



PROVINCIE FLEVOLAND



Meerjarenprogramma

Beheer en onderhoud en Vervangingsinvesteringen
Infrastructuur (MBVI) 2025

Inhoud

Inleiding	3
1. Onderhoudsniveau en prestatie-indicatoren	4
2. Maatregelen 2025 - 2029	9
Maatregelen 2024	10
Maatregelen 2025	11
Maatregelen 2026	12
Maatregelen 2027	13
Maatregelen 2028	14
3. Budget 2024-2027	15
Jaarlijks Onderhoud en gladheidbestrijding	16
Gladheidbestrijding	18
Niet Jaarlijks Onderhoud (NJO)	20
Vervangingsinvesteringen	22
Conclusies	24
Colofon	25

Inleiding

MBVI 2025 op basis van SUP 3.0

Dit Meerjarenprogramma Beheer en onderhoud en Vervangingsinvesteringen Infrastructuur (MBVI) 2025 is gebaseerd op de afspraken die gemaakt zijn in het Strategisch Uitvoeringsprogramma beheer en onderhoud infrastructuurle kapitaalgoederen 2024-2027 (SUP 3.0). Het SUP 3.0 is op 29 mei 2024 door de Staten vastgesteld. Het MBVI geeft invulling aan de overkoepelende doelstelling:

Het **veilig** en **beschikbaar** houden van de provinciale infrastructuur,
op een **(kosten)efficiënte** manier.

Programmering

Binnen de cyclus van assetmanagement volgt de programmering van het beheer en onderhoud in het MBVI. In het onderliggende MBVI is een overzicht opgenomen van de beoogde onderhoudsmaatregelen voor de periode 2025 tot en met 2029, per jaar op kaartbeeld (hoofdstuk 2). De programmering heeft een horizon van vijf jaar en wordt jaarlijks geactualiseerd en van een nieuwe jaarschijf voorzien. Ten behoeve van de programmering is de Maatregelenlijst 2025 – 2029 opgesteld, de financiële consequenties van deze maatregelenlijst zijn in dit MBVI en in de Programmabegroting 2025 (hoofdstuk 3) verwerkt.

Monitoring

Binnen de gehele cyclus van de instandhouding van de provinciale infrastructuur is monitoring een belangrijk onderdeel, om zo te borgen dat voldaan wordt aan de doelstellingen en ambities uit het SUP3.0. De kwaliteitsniveaus en indicatoren in dit MBVI zijn overgenomen uit het SUP 3.0. In dit MBVI zijn de meest recente cijfers (peildatum: 1 juli 2024) opgenomen (hoofdstuk 1). Deze indicatoren zijn tevens opgenomen in de vaste P&C documenten van de provincie Flevoland.



1. Onderhoudsniveau en prestatie-indicatoren

In de periode 2025 – 2029 wordt op de diverse onderdelen van de infrastructuur van de Provincie Flevoland onderhoud uitgevoerd. Deze maatregelen zijn gebaseerd op de vastgestelde beheerstrategie en onderhoudsniveau van het SUP 3.0. In het vastgestelde SUP3.0 is onderhoudsniveau B gehanteerd als uitgangspunt voor het beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur.

Met onderhoudsniveau B wordt voor de volgende thema's bereikt:

Veiligheid

Onderhoudsniveau B is gericht op het waarborgen van de (verkeers)veiligheid. Er zijn geen noemenswaardige risico's voor de veiligheid als gevolg van de onderhoudsstaat.

Kostenbesparing

Door in te zetten op onderhoudsniveau B worden grote uitgaven als gevolg van vervangingen zo lang mogelijk voorkomen dan wel uitgesteld. Daarnaast voorkomt onderhoudsniveau B de ontwikkelingen van ernstige onderliggende schades, dit bespaart kosten.

Voorspelbaarheid

Door vast te houden aan onderhoudsniveau B is het verloop van de kwaliteit stabiel en blijft het onderhoud voorspelbaarder en voorkomen we pieken in de uitgaven.

Beschikbaarheid

Met onderhoudsniveau B wordt de infrastructuur zo lang mogelijk beschikbaar gehouden. I.c.m. goed programmeren wordt daarmee de overlast en hinder zoveel als mogelijk beperkt.

Duurzaamheid

Met onderhoudsniveau B kan de levensduur van de assets verlengd worden. Dit leidt tot minder (primair) materiaalgebruik en minder CO2-uitstoot.

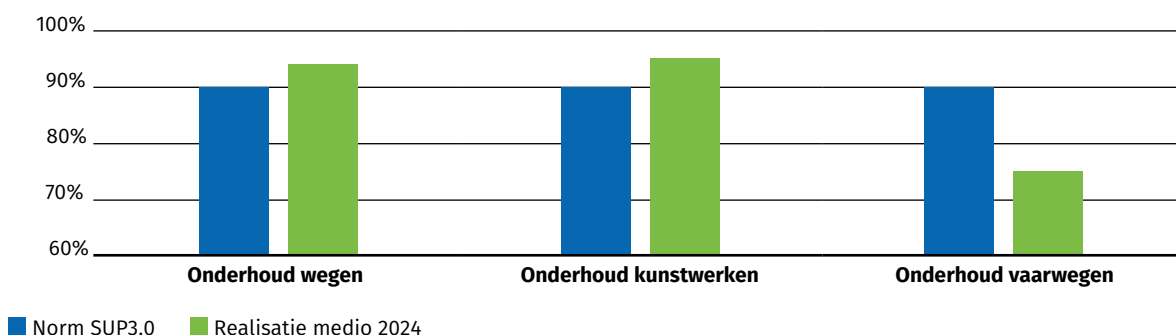
Om te kunnen voldoen aan de vastgestelde doelstelling en ambities vanuit het SUP3.0 is onder andere monitoring noodzakelijk. De indicatoren vallen in drie categorieën uiteen.

1. Indicatoren onderhoudsstaat

Deze indicatoren gaan over de onderhoudsstaat van een aantal assets. Deze zijn beschreven in onderstaand overzicht.

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.

Onderhoud voldoet minimaal aan niveau B



Medio 2024 wordt zowel voor wegen als kunstwerken voldaan aan de gestelde normen voor het onderhoudsniveau. Bij beide assets voldoet ruim 90% aan onderhoudsniveau B.

Met betrekking tot de kunstwerken zien we wel een lichte daling ten opzichte van voorgaande jaren. In 2023 zijn op basis van een risico gestuurde aanpak een aantal vaste kunstwerken in noordelijk Flevoland geïnspecteerd. Dit op basis van de huidige Euro-normen die gelden voor bestaande kunstwerken. Uit berekeningen is uiteindelijk gebleken dat een viertal vaste kunstwerken niet voldoen aan deze Euro-normen. Vanuit een integrale afweging zijn de onderhoudsmaatregelen voor deze vier kunstwerken bepaald, waarbij gekozen is om een drietal kunstwerken te versterken en één kunstwerk daadwerkelijk te gaan vervangen. Deze onderhoudsmaatregelen zijn geprogrammeerd in onderliggend MBVI. Vanuit het coalitieakkoord zijn extra financiële middelen gereserveerd voor het vervangen van kunstwerken.

Met de oeverconstructies wordt niet voldaan aan het onderhoudsniveau zoals deze in het SUP3.0 vastgesteld is. Het vastgestelde onderhoudsniveau betreft een ambitie die de komende jaren nog niet gehaald gaat worden. Zoals eerder gerapporteerd is er sprake van een grote vervangingsopgave. Dit i.c.m. een ontoereikend programmabudget, waardoor andere keuzes gemaakt moeten worden. Dit is medegedeeld aan PS middels een mededeling over de voortgang (eDocs 2876671). Afgesproken is dat risicolocaties als eerste opgeknapt worden; inmiddels is ongeveer 1 km aan risicolocaties opgepakt. Door middel van periodieke schouwrondes houden we in de gaten dat er geen onveilige situaties op/rondom de risicolocaties ontstaan, die nog niet zijn opgeknapt.

Daarnaast zijn aanvullende inspecties uitgevoerd, waardoor beter inzicht verkregen is in de daadwerkelijke onderhoudsstaat van de oeverconstructies. Alle oeverconstructies zijn in kaart gebracht en gebleken is dat ruim 160 km aan oeverconstructies de komende decennia aandacht vereist voor wat betreft onderhoud. Met andere woorden er is sprake van een zeer omvangrijke opgave. Hoewel de norm is dat minimaal 90% van dit specifieke areaal aan onderhoudsniveau B voldoet, zal het voldoen aan deze norm de komende jaren als gevolg van bovenstaand niet haalbaar zijn.

Gelet op de (financiële) omvang van deze opgave, het gewenste onderhoudsniveau, zal binnen de kaders van het SUP3.0 gewerkt worden aan een totaalplan voor de aanpak van deze onderhoudsopgave. Dit betekent dat de financiële uitgangspunten binnen het SUP leidend zijn en de programmering van het oeverprogramma hier binnen dient te blijven. De focus zal hierdoor liggen op de risicolocaties en vervangingen/groot onderhoud getemporiseerd in de MBVI programmering weggezet dienen te worden.

2. Indicatoren beschikbaarheid

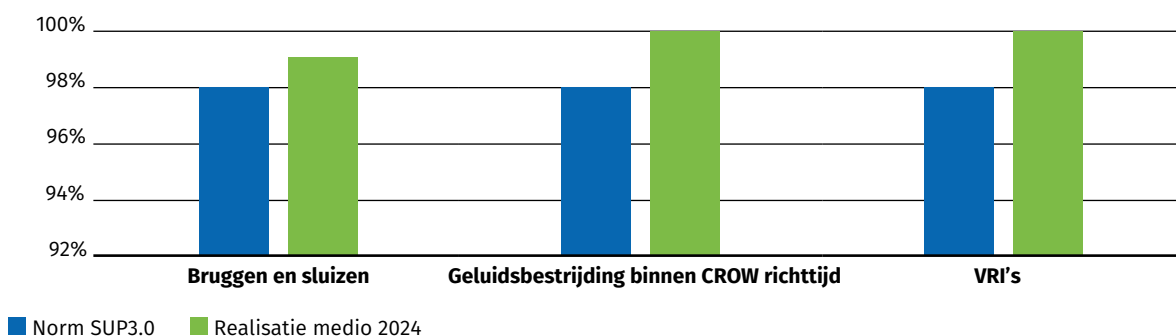
Deze set indicatoren gaan over de beschikbaarheid (dienstverlening) binnen het provinciale areaal. Deze zijn beschreven in onderstaand overzicht.

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 bruggen en sluizen als gevolg van storingen	De beschikbaarheidsgraad van de bruggen en sluizen is minimaal 98%.

Toelichting gladheidsbestrijding

Bij preventieve strooiacties, dus bij strooiacties op wegdekken die nog niet glad zijn maar naar verwachting glad worden, wordt de minimale tijd voor uitrukken en strooien bepaald door de zekerheid waarmee voorspeld kan worden wanneer het wegdek glad wordt. Met de huidige stand van de techniek bedraagt de termijn waarop met zeer grote waarschijnlijkheid kan worden gesteld waar en wanneer het wegdek glad wordt twee uur. Afhankelijk van het type gladheid kan deze periode langer zijn. Wanneer een gladheidscoördinator dus met vrij grote zekerheid wil beslissen of hij wel of niet terecht laat strooien, moet ernaar gestreefd worden de uitruk- en actietijden niet langer te laten zijn dan twee uur.

Beschikbaarheid



Kijkend naar de beschikbaarheid van de verschillende assets dan voldoen deze aan de gestelde norm uit het SUP3.0. Met betrekking tot de beschikbaarheid van de bruggen en sluizen wordt vanaf het SUP3.0 gerapporteerd over de beschikbaarheid van alle bruggen en sluizen en niet meer slechts over gerenoveerde bruggen en sluizen een jaar na realisatie. Dit omdat inmiddels alle bruggen en sluizen vanuit het programma GOBS gerenoveerd zijn.

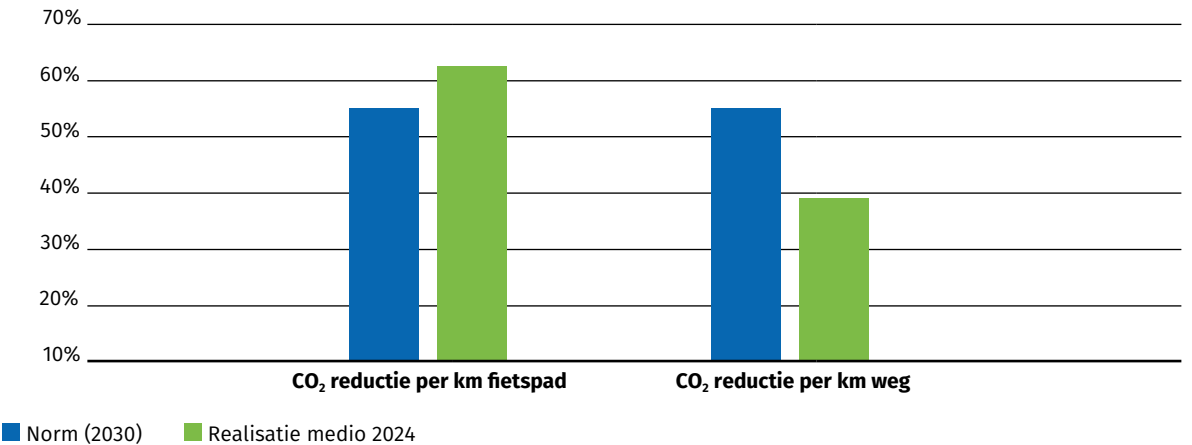
Medio 2024 zien we een beschikbaarheidsgraad van 99,4% over al onze bruggen en sluizen. In absolute zin, zien we uiteindelijk wel zo'n 280 uur aan storingstijd. Een significant deel van deze storingen zien we bij de bediencentrale, dit als gevolg van de nieuwe industriële automatisering. Er wordt onder andere gewerkt aan het verbeteren van de videoverbindingen om zo storingen te voorkomen. Een gedeelte van de storingen zal echter niet te voorkomen zijn, dit heeft te maken met machine veiligheid en het noodzakelijk ingrijpen bij verstoringen. Daarbij kan gedacht worden aan een storing als gevolg van bijvoorbeeld drijfvuil tussen de sluisdeuren.

3. Indicatoren duurzaamheid

Dit betreft een nieuwe groep aan indicatoren die opgenomen is in het SUP3.0. Dit naar aanleiding van toezegging EMS194 bij de behandeling van het SUP3.0. Het gaat om de indicatoren zoals deze zijn beschreven in onderstaand overzicht. Er wordt gerapporteerd op basis van doelstellingen van het Klimaatakkoord.

Onderwerp	Indicator	Norm
Duurzaamheid infrawegen	CO ₂ reductie aanleg km weg ten opzichte van 1990	55% CO ₂ reductie, in 2030, ten opzichte van 1990.
Duurzaamheid Infrafietspaden	CO ₂ reductie aanleg km fietspad ten opzichte van 1990	55% CO ₂ reductie, in 2030, ten opzichte van 1990.

Duurzaamheid infrastructuur



CO2 reductie per KM fietspad

De CO2 uitstoot die op dit moment vrijkomt bij de aanleg van een kilometer fietspad ligt circa 62% lager dan in 1990. Cement heeft het grootste aandeel in de milieu-impact van beton. Door schonere cementtypes voor te schrijven is een forse stap gezet qua CO2 reductie. Daarnaast leggen we sinds 2023 de fietspaden op een andere manier aan waardoor een extra 5% CO2 reductie is gerealiseerd.

Voor de komende jaren ligt voor fietspaden de focus op het toepassen van Geopolymeerbeton (GPB). Door een cementvervanger toe te passen kan de CO2 uitstoot van beton met 50% worden verlaagd. De provincie is al langere tijd in gesprek met twee lokale firma's over de ontwikkeling van een cementloos beton dat geschikt is voor de aanleg van fietspaden. In 2024/2025 wordt eerste proefvak aangelegd om te testen hoe dit mengsel zich in de praktijk gedraagt.

CO2 reductie per KM weg

De CO2 uitstoot die op dit moment vrijkomt bij de aanleg van een kilometer weg ligt circa 39% lager dan in 1990. Door de ontwikkeling van duurzamere asfaltmengsels met een hoger percentage secundaire materialen en afspraken met marktpartijen om asfaltmengsels te leveren waarbij minder energie is gebruikt bij de productie zal de CO2 uitstoot de komende jaren nog verder dalen. Hiermee liggen we op koers om voor dit onderdeel de doelstelling van 55% reductie voor 2030 te realiseren.

Conclusies

Gelet op de huidige percentages is zichtbaar dat nagenoeg alle indicatoren eind 2024 voldoen aan de normen vanuit het SUP3.0.

Uitzondering betreft de indicator voor de oeverconstructies. Aanvullende inspecties hebben laten zien er sprake is van een omvangrijke opgave, waarbij ruim 160 km aan oeverconstructies de komende decennia aandacht vraagt met betrekking tot groot onderhoud en vervanging. Gelet op de complexiteit, (financiële) omvang en impact van deze opgave, is het noodzaak om met een totaalplan te komen. Daarin zullen afwegingen en keuzes gemaakt worden om binnen de (financiële) kaders van het SUP3.0 te blijven.

Ten aanzien van de normen van duurzaamheid zijn de afgelopen jaren grote stappen gezet in het verduurzamen van het beheer en onderhoud. Met de ontwikkelingen in de markt en de stappen die we als provincie zetten inzake de verduurzaming binnen projecten, liggen we op koers om te voldoen aan de doelstelling voor 2030. Vanzelfsprekend mits dat materialen beschikbaar en betaalbaar blijven.



2. Maatregelen 2025 - 2029

In deze paragraaf treft u een overzicht van de maatregelen met kaartbeeld voor de komende jaren (2025 - 2029). Daarnaast laten wij voor de verschillende dekkingsbronnen de uitgaven zien, op een geaggregeerd niveau, conform de Maatregelenlijst 2025 - 2029. 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.

In sommige gevallen zijn projecten (deels of volledig) ontwikkelinvesteringen. Deze projecten vallen binnen de programmering van het Programma Mobiliteit en Ruimte en worden gefinancierd vanuit de Reserve Mobiliteit. De verantwoording en aanvragen van de kredieten voor ontwikkelinvesteringen doorlopen een andere route en zijn daarom niet in het MBVI opgenomen.

Voor het beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur zijn meerdere financiële dekkingsbronnen 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 2025 en 2026 staan in principe vast, voor latere jaren zijn er door allerlei omstandigheden nog wijzigingen en aanvullingen mogelijk. Zo zien we steeds vaker dat externe factoren impact hebben op de realisatie. Daarbij kan gedacht worden participatie (bijvoorbeeld herijking wegcategorisering) tot en met raakvlakken op het gebied van de energietransitie (bijvoorbeeld het verleggen van kabels en leidingen). Hierdoor kan het zijn dat de realisatie niet in het geplande uitvoeringsjaar plaatsvindt. Wijzigingen met betrekking tot de planning worden tweejaarlijks gecommuniceerd via de zogenaamd Voortgangsrapportage Regioprojecten.

Actualisatie van de programmering van de geplande maatregelen vindt plaats op basis van (externe) inspecties en (interne) schouw om ervoor te zorgen dat onze infrastructuur aan de normen voldoet. Naast locatie specifieke maatregelen worden er ook algemene maatregelen uitgevoerd die niet aan één specifieke locatie zijn verbonden. Daarbij moet gedacht worden aan onderhoud/vervangingen aan bewegwijzering, betononderhoud aan kunstwerken of het herstellen van wegvakken die te maken hebben vorstschade.

Maatregelen 2025



Projecten 2025

Noordoostpolder

1. Gemaalweg - vervangen bomen
02. Wrakkenweg - aanplant haag/bosplantsoen, verleggen waterleiding
- 03..Noorderringweg - verharding rijbaan
04. Marknessersluis - vervangen sluisdeuren en verkenning toekomst
05. Westerringweg - onderhoud fietspad
06. Espelerweg / Zuidertocht / Prof. Brandsmatocht en Urkervaart - vervangen damwand

Oostelijk Flevoland

07. Ketelsluis - vervangen remmings- en geleidewerken
08. Drontermeerdijk - onderhoud fietspad
09. Hanzeweg - verharding rijbaan
10. Dronterringweg - verharding rijbaan
11. Biddingringweg - aanleg groeninrichting rotonde
12. Biddingringweg - verharding rijbaan
13. Swifterweg - verharding rijbaan
14. Dronterweg - vervangen asfalt door beton
15. Markerwaardijk - verkenning

Zuidelijk Flevoland

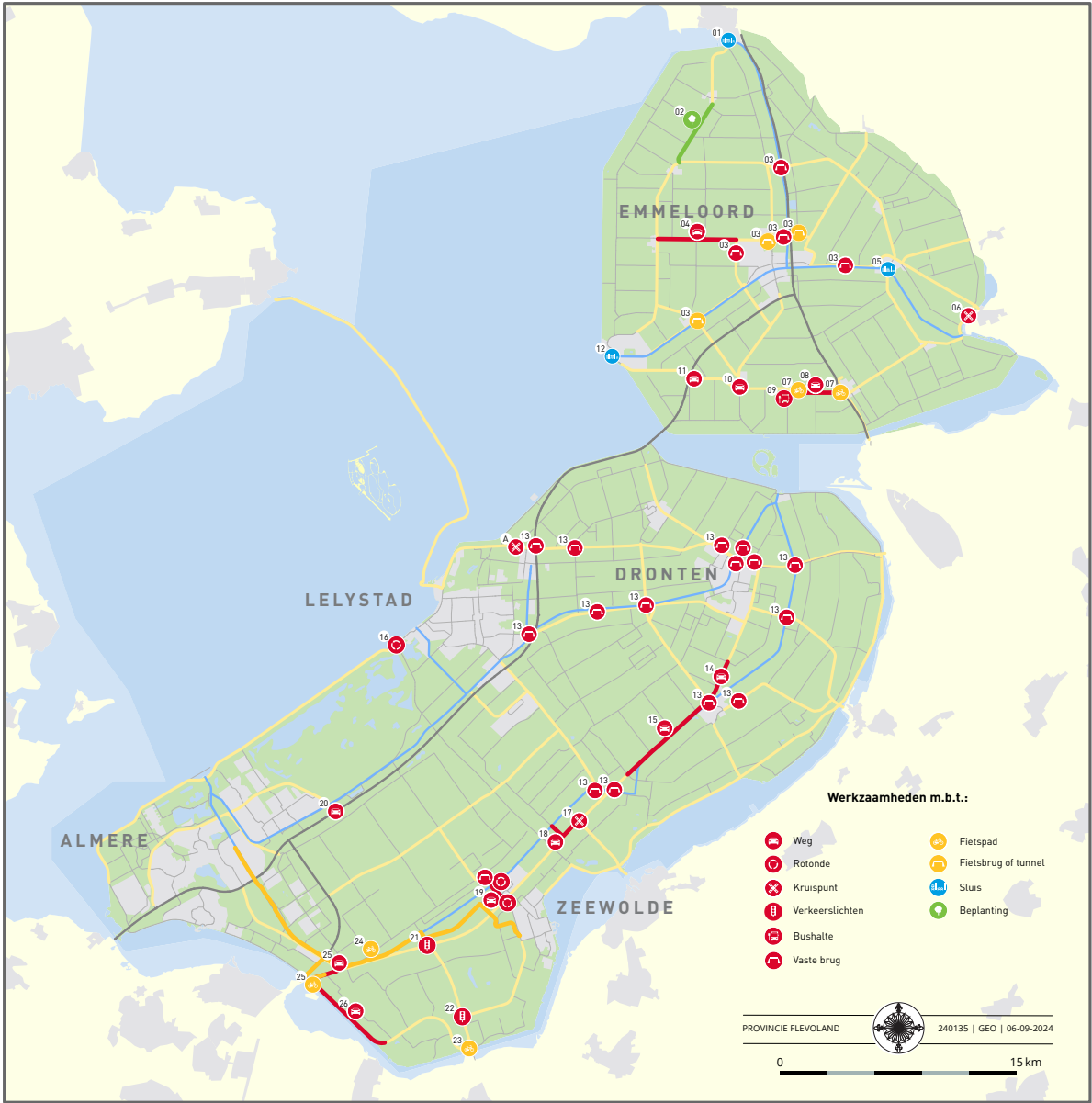
16. Ganzenpad - verharding rijbaan
17. Gooiseweg - verharding opstelstroken
18. Gooiseweg - vervangen bomen
19. Vogelweg - onderhoud fietspad
20. Hogering / Buitenring - vervangen bomen
21. Zuidersluis - brugdek
22. Tussenring - vervangen bomen
23. Waterlandseweg - vervangen bomen
24. Waterlandseweg - verharding en uitbreiding parkeerplaats

Meerjarige projecten

A: Almere-Lelystad - aanleg doorfietsroute

Uitgaven 2025 (Bedragen x € 1.000)		
	NJO	VVI
Algemeen	1.985	916
Regio Noord	495	1.951
Regio Oost	1.630	4.148
Regio Zuid	2.850	2.746
Totaal	6.961	9.761

Maatregelen 2026



Projecten 2026

Noordoostpolder

- 01. Friese sluis - onderhoud basculekelder
- 02. Wrakkenweg - vervangen bomen
- 03. Drie fietstunnels - schilderen leuningen, vervangen voegrubbers en/of geleiderailconstructie
- 04. Espelerweg - verharding rijbaan
- 05. Marknessersluis - brugdek en basculekelder
- 06. Repelweg - aansluiting MITC
- 07. Schokkerringweg - aanleg fietsoversteek
- 08. Schokkerringweg - verharding rijbaan en verbreding
- 09. Schokkerringweg - aanleg twee bushaltes
- 10. Ploegstraat - verharding rijbaan
- 11. Domineesweg - verharding rijbaan
- 12. Urkersluis - brugdek en basculekelder

Meerjarige projecten

A: Houtribweg - kruispunt Karperweg ombouw rotonde naar VRI

Oostelijk Flevoland

- 13. Diverse vast bruggen - schilderen leuningen, vervangen voegrubbers en/of geleiderailconstructie
- 14. Biddingringweg - verharding rijbaan
- 15. Biddingringweg - verharding rijbaan en verbreding

Zuidelijk Flevoland

- 16. Oostvaardersdijk - verharding rijbaan
- 17. Gooiseweg - extra rechtsafer en verlenging linksafer
- 18. Knarweg - verharding rijbaan en verbreding
- 19. Spiekweg - verharding rijbaan, rotondes en brugdek
- 20. Buitenring - verharding rijbaan
- 21. Gooiseweg - vervangen VRI
- 22. Nijkerkerweg - aanpassing kruising naar VRI
- 23. Slingerweg - verharding rijbaan en fietsoversteek
- 24. Doorfietsroute Almere-Zeewolde - verkenning
- 25. Gooimeerdijk-oost - verharding rijbaan en aanleggen fietspad
- 26. Eemmeerdijk - verharding rijbaan en fietsoversteek

Uitgaven 2026 (Bedragen x € 1.000)		
	NJO	VVI
Algemeen	5.067	6.843
Regio Noord	3.440	1.198
Regio Oost	1.760	261
Regio Zuid	3.617	311
Totaal	13.884	8.613

Maatregelen 2027



Projecten 2027

Noordoostpolder

- 01. Gemaalweg - vervangen brug
- 02. Banterweg - versterken brugdek
- 03. Banterweg - verharding rijbaan en verbreding
- 04. Muntweg - verharding rijbaan
- 05. Leemringweg - versterken brugdek
- 06. Schokkerringweg - verharding rijbaan
- 07. Akkerstraat - versterken brugdek
- 08. Domineesweg - verharding rijbaan
- 09. Domineesweg - onderhoud fietspad

Oostelijk Flevoland

- 10. Hanzeweg - vervangen asfalt voor beton
- 11. Hanzeweg parallel - verharding rijbaan
- 12. Overijsselseweg - verharding rijbaan
- 13. Markerwaarddijk - verbeteren verkeersveiligheid en vervangen geleiderail
- 14. Markerwaarddijk - herprofielen
- 15. Markerwaarddijk - verlengen rechtsaffer
- 16. Noordersluis - vervangen brug
- 17. Biddingringweg - plaatsen VRI of afsluiten kruispunt
- 18. Biddingringweg - verharding rijbaan en verbreding
- 19. Biddingringweg - vervangen asfalt brug
- 20. Spijkweg - verharding rijbaan incl. rotonde

Zuidelijk Flevoland

- 21. Nijkerkerpad - verharding rijbaan
- 22. Buitenring - extra rijstrook of verkeerslichten
- 23. Zuidersluis - conserveren en repareren deuren
- 24. Oostvaardersdijk - fietsoversteek
- 25. Oostvaardersdijk - verharding rijbaan incl. parkeerplaatsen en verbreding
- 26. Hogering - extra opstelstrook

Meerjarige projecten

- A: Randweg Urk - constructie nieuwe weg
- B: Lelystad-Roggebot - Hoogwaardige fietsroute
- C: Houtribweg - aansluiting A6

Uitgaven 2027 (Bedragen x € 1.000)		
	NJO	VVI
Algemeen	5.099	7.032
Regio Noord	3.067	1.242
Regio Oost	3.747	4.244
Regio Zuid	1.897	0
Totaal	13.810	12.024

Maatregelen 2028



Meerjarige projecten

- A: Urk-Emmeloord-Marknesse - doorfietsroute
- B: Houtribweg - rotonde wordt VRI
- C: Houtribdreef - opheffen versmalling

Projecten 2028

- Oostelijk Flevoland
- 01. Wrakkenweg - herstel wortelopdruk rijbaan
 - 02. Hannie Schaftweg - verharding rijbaan, verbreding en fietsoversteek
 - 03. Hannie Schaftweg - verharding rotonde
 - 04. Marknesserweg - verharding rotonde
 - 05. Vollenhoverbrug - vervangen elektrische installatie

- Zuidelijk Flevoland
- 06. Lisdoddeweg - verharding rijbaan
 - 07. Oldebroekerweg - verharding rijbaan
 - 08. Harderdijk - vervangen asfalt voor beton

Uitgaven 2028 (Bedragen x € 1.000)		
	NJO	VVI
Algemeen	6.003	751
Regio Noord	2.355	85
Regio Oost	1.034	1.487
Regio Zuid	0	0
Totaal	9.392	2.322

Maatregelen 2029



Projecten 2029

Noordoostpolder

- 01. Venelaan - verharding rijbaan
- 02. Kuinderweg / Kamperweg - kappen oude populieren
- 03. Oosterringweg - verharding rijbaan incl. rotonde
- 04. Kuinderweg - verharding rijbaan en verbreding
- 05. Vollenhoverweg - verharding rijbaan en verbreding
- 06. Hannie Schaftweg - verharding rijbaan
- 07. Hannie Schaftweg - aanleggen fietsoversteek

Oostelijk Flevoland

- 08. Kamperhoekweg - verharding rijbaan en verbreding
- 09. Elburgerbrug - onderhoud beton
- 10. Noordersluis - conserveren en repareren deuren

Zuidelijk Flevoland

- 11. Roerdompweg / Schollevaarweg - verharding rijbaan

Uitgaven 2029 (Bedragen x € 1.000)		
	NJO	VVI
Algemeen	5.306	250
Regio Noord	4.320	95
Regio Oost	1.189	0
Regio Zuid	948	0
Totaal	11.763	345



3. Budget 2024-2027

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).

Jaarlijks Onderhoud

Deze vorm van onderhoud wordt ook wel vast onderhoud dan wel dagelijks verzorgend onderhoud genoemd. Dit onderhoud komt één keer of meerdere keren per jaar voor op een klein gedeelte van de asset. Onder JO valt ook de gladheidsbestrijding en incidentmanagement.

Niet Jaarlijks Onderhoud

Dit noemen we ook wel groot onderhoud. Dit onderhoud is cyclisch en betreft een groter deel van de asset. Veelal wordt dit onderhoud uitgevoerd op het moment dat niet meer voldaan kan worden aan het vastgestelde onderhoudsniveau.

Vervangingsinvesteringen

Vervangingsinvesteringen zijn uitgaven waarbij een gehele asset vervangen wordt. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld vervanging van bomen of een brug. De daadwerkelijke budgetbehoefte baseren we zoveel als mogelijk op basis van de technische levensduur, dat wil zeggen dat we sturen tot het moment dat een asset niet meer gebruikt kan worden c.q. het kapot is, of dat maatregelen om de levensduur van de asset te verlengen niet meer (kosten) effectief zijn.

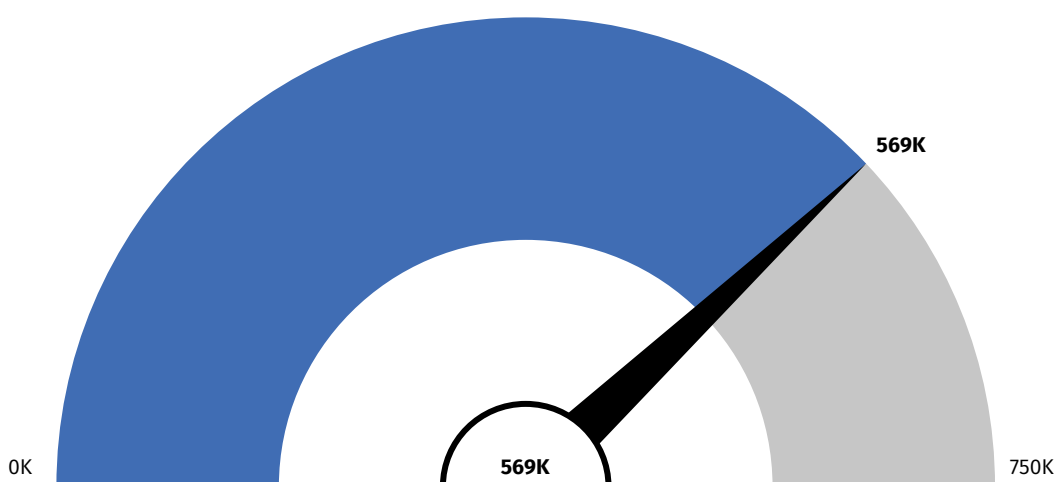
3.1 Jaarlijks Onderhoud en gladheidbestrijding

In de begroting wordt elk jaar een budget opgenomen voor jaarlijks onderhoud. In de periode 2024-2027 is dat ongeveer €10,24 miljoen 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 en (niet-)verhaalbare schades.

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 opgenomen uit deze egalisatiereserve. Het maximale saldo van deze egalisatiereserve is €750.000. Het afgelopen jaar (2023) is €181.000 onttrokken uit de egalisatiereserve.

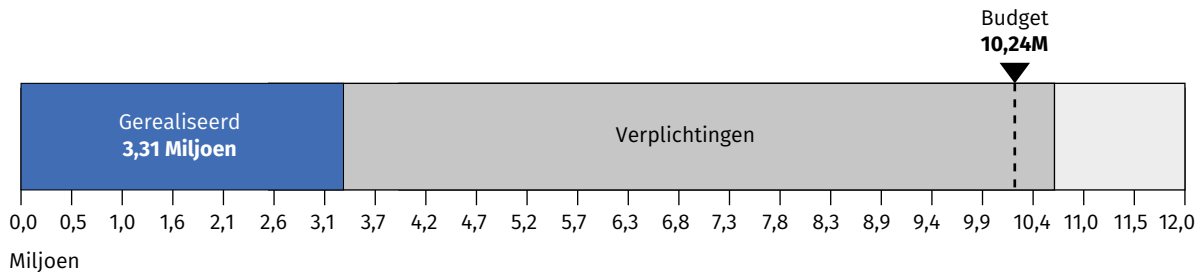
Stand Egalisatiereserve Jaarlijks Onderhoud
per 31-12-2023



Deze onttrekking was nodig doordat een aantal overschrijdingen hebben plaatsgevonden binnen het Jaarlijks Onderhoud. De grootste overschrijding van het jaarlijks onderhoud had betrekking op schades. Hieraan wordt geen budget toegekend vanuit de begroting, deze kostenpost is niet te voorspellen. Dit heeft geresulteerd in een extra uitgave van € 0,68 mln. Binnen schades valt een onderscheid te maken in verhaalbare en niet verhaalbare schade. Bij verhaalbare schade is er sprake van een doorlooptijd in het verhalen van de schade. Dit betekent dat meestal in het eerst volgende jaar na het optreden van de schade deze als baten worden ontvangen via de schadeverzekeraar.

In het tweede kwartaal van 2024 is ongeveer €3,31 miljoen besteed aan het Jaarlijks Onderhoud en zijn er nog verplichtingen van ongeveer €7,25 miljoen. Hoewel dit kan resulteren in een tekort van ongeveer €315.000,- tegen het einde van 2024, biedt de egalisatiereserve voldoende dekking hiervoor. Daarnaast laat ervaring binnen beheer en onderhoud zien dat factoren zoals weeromstandigheden en de arbeidsmarkt een

grote invloed hebben op de daadwerkelijke realisatie van jaarlijkse onderhoudswerkzaamheden. Bovendien varieert het volume van onderhoudswerkzaamheden per jaar. Hierdoor worden niet altijd alle budgetten in het desbetreffende boekjaar uitgegeven en verschuiven uitgaven naar het volgende (boek)jaar.



Conclusie Jaarlijks Onderhoud

De uitgaven en aangegane verplichtingen voor het jaarlijks onderhoud in relatie tot de budgetten zijn op dit moment passend. De reserve is op dit moment nog gevuld, waarmee tegenvallers gedekt kunnen worden.

Voor het SUP 3.0 wordt over de totale linie van NJO en JO een tekort verwacht van ongeveer €354.000 per jaar voor de periode 2024-2027. Gelet op de resultaten en programmering van het Niet Jaarlijks Onderhoud (zie paragraaf 3.2) zijn we in staat om binnen het benodigde budget te blijven.

Voor in ieder geval de jaren 2024-2025 kan dit tekort worden opgevangen door de inzet van de egalisatiereserve. Deze heeft nog voldoende buffer, waarmee tegenvaller opgevangen kunnen worden. Indien het tekort op termijn niet opgevangen kan worden wordt hier op bijgestuurd, in lijn met afspraken uit het SUP3.0. Daarin is afgesproken dat in eerste instantie gekeken wordt naar het soberder uitvoeren van het jaarlijks onderhoud, waarbij nooit concessies gedaan worden ten aanzien van veiligheid. Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat objecten minder vaak gereinigd worden wanneer dit alleen een esthetische impact heeft. Of dat bomen minder frequent gesnoeid worden wanneer deze niet in het valbereik van de provinciale weg staan.

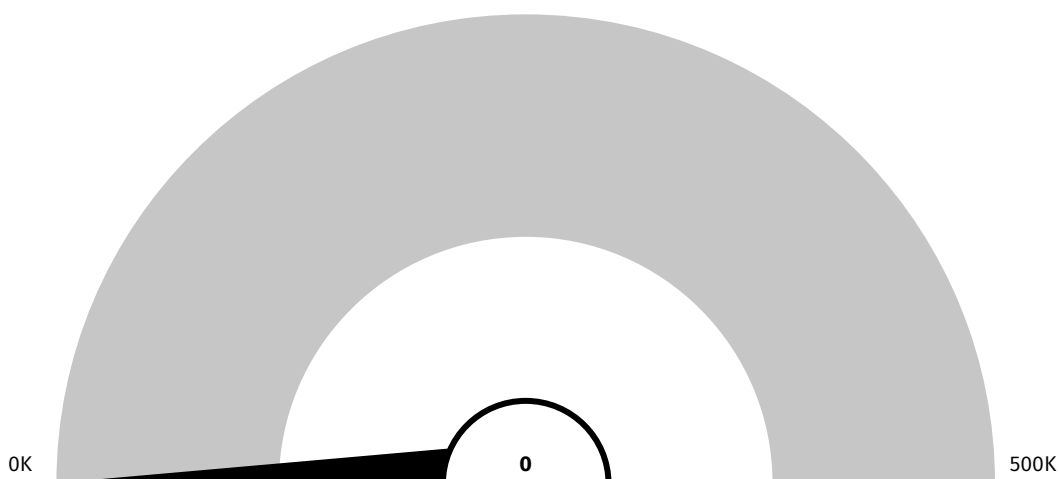
Gladheidbestrijding

Voor de gladheidbestrijding wordt jaarlijks een vast bedrag beschikbaar gesteld in de begroting. Voor de periode 2024-2027 is dat circa €1,17 miljoen per jaar.

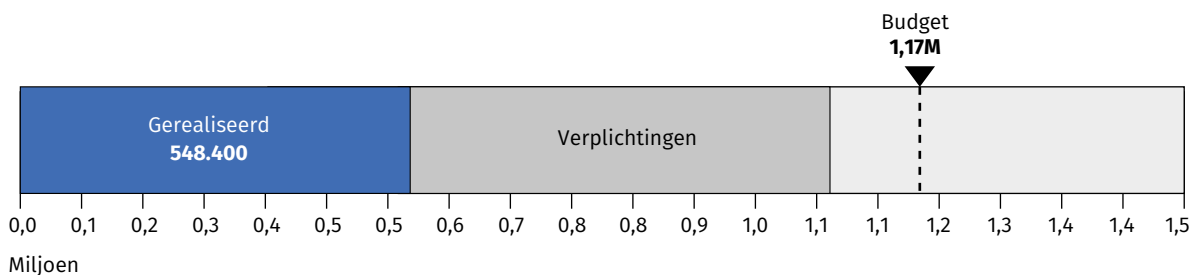
Vanwege de onvoorspelbaarheid van gladheid is er een egalisatiereserve voor gladheid in het leven geroepen (B030). De kosten van gladheidbestrijding zijn weersafhankelijk daardoor zij jaarlijks fluctueren. Zo is er een flexibele buffer om de sterk wisselende inzet (en kosten) van de gladheidsbestrijding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

Het vorige winterseizoen kan beschreven worden als een zeer zachte winter. Er was sprake van een natte winter, met een beperkt aantal vorstdagen. Uiteindelijk heeft dit alsnog geleid tot 21 uitgevoerde acties om de gladheid te bestrijden.

Stand Egalisatiereserve Gladheidsbestrijding per 31-12-2023



Zoals vermeld in het Jaarverslag 2023 was er in 2023 een overschrijding van €0,147 miljoen. Deze overschrijding is grotendeels als gevolg van prijsstijgingen m.b.t. het inkopen van strooizout. De egalisatiereserve gladheidsbestrijding blijft hierdoor leeg. Dit tekort is verrekend in het positieve rekeningresultaat van de Jaarrekening 2023.



Per 1 juli 2024 is al ruim €548.000 gerealiseerd en zijn er nog ruim €500.000 aan verplichtingen. Daarnaast moet nog wel strooizout ingekocht worden en enkele afgeschreven strooiers worden vervangen voor automatische strooiers. Deze nieuwe strooiers bieden de mogelijkheid om efficiënter te werken, zowel in tijd als in het verbruik van strooizout. Daarnaast is dit minder belastend voor het milieu.

Met deze uitgaven is de prognose dat de gladheidsbestrijding in 2024 binnen het budget uitgevoerd kan worden. Uiteraard blijft het verdere verloop van het budget sterk afhankelijk van de start van het gladheidsseizoen en de mogelijke benodigde inzet.

Conclusie Gladheidsbestrijding

De verwachte uitgaven en aangegane verplichtingen voor gladheidsbestrijding in relatie tot de budgetten zijn op het moment van schrijven in balans. Gezien de resultaten van voorgaande jaren en de nog te maken kosten voor het inkopen van strooizout en de aanschaf van nieuwe strooiers, is de verwachting dat de gladheidsbestrijding binnen het budget blijft.

3.2 Niet Jaarlijks Onderhoud (NJO)

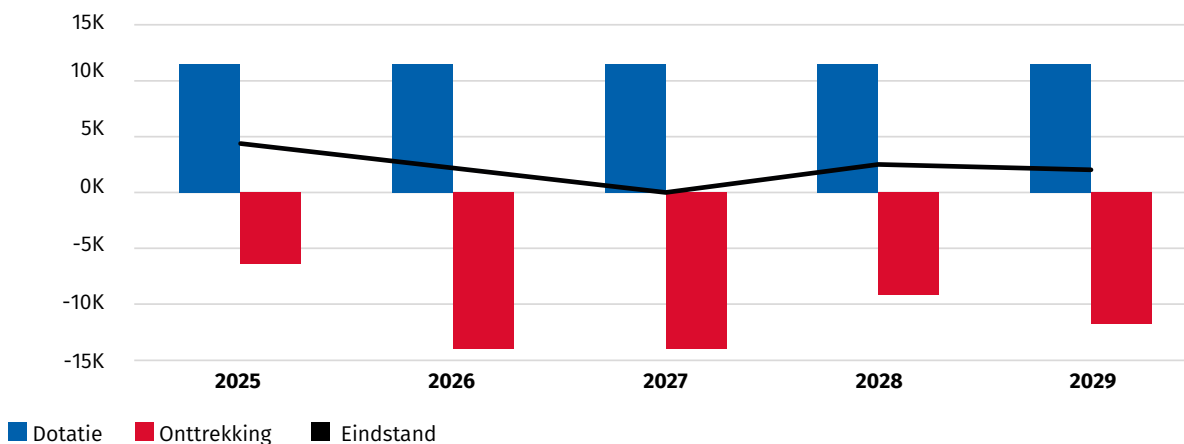
Bij niet jaarlijks onderhoud gaat het om maatregelen die onder groot onderhoud vallen. Onderhoud dat eens in de 5 á 15 jaar plaats vindt, maar geen totale vervanging is. Het grootste gedeelte van het niet-jaarlijks onderhoud wordt gevormd door het onderhoud aan onze wegen en vaarwegen. Onderhoud wordt geprogrammeerd op grond van inspecties.

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. €11,4 miljoen per jaar). In 2026 en 2027 zijn de onttrekking aan de voorziening hoger dan de dotatie, met name nog door het uitvoeren van groot onderhoud aan oeverconstructies. Op basis van de huidige programmering zien we na 2027 onttrekkingen die min of meer gelijk zijn aan de daadwerkelijke dotatie.

De stand van de voorziening blijft positief (de zwarte lijn), dit conform de eisen op grond van de BBV.

Verloop Voorziening Niet Jaarlijks Onderhoud 2025 - 2029



Conclusie

De geprogrammeerde uitgaven voor het niet jaarlijks onderhoud passen binnen de financiële kaders. De voorziening niet jaarlijks onderhoud blijft in de beschouwde periode positief, met andere woorden de onttrekkingen en dotaties zijn in balans. Echter wel met de volgende kanttekening.

Gelet op de feitelijke programmering en de jaarlijkse dotatie aan de voorziening verwachten we komende 3 jaar geen problemen als we kijken naar het niet jaarlijks onderhoud. Kwalitatief gezien ligt het areaal er voor nu goed bij in lijn met gestelde kaders m.b.t. de onderhoudsniveaus, met name t.a.v. verhardingen en de beweegbare bruggen en sluizen is er afgelopen jaren veel onderhoud uitgevoerd. Hierdoor ontstaat tijdelijk lucht om andere onderdelen van de infrastructuur op te pakken waar onderhoud noodzakelijk is.

Onderdeel van het totaalplan voor de opgave t.a.v. oeverconstructies zal zijn of deze op termijn vervangen of hersteld moeten worden. Zodra hier meer duidelijkheid in is, is het mogelijk dat de onderhoudskosten ten laste van de voorziening niet jaarlijks onderhoud gaan stijgen, en daarmee een beroep gaan doen op de voorziening. Zoals eerder benoemd zal binnen de (financiële) kaders van het SUP3.0 gewerkt worden.

3.3 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 totaalbedrag terug onder de kosten bij het lopende jaar waarin de uitgaven zijn gedaan, maar worden jaarlijks gedurende het gebruik voor een 1/40ste deel afgeschreven ('in termijnen betaald', de kapitaalslasten).

Voor de dekking hiervan wordt sinds 2014 een bedrag van € 2,8 miljoen per jaar gestort in de Egalisatiereserve activering kapitaallasten vervangingsinvesteringen (B033). Deze reserve wordt verminderd met de werkelijke jaarlijkse kapitaallasten voor de vervangingsinvesteringen. Met andere woorden, door de reeds uitgevoerde vervangingsinvesteringen wordt de reserve vervangingsinvesteringen aangesproken en neemt deze af. Echter blijft het uitvoeren van vervangingen noodzakelijk.

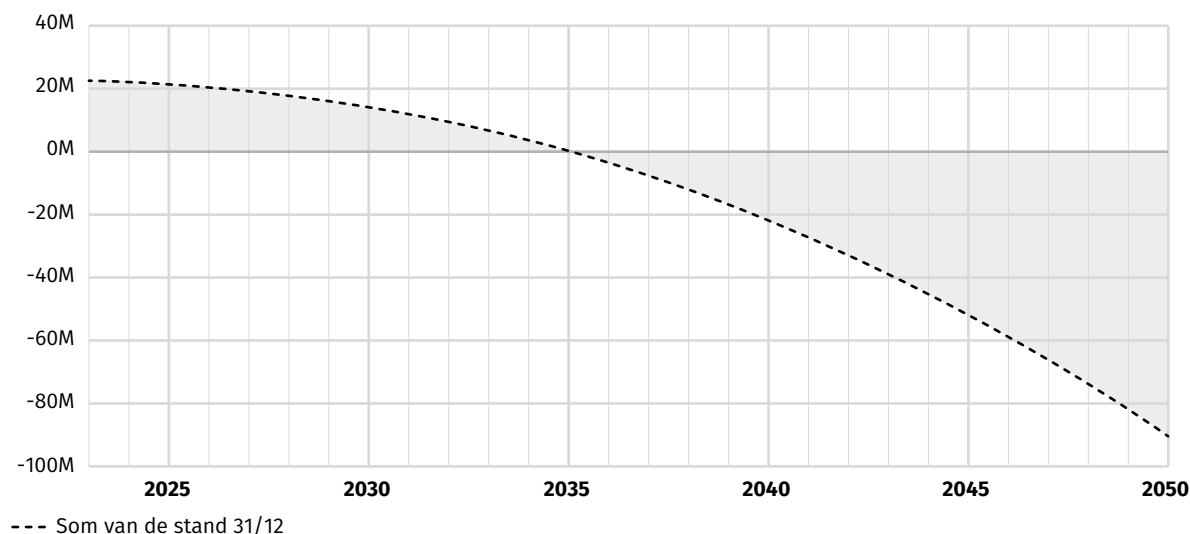
Vanuit het nieuwe coalitieakkoord, vastgesteld voor de coalitieperiode 2023-2027, is aandacht voor de vervangingen. Met name vanwege de stille lasten-problematiek is derhalve besloten jaarlijks € 2 miljoen extra te storten in de reserve vervangingsinvesteringen. Hiermee wordt de komende jaren extra gespaard voor toekomstige vervangingen.

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.

De verwachting is dat vanaf 2027, de totale kapitaalslasten hoger zijn dan het gereserveerde bedrag. De afschrijvingen nemen daarna dusdanig toe dat in 2035 de nullijn bereikt gaat worden.

In onderstaande grafiek is het saldo van de reserve activering kapitaallasten vervangingsinvesteringen te zien volgens de huidige maatregelenlijst en lopende projecten.

Verloop Reserve Vervangingsinvesteringen



Een belangrijke kanttekening in het bovenstaande overzicht is dat nog niet de volledige programmering van het oeverprogramma is meegenomen zijn. Het MBVI geeft inzicht in de programmering tot en met 2029,

voor het oeverprogramma kan vastgesteld worden dat dit gezien de omvang ook na 2029 doorloopt en hierdoor impact heeft op de verloop van de reserve.

Conclusie

De geprogrammeerde vervangingsinvesteringen zijn op dit moment lager dan het vooraf berekende gemiddelde bedrag conform het SUP3.0. Het beschikbare bedrag in de reserve activering kapitaallasten vervangingsinvesteringen is op basis van de programmering dan ook voldoende. Wel met de grote kanttekening dat er sprake is van een vervangingsopgave t.a.v. de oeverconstructies gaande is, en nog geprogrammeerd dient te worden.

Verder kunnen we vaststellen dat op basis van de huidige prognose voldoen wordt aan het advies van de Randstedelijke Rekenkamer om voor tenminste 2 collegeperiodes dekking te hebben voor reserve.

Conclusies

Medio 2024 passen de uitgaven en de geprogrammeerde uitgaven voor het jaarlijks onderhoud, de gladheidsbestrijding, het niet jaarlijks onderhoud en de vervangingsinvesteringen binnen de kaders zoals deze met PS zijn afgesproken.

De verwachte uitgaven en aangegane verplichtingen voor gladheidsbestrijding in relatie tot de budgetten zijn op het moment van schrijven in balans. Gezien de resultaten van voorgaande jaren, wordt verwacht dat de gladheidsbestrijding binnen het budget blijft. Mocht er wel een tekort ontstaan, dan is er géén ruimte binnen de egalisatiereserve. De gladheidsbestrijding zal vanzelfsprekend vanuit veiligheid gewoon voortgezet worden. De dan ontstaande tekorten worden aan het einde van het jaar gedekt uit het eventuele positieve rekeningresultaat.

Voor het jaarlijks onderhoud zijn de uitgaven in lijn met de budgetten. Verder kan geconstateerd worden dat er voldoende middelen zijn binnen de egalisatiereserve, waarmee eventuele tegenvallers opgevangen kunnen worden. Zoals opgenomen in het SUP3.0 wordt er jaarlijks een tekort verwacht op onder andere het jaarlijks onderhoud. Indien nodig wordt hier op bijgestuurd, in lijn met afspraken uit het SUP3.0. Daarin is afgesproken dat in eerste instantie gekeken wordt naar het soberder uitvoeren van het jaarlijks onderhoud, waarbij nooit concessies gedaan worden ten aanzien van veiligheid. Bij het soberder uitvoeren van het jaarlijks onderhoud kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het verlagen van de frequentie van het reinigen van objecten, waar dit puur esthetisch betreft. Of het minder frequent snoeien van bomen die niet in het valbereik van de provinciale weg staan.

De geprogrammeerde uitgaven voor het niet jaarlijks onderhoud en vervangingsinvesteringen passen binnen de financiële kaders van het SUP3.0. De voorziening niet jaarlijks onderhoud blijft in de beschouwde periode steeds positief. De huidige onderhoudsopgave is in balans met de jaarlijkse dotatie. Met betrekking tot de reserve activering kapitaallasten vervangingsinvesteringen is het bedrag in de reserve op dit moment voldoende.

Belangrijke kanttekening is de beschreven situatie rondom het oeverprogramma. Het MBVI geeft inzicht in de programmering tot en met 2029. Gelet op de omvang van het oeverprogramma kan vastgesteld worden dat dit ook na 2029 nog doorloopt en daarmee impact gaat hebben op zowel de voorziening niet jaarlijks onderhoud als de reserve activering kapitaallasten vervangingsinvesteringen.

Colofon

Dit is een uitgave van:

Expertiseteam Beheer en Onderhoud Infrastructuur
Provincie Flevoland
Visarenddreef 1
Postbus 55
8200 AB Lelystad

Contact:

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

September 2024