

14 oktober 2013

GS/PS



INFRA

Peter Noordijk

0320-265560

Koepelnota Integraal Infra Beheerplan

## 1. INLEIDING

Deze koepelnotitie voor Integraal Infrabeheer brengt de bouwstenen samen die nodig zijn om te komen tot afgewogen kaders voor het verantwoord en kostenefficiënt beheren van de provinciale infrastructuur. Aanleiding om tot deze aanpak te komen zijn de afspraken in het coalitieakkoord 2011-2015 over het oplossen van de stille lastenproblematiek.

De stille lasten op de begroting zijn ontstaan omdat er voor de Flevolandse infrastructuur niet wordt afgeschreven op basis van de werkelijke levensduur van wegen en vaarwegen en de daarbij behorende bezittingen. Daarom is de afgelopen anderhalf jaar uitgebreid onderzoek gedaan naar de feitelijk benodigde middelen voor vervangingsinvesteringen. In dat onderzoek is uitgezocht hoeveel jaren onze wegen, vaarwegen, kunstwerken etc. nog meegaan en op welk moment welk bedrag nodig is om ze te vervangen. De uitkomsten van dat onderzoek geven veel duidelijkheid, maar worden pas echt van waarde wanneer je ook weet op welk niveau je de provinciale bezittingen gaat onderhouden. Bij slecht onderhoud moet je een weg eerder vervangen dan bij goed onderhoud. Verder is het belangrijk om doorlopend te controleren of de informatie uit onderzoek nog aansluit bij de werkelijkheid. Want als bijvoorbeeld het verkeer op een weg snel toeneemt, kan een weg sneller slijten dan je op basis van eerder onderzoek verwacht.

Er is daarom een integrale benadering nodig om de provinciale infrastructuur op een efficiënte en effectieve wijze te beheren. De bouwstenen die daarvoor in deze notitie worden samengebracht zijn:

- strategische uitvoeringsplannen voor beheer en onderhoud
- onderzoek vervangingsinvesteringen
- areaalgegevens
- informatievoorziening
- risicogestuurd infrabeheer
- dekking

In deze koepelnotitie zijn samenvattingen opgenomen van genoemde bouwstenen, die zijn gebaseerd op onderzoeken die de afdeling Infrastructuur vanaf 2011 heeft uitgevoerd of laten uitvoeren. Voor zover van belang zijn deze onderzoeken reeds aan PS toegezonden of zijn ze als bijlage bij deze koepelnotitie beschikbaar gesteld.

Bij het vaststellen van de kaders voor het beheer van de infrastructuur zijn voor Provinciale Staten twee bouwstenen cruciaal, namelijk de *strategische uitvoeringsplannen* en de *dekking*. Bij deze twee bouwstenen kunnen keuzes gemaakt worden die bepalen welk kwaliteitsniveau de provincie nastreeft bij het beheren van haar infrastructuur en hoe daarvoor de benodigde financiën beschikbaar komen. De andere bouwstenen zijn meer randvoorwaardelijk en bieden essentiële informatie, zoals het onderzoek vervangingsinvesteringen.

In de volgende hoofdstukken worden de bouwstenen voor integraal infrabeheer nader uitgewerkt. Voor de overzichtelijkheid is ieder hoofdstuk voorzien van een korte conclusie.

## 2. STRATEGISCHE UITVOERINGSPLANNEN

### 2.1 INLEIDING

Afgelopen maanden zijn voor het eerst strategische uitvoeringsplannen voor het beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur opgesteld. Het gaat in totaal om zes uitvoeringsplannen voor de verschillende onderdelen van de infrastructuur. De fracties in Provinciale Staten hebben deze voor het zomerreces van 2013 ontvangen.

Er zijn strategische uitvoeringsplannen opgesteld per thema voor de weginfrastructuur, civiele kunstwerken, groen, openbare verlichting, verkeersregelinstallaties en vaarwegen<sup>1</sup>. De uitvoeringsplannen beschrijven uniform per onderwerp: het bestaande beleid, het areaal, de functies, de keuzemogelijkheden en de kosten.

De keuzemogelijkheden bestaan uit een minimumniveau, een basisniveau en een plusniveau.

1. Het minimumniveau richt zich op wettelijke vereisten, het voorkomen van claims, het voorkomen van onveilige situaties en een kostenefficiënt beheer en onderhoud.
2. Het basisniveau richt zich aanvullend op het voorkomen van overlast en verkeersveiligheid.
3. Bij het plusniveau bestaat de aanvulling op het basisniveau uit extra maatregelen die de kwaliteit, het comfort en het aanzien van de infrastructuur vergroten.

De uitvoeringsplannen zijn opgesteld vanuit bestaande beleidskaders (zoals het Omgevingsplan en de nota Mobiliteit Flevoland) en de gehanteerde normen zijn gebaseerd op basis van onder andere landelijke CROW<sup>2</sup>-richtlijnen.

Deze notitie heeft tot doel ondersteuning te bieden om een integrale keuze te kunnen maken ter vaststelling van de kwaliteitsniveaus voor het toekomstige beheer van de provinciale infrastructuur. Doordat de definitieve afweging integraal met de andere thema's van de weg- en vaarweginfrastructuur plaatsvindt en de financiële en inhoudelijke consequenties ook worden aangegeven kan er een afgewogen keuze plaats vinden. De besluitvorming door GS en PS leidt daarmee tot een toekomstig efficiënt, uniform en transparant kader. Na vier jaar zal er een evaluatie plaatsvinden en worden geactualiseerde strategische uitvoeringsplannen aangeboden.

### 2.2 VERKENNING SCENARIO'S

Omdat de strategische uitvoeringsplannen zijn opgebouwd uit drie kwaliteitsniveaus; minimum, basis en plus zijn er verschillende scenario's denkbaar. Voor alle scenario's geldt dat de provincie Flevoland zich als weg- en vaarwegbeheerder conformeert aan de wettelijke vereisten, maar ook aan het voorkomen van claims en onveilige situaties. Tevens zijn de bedragen per kwaliteitsniveau gebaseerd op de meest kostenefficiënte benadering. Met andere woorden bezuinigen is alleen mogelijk door te kiezen voor een ander (lager) kwaliteitsniveau.

De bandbreedte tussen het goedkoopste kwaliteitsniveau en het duurste kwaliteitsniveau bedraagt circa € 8,0 mln. per jaar. Dit is in onderstaande tabel uitgewerkt.

*NB: In enkele gevallen is de minimumvariant niet de goedkoopste variant, omdat het soms goedkoper is om de bestaande situatie in stand te houden dan om de minimumvariant door te voeren. Een voorbeeld daarvan is de boombeplanting langs wegen. Het is goedkoper om de bestaande bomen langs wegen te laten staan dan ze te rooien (de minimumvariant is: geen boombeplanting langs provinciale wegen) en ze elders weer terug te planten (dat is een wettelijke eis).*

---

<sup>1</sup> De zes strategische uitvoeringsplannen zijn als bijlage toegevoegd en kunnen als achtergronddocument dienen voor verdere detailinformatie. Tevens zijn de uitvoeringsplannen toegestuurd aan externe partijen, zoals bijvoorbeeld gemeenten. Geen van de geconsulteerde partijen heeft aangegeven problemen met de uitvoeringsplannen te hebben.

<sup>2</sup> CROW is een kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer & vervoer en werk & veiligheid.

FINANCIËLE BANDBREEDTE KWALITEITSNIVEAUS VERSUS VIGERENDE BEGROTING				
Goedkoopste kwaliteitsniveau	Minimum kwaliteitsniveau	Verantwoord kwaliteitsniveau	Basis kwaliteitsniveau	Plus kwaliteitsniveau
-/- € 0,6 mln.	-/- € 1,1 mln.	-/- € 2,3 mln.	-/- € 3,8 mln.	-/- € 8,8 mln.

#### Minimaal Beheer & Onderhoud

Bij het meest kostenefficiënte kwaliteitsniveau (goedkoopste) is er sprake van sober beheer van de infrastructuur dat leidt tot een aantal beleidswijzigingen op het gebied van verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid en flankerend beleid (doelstellingen voor recreatie, natuur, landbouw en samenleving die ondersteund worden door gericht beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur). Onder het minimum kwaliteitsniveau is de kans groot op calamiteiten, imagoschade en schadeclaims.

Bijvoorbeeld voor het beleidsveld verkeersveiligheid zullen het aantal maatregelen om te voorkomen dat weggebruikers op de verkeerde rijbaan belanden of van de weg raken, worden beperkt. Maatregelen als glasbollen, kantstrookverruwing, bermversteving op risicovolle plaatsen en zijmarkeringen in bochten van fietspaden, zullen niet meer worden toegepast en onderhouden. Deze aanpassing van beleid zal ertoe leiden dat de weginrichting van de provinciale wegen op termijn minder veilig wordt. Ook de gladheidbestrijding wordt beperkt tot de essentiële verbindingen tussen grotere plaatsen en kernen, zowel op de wegen als de fietspaden. Op bepaalde wegen en fietspaden vindt geen gladheidbestrijding meer plaats. En voor het beleidsveld verkeersdoorstroming zullen de bushaltes bestaan uit alleen een halteperron of tegelplateau. Bestaande voorzieningen zoals een afdak ter bescherming tegen de regen worden niet meer vervangen.

#### Maximaal Beheer & Onderhoud

Als de infrastructuur wordt beheert op het plus kwaliteitsniveau is er sprake van een kwalitatief hoogstaand beheer & onderhoud. Er is meer aandacht voor aanzien en comfort, maar ook voor ecologie en beleving. Veel beleidsdoelstellingen worden gerealiseerd.

Bijvoorbeeld voor het beleidsveld verkeersdoorstroming komt het onderhoudsniveau voor de wegen en fietspaden overeen met het niveau 'goed'. Voor het beleidsveld natuurbeheer & recreatie worden bermen en sloten ecologisch ontwikkeld. En oeverconstructies worden aantrekkelijk en gevarieerd ingericht volledig rekening houdend met het landschap.

#### Verantwoord Beheer & Onderhoud

Verantwoord beheer & onderhoud gaat uit van het vigerende beleid. De provinciale infrastructuur wordt kostenefficiënt in stand gehouden conform de huidige maatstaven rekening houdend met het vastgestelde beleid op de diverse gebieden. Bij verantwoord beheer & onderhoud is er sprake van een mix van kwaliteitsniveaus van minimum tot plus.

Bijvoorbeeld voor het beleidsveld verkeersveiligheid worden alle provinciale wegen en fietspaden 7x24 gestrooid en worden er verkeersveiligheid verhogende voorzieningen toegepast, zoals glasbollen, kantstrookverruwingen, etc. Voor het beleidsveld verkeersdoorstroming worden de wegen en fietspaden onderhouden conform het niveau 'matig'. Voor het beleidsveld natuurbeheer wordt de huidige boomstructuur en landschappelijke beplanting in stand gehouden en faunatunnels aangelegd op locaties waar aanrijdingen met dieren verwacht wordt.

#### Financiële consequenties

De huidige begroting voor beheer & onderhoud volstaat niet om de provinciale infrastructuur in stand te houden, ook niet bij het goedkoopste kwaliteitsniveau. De reden van de huidige situatie is goed verklaarbaar. Enerzijds is de oorzaak een veroudering van het areaal, een forse uitbreiding van het areaal zonder verhoging van het beheerbudget, meer & zwaarder verkeer waardoor het areaal intensiever wordt belast. Anderzijds zijn de budgetten vastgesteld in 2006 beperkt geïndexeerd (niet conform de GWW-sector<sup>3</sup>) en is er sprake van hogere lasten omdat andere beheer & onderhoud maatregelen genomen dienen te worden door veranderende eisen op het gebied van duurzaamheid, milieu en geluid.

<sup>3</sup> GWW staat voor Grond, Weg en Waterbouw. De indexcijfer voor deze sector is gebaseerd op onder andere de brandstofprijzen of prijzen van bitumen (bestandsdeel van asfalt).

Deze situatie heeft gevolgen voor de doorstroming en verkeersveiligheid, maar ook op bijvoorbeeld de economische ontwikkelingen en openbaar vervoer, omdat het technisch noodzakelijke beheer en onderhoud pas later kan worden uitgevoerd. Op deze wijze ontstaat er achterstallig onderhoud. Het beeld van een verslechterend areaal werd eerder dit jaar bevestigd door het landelijk onderzoek van Wegbeheerders Ontmoeten Wegbeheerders (WOW), waarin de staat van onderhoud van provinciale - en rijkswegen in Nederland is vergeleken. De provincie Flevoland scoort het laagst van alle provincies.

### 2.3 CONCLUSIE

Bij het vaststellen van een nieuw kader voor de kwaliteitsniveaus van beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur is het zaak een afweging te maken tussen de gewenste beleidsdoelen en de daarmee gepaard gaande kosten. Het overzicht dat in dit hoofdstuk wordt geschetst geeft aan dat er wanneer er wordt gestuurd op maximale kosteneffectiviteit beleidsdoelen op het gebied van doorstroming, verkeersveiligheid, recreatie en natuur naar beneden worden bijgesteld. Andersom is bij de keuze voor een plus niveau sprake van nagenoeg maximale realisatie van de beleidsdoelen voor relatief veel extra middelen (verschil basis versus plus niveau is circa € 5,0 mln. per jaar).

Voorstel is het vigerende beleid als uitgangspunt c.q. kader te nemen. Op deze wijze kan de provinciale infrastructuur verantwoord in stand gehouden worden zonder dat beleidsdoelen worden bijgesteld. Voor bepaalde onderdelen geldt het minimum niveau, voor een enkel onderdeel geldt het plus niveau. Ten opzichte van de huidige begroting is er sprake van een jaarlijks tekort van circa € 2,3 mln. In totaal kost het verantwoord beheer & onderhoud circa € 14,5 mln. per jaar. In deze notitie wordt in het hoofdstuk 'financiën' de dekkingsmogelijkheden uitgewerkt.

*NB: In de bijlage is de uitwerking van het verantwoord beheer & onderhoud opgenomen waarbij de inhoud is gekoppeld aan de kosten.*

Ter voorkoming dat de beheer & onderhoud budgetten ook in de toekomst achterblijven bij de diverse ontwikkelingen op infrastructureel gebied is het voorstel vanaf het pMIRT 2015 te werken met de systematiek dat bij investeringen de beheer & onderhoud budgetten navenant worden aangepast. Areaaluitbreiding en ontwikkelinvesteringen leiden immers tot verhoogde kosten voor instandhouding.

Om de actualiteit te borgen en om te kunnen anticiperen op innovatieve ontwikkelingen is tevens het voorstel om de strategische uitvoeringsplannen om de vier jaar te actualiseren. Op deze wijze wordt ook aangesloten bij de college periode.

## 3. VERVANGINGSINVESTERINGEN

### 3.1 TOELICHTING

Het onderzoek naar de vervangingsinvesteringen is een uitwerking van het Coalitieakkoord 2011-2015 op het punt van de zogeheten 'stille lasten problematiek'. In het Coalitieakkoord is de forse financiële impact onderkend en vastgesteld dat dit geen zaak is om steeds verder vooruit te schuiven. Dat is de reden dat in het meerjarenperspectief vanaf 2014 jaarlijks € 4,5 miljoen is gereserveerd voor dit onderwerp. De periode 2012 en 2013 is aangewezen als periode om meer inzicht te geven in de stille lastenproblematiek van Flevoland. In dit onderzoek worden ook de afschrijvingstermijnen die Flevoland hanteert voor haar vaste activa (en dus ook haar infrastructuur) betrokken.

Om een goede analyse te kunnen maken van de vervangingsinvesteringen is gestart met het uitvoeren en analyseren van specialistische inspecties met als doel de restlevensduur te bepalen, welke middelen voor vervanging nodig zijn en inzicht te geven in de nog aanwezige onzekerheden en risico's. Uit de eerste onderzoeksresultaten (HB#1421588) bleek eind 2012 dat het aankomende decennium minimaal € 66 mln. nodig is.

In de eerste helft van 2013 is onderzoek naar de vervangingsinvesteringen voortgezet met onderzoek naar nog niet geïnspecteerde onderdelen en second opinion onderzoeken. Tevens is een kostprijsanalyse uitgevoerd zodat de vervangingskosten volgens eenzelfde (pMIRT) systematiek zijn berekend. En is een risico-inventarisatie uitgevoerd naar de werkwijze (het proces) en naar de inhoud (resultaten) om de risico's tot een minimum te beperken.

De intentie van deze aanvullende werkzaamheden is de mate van betrouwbaarheid van de planning en de kosten voor de vervangingsinvesteringen maximaal te verhogen op basis van de huidige inzichten. De resultaten van het definitieve onderzoek zijn verwerkt in de eindrapportage vervangingsinvesteringen (HB#1512234) en financieel samengevat in onderstaande tabel.

Onderdelen infrastructuur	Definitieve onderzoeksresultaten (2013-2022)
<b>Vaarwegen</b> - Oeverconstructies - Steigers - Remmingwerken	€ 19,4 mln.
<b>Kunstwerken</b> - Beweegbare bruggen - Sluizen (civiel/beton) - Installaties E&M - Vaste bruggen/tunnels - Duikers	€ 11,8 mln.
<b>Wegen</b> - Fietspaden - Rijbanen - Geleiderail/bushalte/damwanden - Wegmeubilair/bebording	€ 26,9 mln.
<b>Groen</b>	€ 2,5 mln.
<b>Openbare verlichting</b>	€ 1,8 mln.
<b>Verkeersregelinstanties</b>	€ 1,9 mln.
<b>Gebouwen</b>	€ 0,9 mln.
<b>TOTAAL</b>	<b>€ 65,2 mln.</b>

Ten opzichte van de eerste onderzoeksresultaten zijn de kosten voor de vervangingsinvesteringen voor de aankomende 10 jaar circa € 0,8 mln. lager, namelijk € 65,2 mln. in plaats van € 66,0 mln.

### 3.2 CONCLUSIE

Financieel gezien blijkt uit de resultaten dat voor de komende 10 jaar gemiddeld € 6,5 mln. per jaar nodig is ter voorkoming van calamiteiten, imagoschade en schadeclaims. Op basis van het coalitieakkoord is vanaf 2014 jaarlijks € 4,5 mln. beschikbaar gesteld. Er is dus sprake van een jaarlijks tekort. In deze notitie zal onder 'financiën' de dekkingsmogelijkheden worden uitgewerkt.

## 4. RISICOGESTUURD INFRA BEHEER

### 4.1 TOELICHTING

Door de stille lasten problematiek (vervangingsinvesteringen) en doordat het in standhouden van de provinciale infrastructuur (strategische uitvoeringsplannen) complexer en kostbaarder wordt, is het noodzakelijk het infrastructurele beheer verder te optimaliseren door de beschikbare middelen efficiënter in te zetten.

De provincie Flevoland is hierin geen uitzondering. In de wereld van de infrastructuur is daarom de methodiek van 'assetmanagement' geïntroduceerd, dat letterlijk betekent het 'beheer van eigendommen' (NB: de provinciale infrastructuur vertegenwoordigt een waarde van circa € 1,1 miljard) en vrij vertaald betekent het 'Beheer & Onderhoud 2.0'. De afdeling Infra heeft deze methodiek geadopteerd onder de noemer 'risicogestuurd infra beheer' en wil bereiken dat de provinciale infrastructuur voor zo min mogelijk geld in stand wordt gehouden door het creëren van een optimum tussen prestaties, risico's en kosten. Het gaat uiteindelijk om slimme keuzes te kunnen maken door werkzaamheden maximaal uit te kunnen stellen. Hiertoe is echter juiste en volledige informatie nodig en een systeem om deze informatie te structureren en te ontsluiten.

*NB: Voorstaande is in het second opinion onderzoek naar de vervangingsinvesteringen ook geconstateerd.*

### 4.2 AREAALGEGEVENS OP ORDE

Areaalgegevens (informatie) op orde is evident en een randvoorwaarde om juiste afwegingen te kunnen maken. Zo kan getoetst worden of bereikt is wat bereikt had moeten worden om een maximaal rendement uit de eigendommen te halen en transparant te werken. Bij de keuzes die we maken kunnen we uitleggen waarom we dat doen en waarom dat nodig is. Dit kan alleen maar als het areaal, de eigendommen en de

conditie van de eigendommen bekend is. Ook is het steeds belangrijker om deze gegevens te hebben bij het aanbieden van contracten, onder andere voor de toekomstige digitale informatie uitwisseling met de markt. Op dit moment is alleen de meest cruciale informatie bekend op hoofdlijnen. Er kan onvoldoende geanalyseerd worden welke eigendommen aan slijtage onderhevig zijn of waar het functioneren van de eigendommen achteruit gaat.

#### 4.3 INFORMATIEVOORZIENING OP ORDE

Het op orde brengen van de informatievoorziening is van belang omdat informatie een steeds belangrijkere positie inneemt in de provinciale organisatie, zowel op bestuurlijk als op ambtelijk niveau. Om efficiënt en betrouwbaar om te gaan met de grote hoeveelheid benodigde en beschikbare informatie speelt een informatiesysteem een prominente rol, zodat op elk gewenst moment beschikt kan worden over een actueel inzicht in omvang, aard en onderhoudstoestand van het areaal. De afgelopen jaren is er niet tot nauwelijks geïnvesteerd in de ontwikkeling van de informatievoorziening. De huidige systemen lopen daarom tegen de grenzen van haar mogelijkheden aan en belangrijke informatie is daardoor op dit moment op verschillende wijze en op verschillende locaties beschikbaar via losse modules, excel spreadsheets, bestanden op de steunpunten of handmatige informatie op kaartmateriaal. Integraliteit is alleen extracomptabel mogelijk. Er is derhalve sprake van een kwetsbare basis om de majeure beheer opgaven te managen.

Daarnaast dient de provincie Flevoland per 2016 te voldoen aan de wettelijke richtlijn om BGT (Basisregistratie Geografische Topografie) toe te passen dat met de huidige (informatie) systemen niet mogelijk is. BGT maakt op GEO gebied relaties zichtbaar te maken tussen verschillende activiteiten in de openbare ruimte. Op deze wijze wordt de inzichtelijkheid verbeterd en de beheersbaarheid van ons provinciale areaal vergroot conform de doelstellingen van risicogestuurd infrabeheer.

#### 4.4 CONCLUSIE

Om slimme keuzes te kunnen maken op het gebied van beheer en onderhoud zijn informatie en een informatie systeem van cruciaal belang waardoor de meerjaren beheerprogramma's op grond van beter gefundeerde risico analyses kosteneffectiever en dus voordeliger kunnen worden geprogrammeerd door maatregelen verantwoord maximaal uit te stellen (optimum tussen prestaties, risico's en kosten). Op dit moment is nog onduidelijk wat het exact te behalen rendement is. Omdat de kosten voor de baten uit gaan is in eerste instantie circa € 300.000<sup>4</sup> per jaar nodig voor het op orde brengen van de informatievoorziening en de areaalgegevens. Na verwachting wordt vanaf 2016/2017 het break-evenpoint bereikt en kunnen de kosten gedekt worden uit het te behalen rendement doordat dan het geheel van data, processen en systeem op orde is en gebruikt kan worden voor risicogestuurd infrabeheer.

---

<sup>4</sup> Gelet op de status van dit traject is € 300.000 per jaar een voorlopige aanname. Voor informatievoorziening is een aanname gemaakt van € 350.000 aan incidentele kosten en € 75.000 aan structurele kosten. Voor inventarisatie van het areaal is een aanname gehanteerd van € 600.000 aan incidentele kosten. Bij activering van de incidentele kosten met een afschrijvingstermijn van 5 jaar plus de structurele kosten van € 75.000 is er sprake van € 295.000 aan lasten per jaar gedurende de eerste 5 jaar. Daarna bedragen de kosten € 75.000 per jaar.

## 5. FINANCIËN

### 5.1 INLEIDING

De in de voorgaande hoofdstukken vermelde financiële consequenties zijn voor de overzichtelijkheid verwerkt in onderstaande tabel. Daarbij is ook de nog taakstelling vanuit het coalitieakkoord (PVO 1<sup>5</sup>) betrokken waardoor de totale financiële opgave voor de provinciale infrastructuur circa € 22,6 mln. per jaar bedraagt.

FINANCIELE OPGAVEN	BEDRAG PER JAAR	TOELICHTING
<b>STRATEGISCHE UITVOERINGSPLANNEN:</b> Lasten jaarlijks en niet-jaarlijks Beheer & Onderhoud wegen en vaarwegen. Bedrag is de uitkomst van de gekozen kwaliteit niveaus per thema op basis van het vigerende beleid en het huidige areaal (ijkpunt 2014).	€ 14.517.100	Het bedrag van € 14,5 mln. per jaar afgezet tegen de huidige begroting betekent een jaarlijks tekort van circa € 2,3 mln. Politieke besluitvorming door uw Staten zal eind 2013 plaats vinden, met als risico een nog groter tekort als er voor een hoger kwaliteitsniveau wordt gekozen.
<b>VERVANGINGSINVESTERINGEN:</b> Lasten vervangingsinvesteringen <u>gemiddeld</u> per jaar op basis van de definitieve onderzoeksresultaten stille lasten over de periode 2013-2022.	€ 6.524.300	Op grond van het coalitieakkoord is vanaf 2014 een bedrag van € 4,5 mln. per jaar gereserveerd.
<b>COALITIEAKKOORD:</b> Nadere invulling taakstelling PVO 1.	€ 1.265.000	Openstaande taakstelling PVO 1 vanaf 2014 als onderdeel van een totale taakstelling van € 2,9 mln. per jaar.
<b>RISICOGESTUURD INFRABEHEER:</b> Lasten introductie risicogestuurd infrabeheer.	€ 300.000	Het bedrag van € 0,3 mln. is per jaar nodig voor risicogestuurd infrabeheer om slimme keuzes te kunnen maken waardoor werkzaamheden verantwoord maximaal uitgesteld kunnen worden op grond van gedegen risicoanalyses (optimum tussen prestaties, risico's en kosten). Hiertoe dienen echter de areaalgegevens en de informatievoorziening op orde te worden gebracht en gehouden.
<b>TOTAAL:</b>	<b>€ 22.606.400</b>	

Als het benodigde bedrag van circa € 22,6 mln. per jaar wordt afgezet tegen de beschikbare middelen vanuit de begroting is er sprake van een totaal jaarlijks tekort van circa € 8,2 mln. Dit is nader gedetailleerd opgenomen in de volgende tabel.

<sup>5</sup> PVO 1 staat voor profielversterkend ombuigen 1.

FINANCIËLE OPGAVEN	BEDRAG PER JAAR	BESCHIKBARE MIDDELEN	BEDRAG PER JAAR	SALDO
STRATEGISCHE UITVOERINGSPLANNEN:	€ 14.517.100	Budgetten jaarlijks en niet-jaarlijks beheer en onderhoud	€ 12.258.300	- € 2.258.800
VERVANGINGS-INVESTERINGEN:	€ 6.524.300	Budget pMIRT 2013-2018 (gemiddeld per jaar)	€ 2.122.200	- € 4.402.075
TAAKSTELLING COALITIEAKKOORD:	€ 1.265.000	Geen	€ 0	- € 1.265.000
RISICOGESTUURD INFRABEHEER:	€ 300.000	Geen	€ 0	- € 300.000
<b>TOTAAL:</b>	<b>€ 22.606.400</b>		<b>€ 14.380.500</b>	<b>- € 8.225.875</b>

## 5.2 ANALYSE DEKKINGSMOGELIJKHEDEN

Om invulling te geven aan de financiële opgaven en daardoor het beheer en onderhoud voor de provinciale infrastructuur voor de komende jaren te borgen zijn diverse dekkingsmogelijkheden onderzocht binnen de gestelde kaders. De meest haalbare mogelijkheden zijn hierna uitgewerkt. Uitgangspunt is om de opgaven te dekken binnen de eigen begroting. Dat betekent dat er ook opties zijn onderzocht en voorgesteld die afwijken van de gangbare werkwijze, maar met als uitgangspunt een gedegen financieel beleid.

### 1. Verlengen afschrijvingstermijnen

In het coalitieakkoord is opgenomen dat de jaren 2012 en 2013 gebruikt dienen te worden voor een diepgaand onderzoek naar de vervangingsinvesteringen voor de realisatie van de bezuinigingstaakstelling, waarbij onder andere gekeken wordt naar een aanpassing van de afschrijvingstermijnen. Op basis van het onderzoek naar de vervangingsinvesteringen is de restlevensduur en dus de werkelijke afschrijvingstermijnen van de verschillende objecten vastgesteld. Uit het onderzoek blijkt dat er een aanzienlijk verschil is tussen de werkelijke (technische) levensduur van de objecten versus de gehanteerde (boekhoudkundige) afschrijvingstermijn van 20 jaar. De werkelijke levensduur ligt namelijk vele jaren hoger.

*NB: De gemiddelde werkelijke levensduur van alle objecten is 60 jaar. De objecten verharding rijbaan & fietspad en kunstwerken komen kwantitatief en financieel het meest voor in de staat van activa en hebben een werkelijke levensduur van 60 jaar. Vaste kunstwerken hebben een levensduur van minimaal 80 jaar en openbare verlichting & verkeersregelinstallaties van minimaal 15/20 jaar.*

Het ministerie van Binnenlandse Zaken onderschrijft deze zienswijze door in het nieuwe verdeelmodel uitgavenclusters provinciefonds (maart 2011) op te nemen dat de nieuwe verdeling voor het beheer van verkeer en vervoer is afgestemd op een sober en doelmatig uitgavenniveau. Daarbij is het rekenkundige uitgangspunt dat provinciale wegen in 30 jaar (en niet in minder jaren, zoals nu ook wel wordt gehanteerd) worden afgeschreven. Dit ondersteunt het voorstel om de afschrijvingstermijnen van wegen in ieder geval te verlengen met 10 jaar.

Echter gelet op de intentie om de afschrijvingstermijn zoveel mogelijk aan te laten sluiten bij de werkelijke levensduur is het voorstel de afschrijvingstermijn te verlengen met 20 jaar tot in totaal 40 jaar. Gezien de vastgestelde werkelijke levensduur van de objecten en de gemiddelde werkelijke levensduur van alle objecten ongeveer 60 jaar is, is het voorstel volkomen legitiem en financieel gezien veilig. Vanuit bedrijfseconomische principes ten aanzien van afschrijven zelfs financieel gezien zeer veilig.



Verlenging van de afschrijvingstermijn is binnen de richtlijnen vanuit de BBV<sup>6</sup> mogelijk. In principe dienen investeringen met een maatschappelijk nut in één keer te worden afgeschreven. Echter investeringen meerjarig afschrijven is ook toegestaan zoals de provincie Flevoland nu ook al doet.

Tevens is dit voorstel als casus voorgelegd aan de accountant. Reactie van de accountant is dat het verlengen van de afschrijvingstermijn met 20 jaar tot 40 jaar is toegestaan volgens de vigerende verslaggevingregels onder de voorwaarde dat de voorgestelde afschrijvingstermijn nooit langer is dan de technische gebruiksduur. Hiervan is in casu geen sprake. Verder wijst de accountant op het feit dat op korte termijn minder wordt afgeschreven dan begroot, maar dat wel over een langere periode moet worden afgeschreven. Dit kan op de langere termijn een knelpunt veroorzaken.

*Conclusie:*

Een dekkingsmogelijkheid is het verlengen van de afschrijvingstermijn waardoor de jaarlijkse kosten voor afschrijvingen worden verlaagd omdat de lasten over een langere periode worden betaald. De vrijval ten opzichte van de begroting kan worden ingezet als dekking.

Uit het onderzoek naar de levensduur van de objecten blijkt dat deze exercitie betrouwbaar en zonder risico is. Gelet op de majeure (financiële) opgaven in relatie tot de financiële mogelijkheden van de provincie en het feit dat het herijken van de afschrijvingstermijnen verantwoord is gezien de gemiddelde werkelijke levensduur van alle objecten circa 60 jaar is, pleit er voor de afschrijvingstermijnen met 20 jaar te verlengen tot in totaal 40 jaar waardoor er jaarlijks een bedrag aan kapitaallasten vrijvalt van gemiddeld € 1,7 mln. gebaseerd op de actuele staat van activa 2014-2025.

*NB: In de praktijk worden alleen de afschrijvingstermijn van objecten verlengt met een werkelijke levensduur langer dan 40 jaar. In casus verharding wegen & fietspaden en kunstwerken. Met dit gegeven is rekening gehouden bij de berekeningen.*

2. Budget stille lasten activeren

Op grond van het Cebeon rapport (2009) over de stille lastenproblematiek is in het coalitieakkoord een bedrag vanaf 2014 gereserveerd van € 4,5 mln. per jaar (voor de periode 2013-2022 een totaalbedrag van € 40,5 mln.) gedekt vanuit de provinciale middelen. De middelen staan nu als stelpost stille lasten gereserveerd in hoofdstuk 6 Bestuur 'onvoorzien & stelposten'. Op basis van het definitieve onderzoek naar de vervangingsinvesteringen worden deze middelen beschikbaar gesteld aan de afdeling Infrastructuur.

Uit het definitieve onderzoek blijkt dat voor de aankomende 10 jaar (2013-2022) € 65,2 mln. nodig is, hiervan kan circa € 21,2 mln. gedekt worden vanuit de middelen van het pMIRT. Deze investeringen zijn reeds uit urgentie overwegingen geprogrammeerd in het pMIRT tot en met het jaar 2018 en vallen in de huidige definities onder vervangingsinvesteringen.

Dat betekent dat voor de periode 2013-2022 een totaal tekort is van circa € 3,5 mln. In onderstaande tabel is dit gespecificeerd.

Vervangingsinvesteringen (periode 2013-2022)	€ 65.200.000
Budget stille lasten (periode 2014-2022)	€ 40.500.000
Budget pMIRT 2013-2018	€ 21.222.000
<b>Saldo</b>	<b>€ 3.478.000</b>

In bovenstaande situatie is uitgegaan dat de middelen voor de stille lasten worden gebruikt om de lasten voor de vervangingsinvesteringen in één keer te betalen. Dit is echter onvoldoende. Alternatief is om de lasten over meerdere jaren te verspreiden. Dit geeft extra financiële ruimte voor de aankomende jaren. Deze systematiek wordt activeren genoemd en wordt vanaf de oprichting van de provincie Flevoland ook gebruikt voor de ontwikkelinvesteringen in wegen, maar ook voor meubilair, ICT hard- en software, etc.

*Conclusie:*

Omdat het budget voor de stille lasten - beschikbaar vanaf 2014 - naast de dekking vanuit het pMIRT onvoldoende is om de lasten voor de vervangingsinvesteringen te dekken is het voorstel de middelen voor de stille lasten te activeren en de lasten over een langere periode te spreiden. Op deze wijze kan het programma voor de vervangingsinvesteringen in ieder geval voor de aankomende 10 jaar geheel worden

<sup>6</sup> BBV staat voor *Besluit Begroting en Verantwoording* en heeft o.a. richtlijnen opgenomen voor de afschrijvingstermijnen van investeringen.

gedekt. Kanttekening bij het activeren is dat er op de korte en middellange termijn financiële ruimte ontstaat, maar dat de kosten op lange termijn verder doorlopen.

### 3. Herprioritering middelen van ontwikkeling naar beheer infrastructuur

Op grond van het college besluit van 25 juni jl. (GS-nota 'uitvoeringsstrategieën provinciale infrastructuur' met het kenmerk HB# 1503661) is bepaald dat het tekort<sup>7</sup> door het herijken van de strategische uitvoeringsplannen onder verantwoordelijkheid van de portefeuillehouder gedekt moet worden binnen de begroting van Mobiliteit (hoofdstuk 2 'Bereikbaarheid', exclusief openbaar vervoer).

Dat betekent in de praktijk dat de budgetten voor ontwikkeling - door een integrale afweging met de afdeling Ruimte & Mobiliteit - worden geherprioriteerd ten gunste van de beheerbudgetten. De herprioritering wordt gelegitimeerd door het coalitieakkoord waarin het accent is verlegt van ontwikkeling naar beheer (beheergerichte provincie) en het feit dat na 2018 de belangrijkste ontwikkelinvesteringen in Flevoland zijn gerealiseerd om de gewenste doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid en bereikbaarheid te behalen.

#### *Conclusie:*

Optie is om middelen voor de ontwikkeling van de provinciale infrastructuur in overleg met de afdeling Ruimte & Mobiliteit te herprioriteren waardoor financiële ruimte ontstaat om de financiële opgaven van het beheer en onderhoud te dekken. De mogelijke financiële ruimte die hierdoor ontstaat is nog niet onderzocht.

### 4. Efficiency verbetering door integrale infra beheerplan

Het integrale infra beheerplan is een zekere en stabiele basis op grond waarvan het beleid en de financiën voor beheer en onderhoud voor de aankomende jaren worden vastgesteld. Om maximaal rendement uit dit besluitvormingsproces te halen is het voorstel over te gaan naar een vierjaren uitvoeringsprogramma<sup>8</sup> waarbij de beheer en onderhoud budgetten in plaats van voor één jaar voor vier jaar ter beschikking worden gesteld gelijk aan de college periode. Belangrijkste redenen zijn:

- Na vaststelling van het integrale infra beheerplan is het in stand houden van de provinciale infrastructuur door de provincie als weg- en vaarwegbeheerder een uitvoeringshandeling en feitelijk niet meer politiek. Echter om de betrokkenheid van het bestuur tussentijds te borgen is het voorstel op basis van prestatie indicatoren het bestuur tweemaal per jaar te informeren over de voortgang van de beheer en onderhoud werkzaamheden. Dit bevordert de transparantie en zakelijkheid.
- Door een vierjaren uitvoeringsprogramma wordt voorkomen dat ondanks de vaststelling van het beleid en de financiën voor de komende jaren er desondanks ieder jaar begrotingen, begrotingswijzigingen en verantwoordingsrapportages moeten worden opgesteld. De facto levert dit een efficiency verbetering van de organisatie op door capaciteit winst bij zowel medewerkers afdeling Infrastructuur, medewerkers ondersteunende afdelingen, management en bestuur.
- De voortgang van beheer en onderhoud werkzaamheden zijn onderhevig aan invloeden van allerlei (externe) factoren. Daardoor loopt in bepaalde gevallen de realisatie en de opleveringsfase over de jaargrens heen. Voor het jaarlijks onderhoud betekent dit dat de niet benutte budgetten aan het einde van het jaar worden afgehaald terwijl de werkzaamheden niet volledig zijn uitgevoerd en betaald. Gevolg is dat deze rekeningen ten laste komen van de budgetten van het volgende jaar waardoor geplande werkzaamheden doorschuiven met achterstallig onderhoud tot gevolg.

*NB: Om deze dynamiek goed op te kunnen vangen zonder in de knel te komen met jaarbudgetten, zou het goed zijn een egalisatie reserve jaarlijks onderhoud wegen & vaarwegen naast de voorziening niet-jaarlijks onderhoud wegen & vaarwegen te introduceren om financiële pieken en dalen binnen de vierjaren afspraak op te kunnen vangen. Hiermee kunnen overlopende activiteiten in het daaropvolgende jaar worden gedekt. Na afloop van de vierjaarlijkse periode zal een eventueel restant in de reserve vrijvallen aan de algemene middelen.*

---

<sup>7</sup> In het betreffende GS-voorstel zijn hoofdzakelijk inhoudelijke voorstellen gedaan. Het voorstel om het tekort bijvoorbeeld te dekken uit een verlenging van de afschrijvingstermijn is achterwege gelaten omdat destijds de totale financiële opgaven voor de infrastructuur nog niet bekend was om een afgewogen integraal dekkingsvoorstel te kunnen doen.

<sup>8</sup> Deze systematiek wordt naar tevredenheid toegepast bijvoorbeeld door de provincie Zuid-Holland.

#### *Uitwerking proces:*

*Om een vierjaren uitvoeringsprogramma te introduceren gelijk aan de coalitieperiode dient het besluitvormingstraject en de houdbaarheidstermijn van het integrale beheerplan navenant te worden aangepast.*

*Voorstel is een vierjaren uitvoeringsprogramma met een doorkijk van de volgende vier jaar aan het einde van het collegeperiode ter bespreking aan te bieden aan GS en PS. De resultaten van de bespreking kunnen worden meegenomen in het nieuwe coalitie akkoord. Uiteindelijk wordt het vierjaren uitvoeringsprogramma door het nieuwe college en PS aan het begin van de nieuwe coalitie periode vastgesteld. Op deze manier wordt zorg gedragen voor een gestructureerde overgang van het oude college naar het nieuwe college, maar wordt het uitvoeringsprogramma onder verantwoordelijkheid van het nieuwe college geaccordeerd en uitgevoerd. De doorkijk is van belang om de beheer en onderhoud werkzaamheden te kunnen voorbereiden c.q. continueren ondanks de overgang naar een nieuw college.*

#### *Conclusie*

Door middelen voor beheer en onderhoud voor vier jaar ter beschikking te stellen kan zowel het jaarlijks, het niet-jaarlijks onderhoud en de vervangingsinvesteringen meerjarig worden uitgevoerd. Er is dan sprake van programmasturing op het beheer en onderhoud waardoor ondanks (externe) factoren alle geplande werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd ook al wordt de jaargrens overschreden. Dit betekent niet dat de budgetten per definitie zijn afgezonderd voor externe omstandigheden zoals bezuinigingen.

### 5.3 CONCLUSIE

Na beschouwing van de dekkingsmogelijkheden vanuit de intentie tot een goed beheer van de provinciale infrastructuur kan de majeure financiële opgaven voor de provinciale infrastructuur van circa € 22,6 mln. per jaar volledig gedekt worden binnen de begroting van de afdeling Infrastructuur (zonder invloed op het weerstandsvermogen) voor de aankomende 13 jaar tot 2026<sup>9</sup> als wordt ingestemd met:

1. De afschrijvingstermijnen van de infrastructurele objecten te verlengen met 20 jaar tot 40 jaar. Een langere afschrijvingstermijn resulteert in lagere jaarlijkse kapitaallasten. Voorstel is dit verschil in te zetten als dekking.
2. De middelen voor de stille lasten te activeren. Bij activeren wordt de initiële investering gespreid over meerdere jaren en ontstaat er financiële ruimte. Voorstel is de financiële ruimte in te zetten als dekking.
3. De middelen voor de stille lasten ook te gebruiken als dekking voor de overige lasten vanuit de argumentatie dat de financiële opgaven voor infrastructuur ook gedekt moeten worden binnen de portefeuille van infrastructuur (financiële beleidsregels) en verantwoord beheer & onderhoud (incl. risicogestuurd infrabeheer) een directe relatie heeft op de levensduur c.q. vervanging van objecten<sup>10</sup>.

Om verantwoord beheer & onderhoud ook in de toekomst te borgen wordt voorgesteld dat bij nieuwe ontwikkel investeringen eveneens de middelen voor beheer & onderhoud beschikbaar worden gesteld. Ontwikkel investeringen leiden immers tot verhoogde kosten voor beheer & onderhoud.

#### Beheermaatregelen

- Eén van de voorstellen uit het eindrapport vervangingsinvesteringen is het om de vijf jaar inspecteren van het areaal om de levensduur van de objecten vast te stellen. Mocht de levensduur van bepaalde objecten door omstandigheden zijn verkort dan is er de mogelijkheid om de afschrijvingstermijn van

<sup>9</sup> Vanaf 2026 is de dekking vanuit het verlengen van de afschrijvingstermijnen en het activeren van de stille lasten nodig om de kosten - die vanaf 2014 over een langere periode zijn verspreid - te betalen. Deze kosten lopen namelijk vanaf 2026 door en daarvoor is de dekking vanuit het verlengen van de afschrijvingstermijnen en het activeren van de stille lasten nodig. Hierdoor zal in 2024/2025 beoordeeld moeten worden welke bedragen vanaf 2026 benodigd zijn en hoe deze bedragen gedekt moeten worden. Eén van de beschikbare dekkingsbronnen - naast het bijstellen van beleidsambities, opbrengsten risicogestuurd infrabeheer benutten, gebruik maken van innovatie - zijn de vrijvallende kapitaallasten van provinciale investeringen van na 1986. Vanaf 2025 valt er een significant bedrag aan kapitaallasten vrij van circa € 1,5 mln. per jaar. Tevens is het risico op 'nieuwe' stille lasten nihil omdat het gehele areaal in beeld is gebracht en periodiek wordt geactualiseerd.

<sup>10</sup> Andersom heeft het vervangingsinvesteringenprogramma de aankomende decennia nog geen effect op het beheer & onderhoud van de provinciale infrastructuur, omdat er sprake is van een achterstand qua onderhoud en qua vervanging doordat de afgelopen jaren met een beperkt budget getracht is beide disciplines zo goed als mogelijk te realiseren.

bepaalde objecten bij te stellen. Het risico is echter gering gelet op het feit dat de gewogen gemiddelde levensduur van alle objecten 60 jaar is en alleen de afschrijvingstermijn van verharding en kunstwerk objecten op basis van dit voorstel worden verlengd.

- Het toepassen van risicogestuurd infrabeheer is ook een belangrijke beheermaatregel. Door het op orde brengen en houden van de areaalgegevens ondersteund door een adequaat integraal informatiesysteem ontstaat een beter inzicht in het areaal waardoor slimme keuzes gemaakt kunnen worden op het gebied van beheer en onderhoud. Slimme keuzes betekent in deze het verantwoord maximaal uitstellen van werkzaamheden (kostenefficiënter beheerprogramma) en door een verbeterd inzicht in het areaal wordt het risico op onverwachte uitgaven verkleint omdat op tijd adequate maatregelen genomen kunnen worden (risicoreductie).
- Verantwoord en planmatig beheer & onderhoud heeft een positief en direct effect op de levensduur en dus de afschrijvingstermijnen van objecten. Tevens zijn vervangingsinvesteringen kostbaarder dan verantwoord beheer & onderhoud. Wordt het voorstel overgenomen om de aankomende jaren het beheer & onderhoud verantwoord uit te kunnen voeren dan is dit tevens een beheermaatregel.

In onderstaande tabel zijn de onderzochte dekkingsmogelijkheden die hebben geleid tot een volledige dekking binnen de eigen begroting systematisch uitgewerkt.

FINANCIËLE OPGAVEN	BEDRAG PER JAAR	VOORSTEL TOT INVULLING FINANCIËLE OPGAVEN
STRATEGISCHE UITVOERINGSPLANNEN:	€ 14.517.100	Door combinatie van: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. inzet beschikbare middelen (budget jaarlijks en niet-jaarlijks beheer en onderhoud en budget pMIRT 2013-2018)</li> <li>2. verlengen afschrijvingstermijn met 20 jaar</li> <li>3. activeren budget stille lasten</li> <li>4. budget stille lasten inzetten voor infrastructuur</li> </ol> is de totale infrastructurele opgaven van circa € 22,6 mln. per jaar op basis van een goed beheer van de provinciale infrastructuur realiseerbaar voor <u>de aankomende 13 jaar (tot 2026)</u> .
VERVANGINGSINVESTERINGEN:	€ 6.524.300	
TAAKSTELLING COALITIEAKKOORD:	€ 1.265.000	
RISICOGESTUURD INFRABEHEER:	€ 300.000	
<b>TOTAAL:</b>	<b>€ 22.606.400</b>	<b>€ 22.606.400</b>

BIJLAGE TABEL VERANTWOORD BEHEER & ONDERHOUD

WEGEN	Inhoudelijke criteria	Kwaliteitsniveau	Kosten	Huidige begroting 2013	Vershil
Kwaliteit wegen en fietspaden	- Jaarlijks kleinschalige werkzaamheden (correctief onderhoud), herstellen van schades en maximale uitnutting van diverse onderdelen. Onderhoudsniveau komt overeen met niveau "matig" volgens CROW. Minder overlast voor weggebruikers door combineren van onderhoudswerkzaamheden.	Minimum plus overlast management	€ 7.132.500	€ 5.449.000	€ -1.683.500
Inrichting wegen en fietspaden	- Inrichten volgens landelijke richtlijnen aangevuld met verkeersveiligheidsverhogende voorzieningen, zoals glasbollen, kantstrookverruwing, balises etc.	Basis	€ 506.250	€ 330.000	€ -176.250
Bebording en bewegwijzering	- Naast wettelijk verplichte bebording ook verlichting in hoofdbewegwijzering en kleinere toeristische attracties worden opgenomen in hoofdbewegwijzering. Nu ook vooraankondiging voor zijwegen van provinciale wegen.	Basis	€ 342.000	€ 400.000	€ 58.000
Recreatieve voorzieningen	- Bestaande voorzieningen worden in stand gehouden en specifieke parkeerplaatsen voorzien van afvalbakken	Basis	€ 105.000	€ 100.000	€ -5.000
Bushalteplaatsen	- Voor meer intensief gebruikte halteplaatsen voorzieningen alsabri, verlichting, afvalbakken etc. Tevens drempelloze instap	Basis	€ 97.000	€ 100.000	€ 3.000
Carpoolplaatsen	- Met elementen en asfaltverharding, voorzien van afvalbakken en verlichting	Basis	€ 31.000	€ 30.000	€ -1.000
Gladheidsbestrijding	- Alle provinciale wegen en fietspaden worden 7x24 uur gestrooid	Basis	€ 940.000	€ 751.000	€ -189.000
Calamiteitenafhandeling	- Op alle provinciale wegen 24 uur per dag een calamiteitencoordinator beschikbaar	Minimum	€ 29.000	€ 30.000	€ 1.000
<b>TOTAAL WEGEN:</b>			<b>€ 9.182.750</b>	<b>€ 7.190.000</b>	<b>€ -1.992.750</b>

KUNSTWERKEN	Inhoudelijke criteria	Kwaliteitsniveau	Kosten	Huidige begroting 2013	Vershil
Vaste bruggen en viaducten	- Minder overlast voor weggebruikers door combineren van onderhoudswerkzaamheden. Toepassen van voertuigkerende leuning t.b.v de verkeersveiligheid.	Basis	€ 300.000	€ 275.000	€ -25.000
Fietsbruggen	- Minder overlast voor weggebruikers door combineren van onderhoudswerkzaamheden. Slijtlagen op brugdek worden net voor einde levensduur vervangen ter voorkoming van ongevallen	Basis	€ 100.000	€ 90.000	€ -10.000
Tunnels en onderdoorgangen	- Minder overlast voor weggebruikers door combineren van onderhoudswerkzaamheden. Verlichting vroegtijdig vervangen ivm sociale veiligheid. Toepassen van voertuigkerende leuning t.b.v. de verkeersveiligheid.	Basis	€ 60.000	€ 60.000	€ -
Duikers	- Geen onderhoudswerkzaamheden, alleen indien (constructieve) veiligheid in geding is	Minimum	€ 110.000	€ -	€ -110.000
<b>TOTAAL KUNSTWERKEN:</b>			<b>€ 570.000</b>	<b>€ 425.000</b>	<b>€ -145.000</b>

GROEN	Inhoudelijke criteria	Kwaliteitsniveau	Kosten	Huidige begroting 2013	Vershil
Bomen	- Instandhouding huidige boomstructuur.	Basis	€ 235.000	€ 231.800	€ -3.200
Landschappelijke beplantingen	- Instandhouding huidige landschappelijke beplantingen.	Basis	€ 115.000	€ 103.500	€ -11.500
Bermen	- Maaieregime afgestemd op gewenste hoogte gras. Maai en afvoeren van gras in de berm.	Minimum	€ 660.000	€ 557.000	€ -103.000
Sloten	- Voldoen aan de eisen van de Keur van het Waterschap	Minimum	€ 334.000	€ 334.000	€ -
Rotondes	- Variatie bij inrichting van rotondes	Basis	€ 43.000	€ 35.000	€ -8.000
Natuurmaatregelen	- Aanleg van faunatunnels op locaties waar aanrijdingen met dieren verwacht mogen worden.	Plus	€ 6.000	€ 3.000	€ -3.000
<b>TOTAAL GROEN:</b>			<b>€ 1.393.000</b>	<b>€ 1.264.300</b>	<b>€ -128.700</b>

<b>OPENBARE VERLICHTING</b>	<b>Inhoudelijke criteria</b>	<b>Kwaliteitsniveau</b>	<b>Kosten</b>	<b>Huidige begroting 2013</b>	<b>Vershil</b>
Verlichting wegen	- Openbare verlichting wordt alleen toegepast waar dit vanuit de richtlijnen minimaal gewenst is vanuit de verkeersveiligheid.	Minimum	€ 261.000	€ 211.040	€ -49.960
Verlichting fietspaden	- Openbare verlichting wordt alleen toegepast waar dit vanuit de richtlijnen minimaal gewenst is vanuit de verkeersveiligheid.	Minimum	€ 5.600	€ 8.960	€ 3.360
<b>TOTAAL OPENBARE VERLICHTING:</b>			<b>€ 266.600</b>	<b>€ 220.000</b>	<b>€ -46.600</b>

<b>VERKEERSREGELINSTALLATIES</b>	<b>Inhoudelijke criteria</b>	<b>Kwaliteitsniveau</b>	<b>Kosten</b>	<b>Huidige begroting 2013</b>	<b>Vershil</b>
Verkeersregelinstallaties (VRI)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De VRI's werken als standalone t.o.v. andere VRI's. Op geschikte kruispunten wordt tovergroen toegepast.</li> <li>- Controle van de werking vindt basis op waarneming en jaarlijkse inspectie. Na melding worden alle VRI's binnen 4 uur gerepareerd.</li> <li>- Regeling is afgestemd op het verwachte verkeersaanbod. Bij vervanging of nieuwbouw wordt de VRI standaard voorzien van KAR, automatiseringsfaciliteiten en drukknopen voor fietsverkeer.</li> </ul>	Minimum plus tovergroen	€ 216.400	€ 128.000	€ -88.400
Verkeerssturende middelen	- Bij stremmingen wordt het verkeer omgeleid middels vaste beborde routes. Op de Markerwaarddijk wordt actieve monitorings- en sturingsmiddelen gebruikt.	Minimum plus DRIPS Markerwaarddijk	€ 17.350	€ 1.000	€ -16.350
<b>TOTAAL VERKEERSREGELINSTALLATIES:</b>			<b>€ 233.750</b>	<b>€ 129.000</b>	<b>€ -104.750</b>

VAARWEGEN	Inhoudelijke criteria	Kwaliteitsniveau	Kosten	Huidige begroting 2013	Vershil
Vaarwegbak	- Diepte vaarwegbak op 2.80 meter, eens in de 15 jaar baggeren	Basis	€ 180.000	€ 200.000	€ 20.000
Oeverconstructies	- Jaarlijks kleinschalige werkzaamheden (correctief onderhoud), herstellen van schades en maximale uitnutting van diverse onderdelen	Minimum	€ 330.000	€ 760.000	€ 430.000
Objecten	- Minder overlast voor vaarweggebruikers door combineren van onderhoudswerkzaamheden. Onderhoudsregime gericht op voorkomen van storingen	Basis	€ 1.913.000	€ 1.595.000	€ -318.000
Afmeervoorzieningen	- Handhaven van passantensteigers en onderhoudsprogramma ter voorkoming van hinder voor de vaarweggebruikers	Basis	€ 55.000	€ 50.000	€ -5.000
Taluds en plasbermen	- Oevers worden 1x per 2 jaar gemaaid. Natuurvriendelijke oevers worden aangelegd conform wettelijke afspraken	Minimum	€ 168.000	€ 225.000	€ 57.000
Bediening objecten	- Bediening tussen 6u en 22u voor alle sluizen gedurende het hele jaar en beperking in weekenden en feestdagen	Minimum	€ 180.000	€ 155.000	€ -25.000
Nautisch toezicht	- Toezicht en schouwen gericht op veiligheid en reactief optreden	Minimum	€ 45.000	€ 45.000	€ -
<b>TOTAAL VAARWEGEN:</b>			<b>€ 2.871.000</b>	<b>€ 3.030.000</b>	<b>€ 159.000</b>
<b>TOTAAL:</b>			<b>€ 14.517.100</b>	<b>€ 12.258.300</b>	<b>€ -2.258.800</b>