)bewegwijzering • NJO herstel vorstschade wegen • VVI Vervanging van rasters • NEN 2767-4 inspectie en NEN3140 inspectie • Schilderen landverkeersseinen • Nautisch beheer • NJO betononderhoud kunstwerken • VISI (software projectorganisatie) • iAsset (beheersysteem)
	2026
	• Diverse middeneilanden rotondes • Vervangen hoofd(fiets)bewegwijzering • NJO vorstschade wegen • NJO betononderhoud kunstwerken • Jaarlijkse bijdrage baggeren • VISI (software projectorganisatie) • iAsset (beheersysteem)
	2027
2024	• Vervangen hoofd(fiets)bewegwijzering • NJO vorstschade wegen • NJO betononderhoud kunstwerken • VISI (software projectorganisatie) • iAsset (beheersysteem)
• VISI (software projectorganisatie) • iAsset (beheersysteem) • Carpoolplaatsen voorzieningen, uitbreiding • Vervangen hoofd(fiets)bewegwijzering • NJO vorstschade wegen onvoorzien • NJO betononderhoud kunstwerken • Maatregelen faunavoorzieningen • Enkele passantensteigers Binnenzee, de Kant en de Knar • NJO Passantensteigers • eCliq sloten bruggen en sluizen en VRI/OVI • Aansluitingen De-icers bij de buitensluizen	

Maatregelen 2023

MAATREGELENLIJST INVESTERINGEN, BEHEER, ONDERHOUD EN VERVANGINGEN INFRASTRUCTUUR 2023 - 2027

Meerjarige projecten en projecten 2023



Meerjarige projecten

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

Projecten 2023

Noordoostpolder

01. Friesesluis - renovatie schotbalkenloodsen
02. Wrakkenweg - herstel fietspad
03. Lemstervaart - vervangen damwand
04. Kuinderweg - vervangen fietsbrug
05. Marknesserweg - onderhoud fietspad
06. Voorstersluis - vervangen sluisdeuren
07. Baan - onderhoud rijbaan
08. Domineesweg - vervangen boombeplanting

Oostelijk Flevoland

09. Dronterringweg - hekwerk fietspad
10. Biddingringweg - onderhoud fietspad
11. Biddingringweg - onderhoud rijbaan
12. Elburgerweg - onderhoud fietspad
13. Oldebroekerweg - onderhoud brug
14. Oldebroekerweg - onderhoud fietspad
15. Larserpad - onderhoud rijbaan en verbreding
16. Harderdijk - reparatie brug

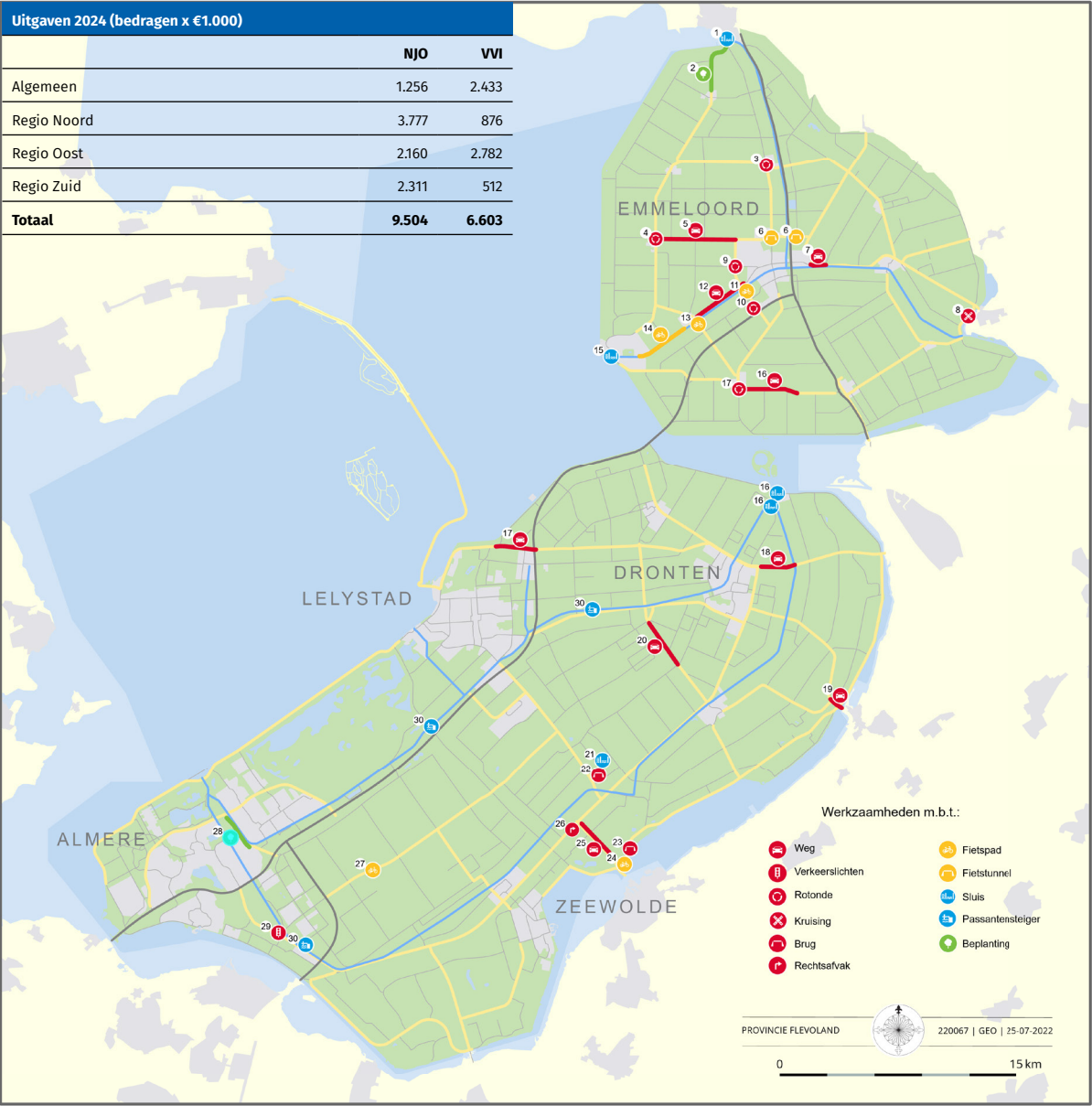
Zuidelijk Flevoland

17. Larsersluis - vervangen sluisdeuren
18. Larserweg - onderhoud rijbaan
19. Futenweg - onderhoud rijbaan en verbreding
20. Gooiseweg - onderhoud rijbaan
21. Gooiseweg - verharding parkeerplaatsen
22. Gooiseweg - verwijderen bomen
23. Gooiseweg - onderhoud rijbaan
24. Aanleg passantensteigers
25. Ooievaarsplas - fietspad
26. Grote Trap - fietsbrug
27. Bultenring - verharding rotonde
28. Hogering/Ruitening - onderhoud rijbaan
29. Hogering - capaciteit aansluiting
30. Eemmerdijk - verharding fietspad

Maatregelen 2024

MAATREGELENLIJST INVESTERINGEN, BEHEER, ONDERHOUD EN VERVANGINGEN INFRASTRUCTUUR 2023 - 2027

Projecten 2024



Projecten 2024

Noordoostpolder

- 01. Friese sluis - vuilspuitinstallatie
- 02. Gemaalweg - vervangen bomen
- 03. Noorderringweg - verharding rotonde Banterweg
- 04. Espelerweg - verharding rotonde Westerringweg
- 05. Espelerweg - verharding rijbaan
- 06. Muntweg - onderhoud fiets-tunnels
- 07. Marknesserweg - verharding parallelweg
- 08. Repelweg - aansluiting MITC
- 09. Hannie Schaftweg - verharding rotonde Pilotenweg
- 10. Hannie Schaftweg - verharding rotonde Titaniumweg
- 11. Urkerweg - fietsoversteek Hannie Schaftweg
- 12. Urkerweg - verharding rijbaan
- 13. Urkerweg - verharding fietspad Tollebeek
- 14. Urkerweg - verharding fietspad
- 15. Urkersluis - vuilspuitinstallatie

Oostelijk Flevoland

- 16. Kampersluis en Ketelsluis - terreininrichting
- 17. Houtribweg - verharding rijbaan
- 18. Hanzeweg - verharding rijbaan
- 19. Elburgenweg - verharding rijbaan
- 20. Swifterweg - verharding rijbaan
- 21. Larsersluis - terreininrichting
- 22. Larsersluis - verharding brug Vleetweg
- 23. Harderdijk - brug Blauwe Dromer
- 24. Harderdijk - verharding fietspad

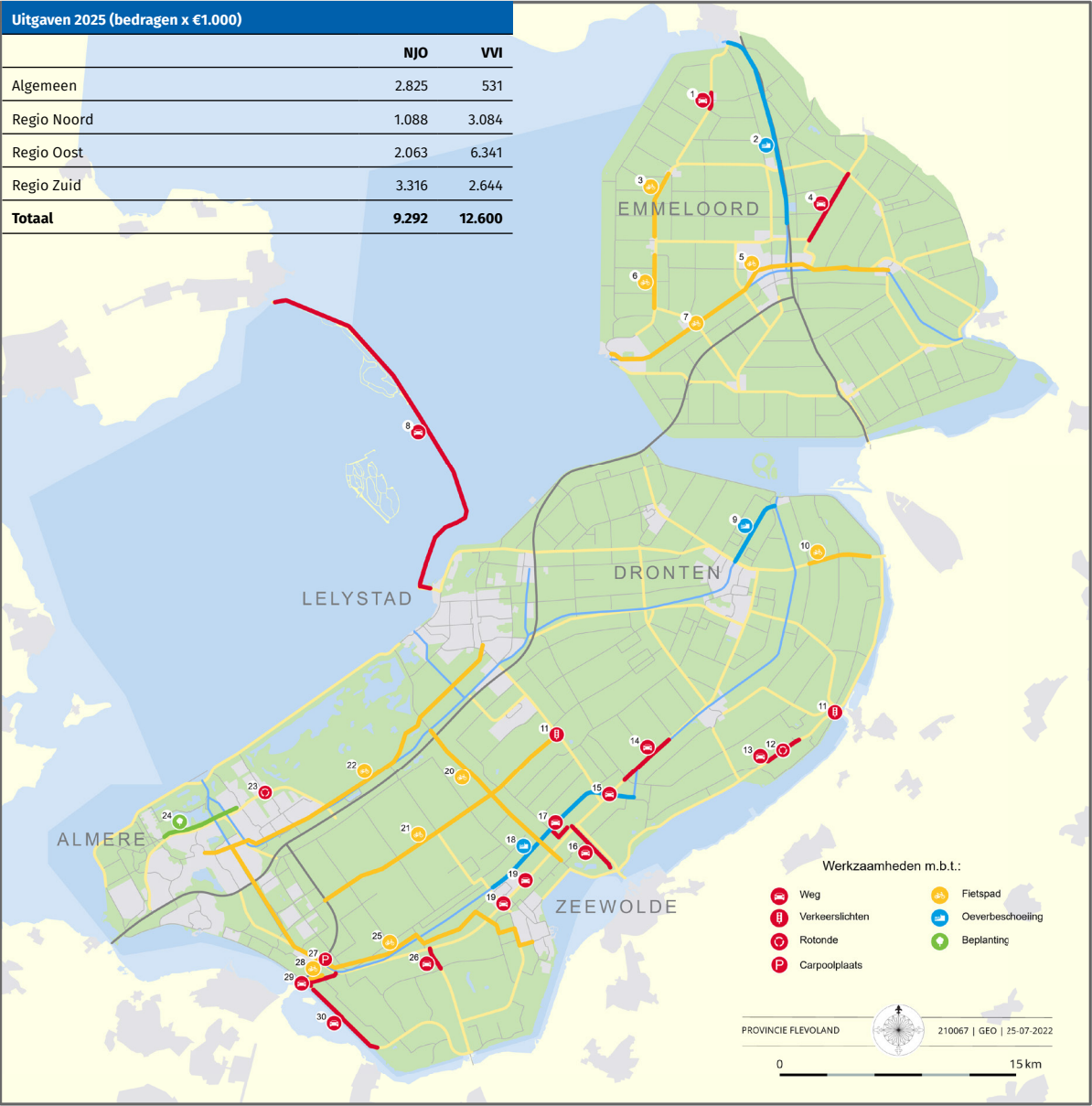
Zuidelijk Flevoland

- 25. Ganzenweg - verharding rijbaan
- 26. Gooiseweg - aanleg rechtsafvak
- 27. Vogelweg - kruispunt fietspad Grote Trap
- 28. Tussenring - kappen en planten bomen
- 29. Waterlandseweg - vervangen VRI
- 30. Passantensteigers De Knar, de Kant en Binnenzee - vervanging

Maatregelen 2025

MAATREGELENLIJST INVESTERINGEN, BEHEER, ONDERHOUD EN VERVANGINGEN INFRASTRUCTUUR 2023 - 2027

Projecten 2025



Projecten 2025

Noordoostpolder

- 01. Gemaalweg - verharding rijbaan
- 02. Lemstervaart - gordingen en/of onderhoud NVO
- 03. Westerringweg - verharding fietspad
- 04. Kuinderweg - verharding rijbaan en verbreding
- 05. Urk-Emmeloord-Marknesse - verkenning hoogwaardige fietsroute
- 06. Espelerringweg - verharding fietspad
- 07. Urkerweg - fietsonderdoorgang Tollebekerbrug

Oostelijk Flevoland

- 08. Markerwaardijk - diverse werkzaamheden verkeersveiligheid
- 09. Lage Vaart - vervangen damwand en/of onderhoud NVO
- 10. Hanzeweg - verharding fietspad noordzijde
- 11. Elburgerweg / Spijkweg - vervangen VRI
- 12. Spijkweg - verharding rotonde Walibi
- 13. Spijkweg - verharding rijbaan
- 14. Biddingringweg - verharding rijbaan
- 15. Goolseweg - verharding rijbaan brug

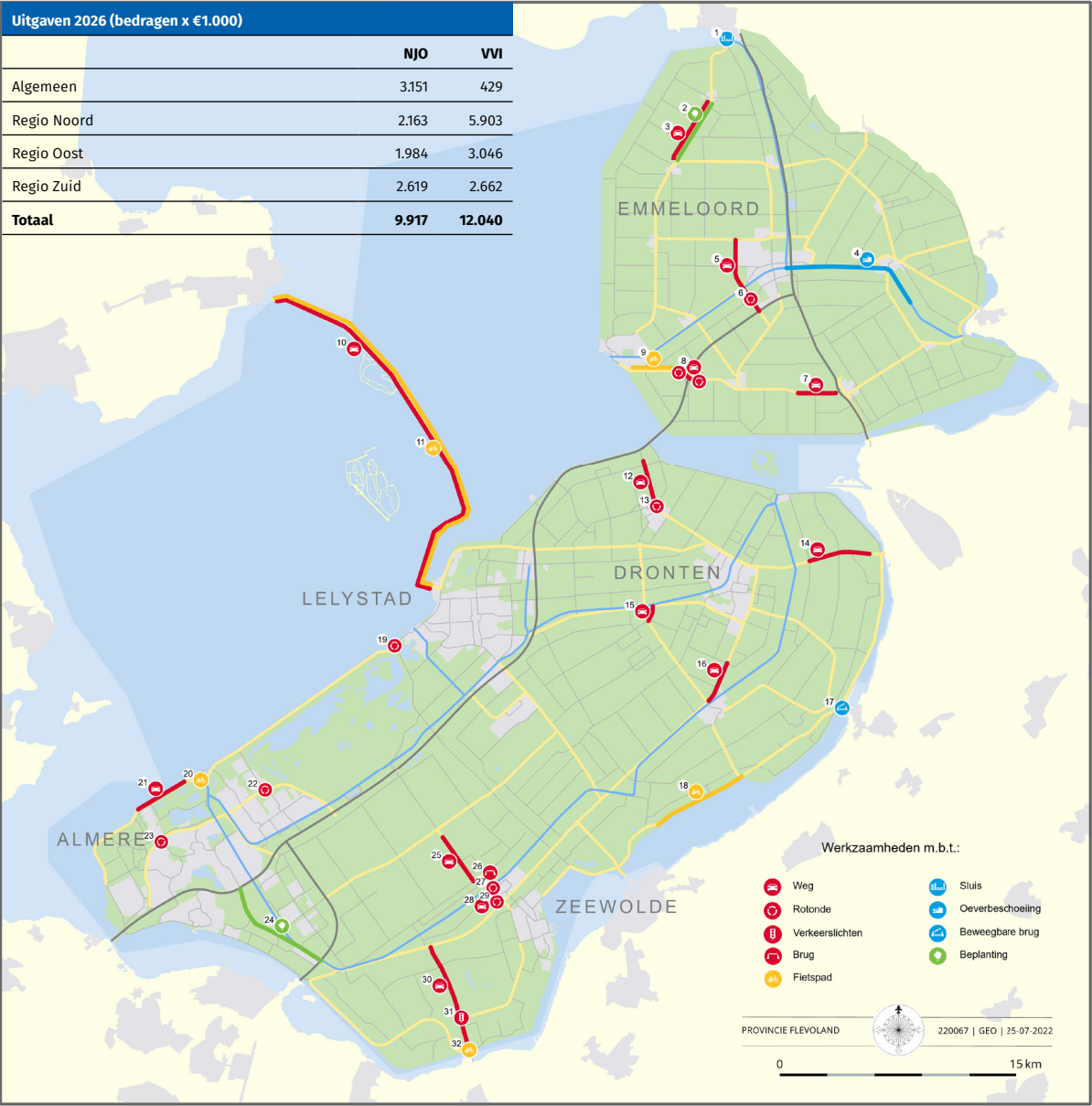
Zuidelijk Flevoland

- 16. Ganzenpad - verharding rijbaan en verbreding
- 17. Knarweg - verharding rijbaan
- 18. Hoge Vaart - vervangen damwand en/of onderhoud NVO
- 19. Gooise weg - verharding opstelvakken VRI's
- 20. Knardijk - onderhoud fietspad
- 21. Vogelweg - onderhoud fietspad
- 22. Almere-Lelystad - aanleg snelfietspad
- 23. Buitenring - ombouw turbotonde Bosranddreef
- 24. Hogering - vervanging bomen
- 25. Almere-Zeewolde - verkenning hoogwaardige fietsroute
- 26. Nijkerkerpad - verharding rijbaan
- 27. Waterlandseweg - uitbreiden en onderhoud carpoolplaats
- 28. Goolmeerdijk Oost - aanleg en verbreding fietspad
- 29. Goolmeerdijk Oost - verharding rijbaan
- 30. Eemmeerdijk - bermversteving

Maatregelen 2026

MAATREGELENLIJST INVESTERINGEN, BEHEER, ONDERHOUD EN VERVANGINGEN INFRASTRUCTUUR 2023 - 2027

Projecten 2026



Projecten 2026

Noordoostpolder

- 01. Friese sluis - onderhoud basculekelder
- 02. Wrakkenweg - vervangen bomen fase 2
- 03. Wrakkenweg - verharding rijbaan
- 04. Zwolsevaart - vervangen damwand en/of onderhoud NVO
- 05. Hannie Schaftweg - verharding rijbaan en verbreding
- 06. Hannie Schaftweg / Randweg - onderhoud rotonde
- 07. Schokkerringweg - verharding rijbaan en verbreding
- 08. Domineesweg - verharding rijbaan en rotondes
- 09. Domineesweg - verharding fietspad

Oostelijk Flevoland

- 10. Markerwaarddijk - verbetering verkeersveiligheid
- 11. Markerwaarddijk - onderhoud fietspad
- 12. Kamperhoekweg - verharding rijbaan
- 13. Dronterringweg - onderhoud rotonde De Kolk
- 14. Hanzeweg - verharding parallelweg
- 15. Lisdoddeweg - verharding rijbaan
- 16. Biddingringweg parallelweg - verharding rijbaan
- 17. Elburgerbrug - betononderhoud
- 18. Harderdijk - verharding fietspad

Zuidelijk Flevoland

- 19. Oostvaardersdijk - onderhoud rotonde Knardijk
- 20. Oostvaardersdijk - fietspad Blocq van Kuffeler
- 21. Oostvaardersdijk - verharding rijbaan
- 22. Buitenring - aanpassen rotonde
- 23. Hogering - extra opstelstrook kruispunt Muziekdreef
- 24. Waterlandseweg - vervangen populieren
- 25. Roerdompweg - verharding rijbaan
- 26. Spiekweg - brug over Hogevaart
- 27. Spiekweg - onderhoud rotonde Baardmeesweg
- 28. Spiekweg - verharding rijbaan
- 29. Spiekweg - onderhoud rotonde Gelderseweg
- 30. Nijkerkerweg - bermversteving
- 31. Nijkerkerweg / Spiekweg - aanpassen kruising
- 32. Slingerweg - verharding fietspad

Maatregelen 2027

MAATREGELENLIJST INVESTERINGEN, BEHEER, ONDERHOUD EN VERVANGINGEN INFRASTRUCTUUR 2023 - 2027

Meerjarige projecten en projecten 2027



Meerjarige projecten

Projecten 2027

A: Randweg Urk - constructie nieuwe weg

Noordoostpolder

- 01. Muntweg en Hannie Schaftweg - kruispuntmaatregelen A6 op- en afritten
- 02. Marknesserweg - geluidscherm
- 03. Vollenhovekanaal - baggeren
- 04. Hannie Schaftweg - verharding rijbaan

Oostelijk Flevoland

- 05. Dronterringweg - verharding rijbaan
- 06. Oldebroekerweg - verharding rijbaan
- 07. Lelystad-Roggebot - hoogwaardige fietsverbinding
- 08. Noordersluis - vervangen brug

Zuidelijk Flevoland

- 09. Almere-Zeewolde - realisatie hoogwaardige fietsroute



3. Budget 2020-2023

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. €9 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 bijvriendelijk 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 2022 €23.9 mln. besteed en verplicht, dat is bijna 70% van het totaal.

JO beschikbaar en besteed/verplicht in 2020-medio 2022



*JO besteed en verplicht in 2020-medio 2022 t.o.v. totaal beschikbare bedrag 2020-2023
(Peildatum juli 2022, 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 was er een verwacht tekort voor het jaarlijks onderhoud voor de periode 2020-2023 van circa €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 2023)

Bedragen x € 1.000	01-01-2021	Bij	Af	31-12-2021
B036 Egalisatiereserve Jaarlijks onderhoud	56	694	0	750

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.

Ten aanzien van jaarlijks onderhoud wordt verwacht dat de prijsstijgingen niet kunnen worden opgevangen uit het toegekende budget. In 2022 wordt een prijsstijging verwacht van 5% van het onderhoudsbudget 2022 (€ 8,6 miljoen). De verwachte prijsstijging bedraagt € 430.000. Op grond van de Zomernota 2022 is de begrotingspost "Jaarlijks Onderhoud" met €430.000,- verhoogd.

In het kader van de aanpak droogteschade t.b.v. boscompensatie, op grond van de Zomernota 2022, €66k toegevoegd aan JO. Voor deze maatregel is daarnaast op grond van de Perspectiefnota 2022, €171k toegevoegd aan JO in 2023.

Conclusie

De uitgaven en aangegane verplichtingen voor het jaarlijks onderhoud in relatie tot de budgetten staan niet direct onder druk. De reserve is op dit moment maximaal gevuld, waarmee tegenvallers gedekt kunnen worden. Daarnaast is vanuit de Zomernota 2022 de begrotingspost "Jaarlijks Onderhoud" verhoogd. Vanuit de egalisatiereserve kunnen in 2022 mogelijke tegenvallers opgevangen worden.

Gladheidbestrijding

Voor de gladheidbestrijding 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 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. In het winterseizoen 2020-2021 zijn er relatief gezien veel acties uitgevoerd voor de gladheidsbestrijding. Er was sprake van 36 strooibeurten. In het seizoen van 2019-2020 waren er 11 strooibeurten. Door deze inzet is aan de reserve "Gladheidbestrijding" €500.000,- onttrokken, waarmee het saldo van deze reserve ultimo 2021 nihil is. Voor het winterseizoen 2021 – 2022 zien we dat op dit moment 28 strooibeurten nodig waren.

Stand Egalisatiereserve Gladheidsbestrijding (begroting 2023)

Bedragen x € 1.000	01-01-2021	Bij	Af	31-12-2021
B030 Egalisatie gladheidsbestrijding	500	0	500	0

Conclusie

De verwachte uitgaven en aangegane verplichtingen voor gladheidsbestrijding in relatie tot de budgetten staan onder druk. Gelet op de uitputting van de reserve, kunnen de uitgaven mogelijk leiden tot tekorten. Dit is sterk afhankelijk van de weersomstandigheden in het najaar van 2022. Daarnaast zien we dat extreme prijsstijgingen ook van toepassing zijn op het inkopen van strooizout, dat gemiddeld 30% duurder is geworden. Dit heeft effect bij de aankoop van onze zoutvoorraad en de eventuele aanvulling daarvan.

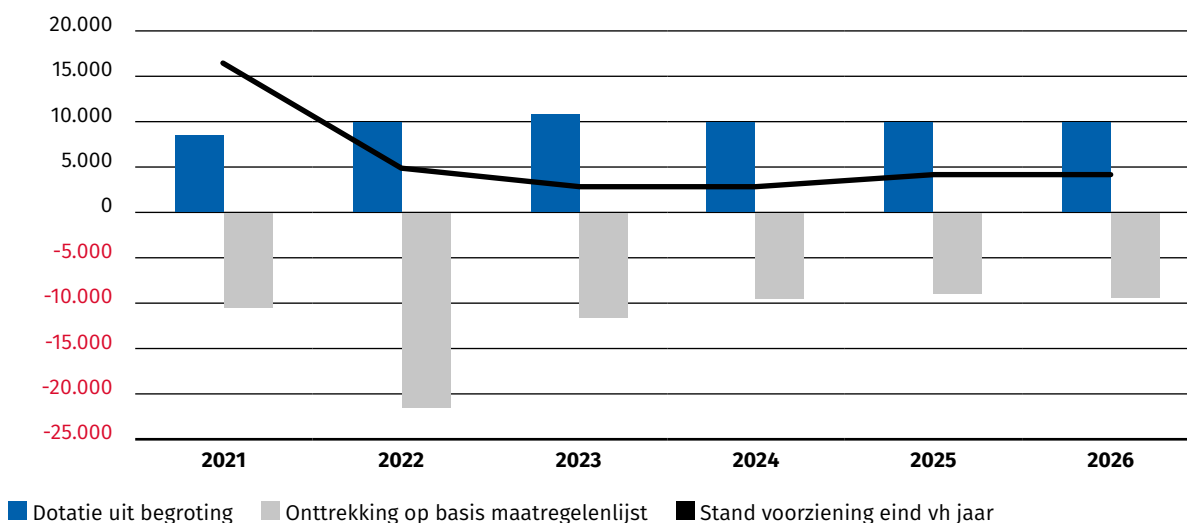
Niet Jaarlijks Onderhoud (NJO)

Bij niet-jaarlijks onderhoud gaat het om maatregelen die onder groot onderhoud vallen. 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. 618 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 het “Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten” (hierna; BBV) mag de voorziening in geen enkel jaar negatief zijn, een accountant ziet hier op toe.

In onderstaande grafiek is te zien dat de dotatie aan de voorziening, conform de BBV, 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 2024 is de onttrekking aan de voorziening hoger dan de dotatie (de grijze 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 zwarte lijn) conform de eisen op grond van de BBV.

Stand voorziening NJO 2021 - 2026



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. Echter wel met de volgende kanttekening. De afgelopen maanden is er sprake van extreme prijsstijgingen in bouwstoffen (20-30%). Denk hierbij aan materialen zoals hout, staal en bitumen als ook de extreme brandstofkosten. Zowel bij de jaarlijks onderhoudscontracten (JO) als reeds aanbestede grote projecten (NJO, VVI en OI) hebben tientallen aannemers aangegeven dat zij genoodzaakt zijn om deze stijgende kosten door te berekenen. Het CBS verstrekt voor grond- weg- en waterbouw per kwartaal indexcijfers. Daaruit kunnen wij nu afleiden dat de prijsstijging (peildatum 1 januari)

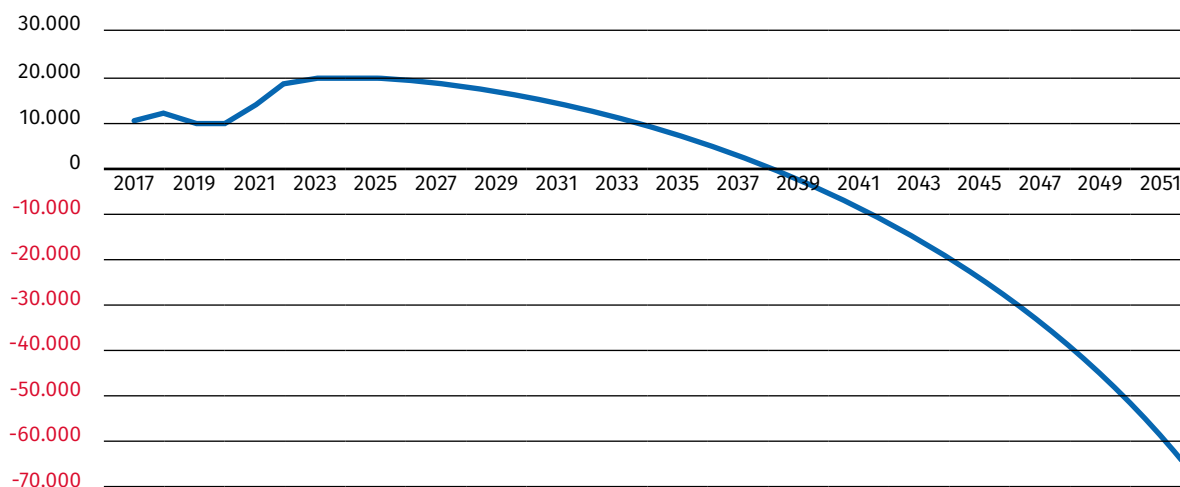
voor zowel het jaarlijks onderhoud als de reeds aanbestede projecten minimaal € 7,5 miljoen is. Op basis van de huidige prijsontwikkeling (april 2022) zou dat bedrag zelf op kunnen lopen tot € 16 miljoen. De prijsontwikkeling is zeer volatiel en varieert per type project. Deze tegenvaller zal zijn beslag krijgen in de komende jaren. Vanwege de ruimte in de jaarvotingen bij de grote projecten en de aanbestedingsvoordelen bij de regioprojecten in de afgelopen jaren wordt voor 2022 geen kredietprobleem verwacht. Een deel van de prijsstijgingen kan worden gedekt uit de reeds toegekende kredietvoting en een deel uit aanbestedingsvoordelen als gevolg van een competitieve markt. Die aanbestedingsvoordelen komen uit voorgaande jaren, vóór de huidige prijsstijgingen. De verwachting is echter dat vanaf 2023 wel tekorten ontstaan.

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 kapitaallasten). 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 kapitaallasten per jaar toe. Nu zijn de werkelijke kapitaallasten nog lager dan de jaarlijkse storting in de reserve. De verwachting is dat rond 2024-2025, de totale kapitaallasten hoger zijn dan het gereserveerde bedrag.

In onderstaande grafiek is het saldo van de reserve activering kapitaallasten 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.

Verloop reserve VVI 2017 – 2051 op basis van begroting 2023 (bedragen x€1.000,-)



De geplande vervangingsinvesteringen uit de maatregelenlijst zijn op dit moment 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. Wel is het verloop van de reserve VVI onzeker. Dit gezien het feit dat het vervangen van de oeverbeschoeiing nog niet in uitvoering is. Hierdoor zal het activeren van deze kapitaallasten later gebeuren. Tegelijkertijd is benoemd dat voor de oeverbeschoeiingen de budgetbehoefte groter is dan oorspronkelijk geraamd. 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 sterk afhankelijk van de huidige ontwikkeling van kostprijzen in de markt. Op dit moment is de reserve 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 kapitaallasten vervangingsinvesteringen is hiervoor op dit moment voldoende. Echter ontstaat er wel een vertekend beeld door o.a. het onhold zetten van het project vervanging oeverbeschoeiing, dit vanwege de extreme prijsstijgingen en daarmee een ontoereikend budget.

Conclusies

Medio 2022 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.

Het budget rondom de gladheidbestrijding staat onder druk, met name gezien het feit dat het saldo in de reserve nihil is. Alleen bij een milde start van het komende winterseizoen is er voldoende budget. Mochten als gevolg van de weersomstandigheden meer acties nodig zijn, dan kunnen de kosten niet gedekt worden vanuit de reserve. Daarnaast is het strooizout gemiddeld 30% duurder geworden, wat effect heeft op het inkopen van strooizout t.b.v. de zoutvoorraad. Hiermee zou dus mogelijk een tekort ontstaan.

Voor het jaarlijks onderhoud is de druk op dit moment minder groot. Dit komt vooral doordat op dit moment de egalisatiereserve maximaal gevuld is, waarmee tegenvallers opgevangen kunnen worden. Aanhoudende hoge prijzen en extreme prijsstijgingen kunnen op termijn wel effect hebben op de reserve en mogelijke tekorten. Daarom is het vanzelfsprekend om continu te blijven monitoren.

De geprogrammeerde uitgaven voor het niet jaarlijks onderhoud passen en vervangingsinvesteringen vallen binnen de financiële kaders. De voorziening niet jaarlijks onderhoud blijft in de beschouwde periode steeds positief. Echter ook met de kanttekening dat de extreme prijsstijgingen op termijn tot problemen gaat leiden. Het beschikbare bedrag in de reserve activering kapitaallasten vervangingsinvesteringen is op dit moment nog voldoende. Echter is er hier wel een vertekend beeld door o.a. het on-hold zetten van het project vervanging oeverbeschoeiing, dit vanwege de extreme prijsstijgingen en daarmee een ontoereikend budget. Het uitvoeren van dit project zou voor een versnelde uitputting van de reserve kunnen zorgen.

Over het geheel moet opgemerkt worden dat de gepresenteerde cijfers gebaseerd zijn op de situatie voor medio 2022. De huidige crisis heeft grote prijsstijgingen veroorzaakt, waarvan niet duidelijk is hoe deze situatie verder zal verlopen. Omdat er sprake is van reserves en een groot uitgesteld project, is op het moment van schrijven er nog geen direct probleem. Aanhoudende prijsstijgingen zullen op den duur wel tot problemen gaan leiden. De effecten op de langere termijn van de prijsontwikkelingen zullen komende periode ook meegenomen worden in het nader op te stellen SUP3.0.

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 # 2923917