

Van: Gedeputeerde H.G. Jumelet

Datum: Afdoening toezegging over het Meerjaren Onderhoudsprogramma (MJOP)
Bijlagen: vrijdag 10 november 2023 16:04:49
MJOP 2023-2026 Versie 5 september 2023.pdf

Beste leden van de Statencommissie,

Zoals toegezegd tijdens de Statencommissie op 1 november 2023 zou ik schriftelijk terugkomen op een vraag van de ChristenUnie over het Meerjarig Onderhoudsprogramma (MJOP). De ChristenUnie heeft de volgende vraag gesteld: "Reserve Groot variabel onderhoud: In onze eigen woorden is het potje dat we hadden voor groot onderhoud wegen en vaarwegen een jaar eerder leeg dan verwacht. Zijn alle plannen uit het MJOP dan ook al uitgevoerd naar verwachting?"

De wijze van vraagstelling suggereert dat het beeld is dat het Meerjarig Onderhoudsprogramma (MJOP) en het bijhorende budget een eindige zaak is. Dit is niet het geval. Beheertaken en het onderhoud aan de infrastructuur is een doorlopende activiteit. Er is elk jaar opnieuw budget voor beheer en onderhoud. Dat doen we al jaren en blijven we ook doen!

De provinciale infrastructuur vertegenwoordigt een ingeschatte vervangingswaarde van € 750 miljoen. Jaarlijks geven we € 18 tot € 20 miljoen uit om de infrastructuur te beheren en te onderhouden. Alle (onderhouds-)activiteiten staan in dienst van de veiligheid, de beschikbaarheid, een aantrekkelijke leefomgeving en duurzaamheid. Het MJOP geeft een meerjarige doorkijk op het beheer en onderhoud en het budget dat nodig is om veiligheid en beschikbaarheid van het areaal te borgen.

Het MJOP is opgebouwd uit vast en groot onderhoud en vervangingen. Vast onderhoud betreft activiteiten ten behoeve van de dagelijkse beschikbaarheid van en veiligheid op het areaal. Voorbeelden zijn maaiwerkzaamheden, het strooien van de gladheidsbestrijding, het afhandelen van calamiteiten en uitvoeren van kleine reparaties. De kosten voor vast onderhoud worden geschat op basis van de uitgaven van de afgelopen jaren en vallen onder exploitatie. Groot (of variabel) onderhoud betreft planbaar onderhoud om de levensduur van het areaal te borgen. Deze onderhoudsactiviteiten worden gepland op basis van een inspectie of aan de hand van de levensduur. Voorbeelden zijn het vervangen van een asfalt deklaag of het vervangen van verouderde, cruciale onderdelen van een beweegbare brug. De kosten van groot onderhoud vallen ook onder de exploitatie maar door de aard van de activiteiten kan het jaarlijks benodigde bedrag fluctueren. Om deze reden wordt voor groot onderhoud gebruik gemaakt van de reserve groot variabel onderhoud, om de schommelingen op te kunnen vangen.

Als onderhoud niet langer rendabel of in stand houden technisch niet meer mogelijk is, worden objecten vervangen. Het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) schrijft voor dat vervangingen worden geactiveerd. Er lopen twee investeringskredieten, voor het vervangen van kunstwerken en voor het vervangen van beschoeiing.

De onderhoudsactiviteiten worden geraamd op basis van eenheidsprijzen en ervaring. De definitieve kosten zijn mede afhankelijk van marktwerking en kunnen daardoor positief of negatief uitkomen ten opzichte van de oorspronkelijke raming. Daarnaast kan de planning van onderhoud kan door omstandigheden gewijzigd worden, zoals koppelkansen met andere projecten of obstakels in besluitvorming, wet-/regelgeving of capaciteit. Deze wijzigingen worden over het algemeen verwerkt met de actualisaties van de P&C cyclus.

Het eerste MJOP ging over de jaren 2021-2024 en is eind 2020 vastgesteld. Zie Statenstuk 2020-968. Tegelijkertijd is destijds het beleidskader beheer en onderhoud vastgesteld. Het beleidskader beschrijft het areaal dat we in beheer hebben en hoe we daar mee om gaan. Dat heeft in principe geen tijdshorizon zoals het MJOP. Het MJOP beschrijft het geplande onderhoud voor de periode van 4 jaar op basis van inspecties, meetgegevens en de meest recente inzichten. De werkwijze brengt met zich mee dat de gepresenteerde onderhoudsactiviteiten voor het eerste jaar vrijwel vaststaan. Voor de opvolgende jaren neemt de onzekerheid en flexibiliteit toe. Het MJOP dient daarom regelmatig geactualiseerd te worden. Met het MJOP 2023-2026 wordt daar invulling aan gegeven. De jaren 2022 tot en met 2026 zijn relatief dure jaren voor het groot onderhoud. Het gemiddelde van € 9 miljoen is dan ontoereikend, waardoor de reserve wordt aangesproken en in 2026 uitgeput zal zijn. Het vooruitzicht op dit moment voor 2027 en de jaren daarna is dat het gemiddelde van € 9 miljoen toereikend zal zijn. In 2025 wordt het MJOP opnieuw geactualiseerd op basis van de op dat moment laatst verkregen inzichten. Uiteraard wordt dan ook een geactualiseerd verloop van de reserve groot variabel onderhoud gegenereerd.

Bijlagen:

[https://www.drentsparlement.nl/statenportaal/statenstuk/PS161220-OGB021220-2020-968-](https://www.drentsparlement.nl/statenportaal/statenstuk/PS161220-OGB021220-2020-968-Mobiliteitsprogramma-2021-2030-c-a-COMPL-1.pdf)

[Mobiliteitsprogramma-2021-2030-c-a-COMPL-1.pdf](#)

MJOP 2023-2026 Versie 5 september 2023.pdf

Ik ga er vanuit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Henk Jumelet
Gedeputeerde

provincie **Drenthe**

Westerbrink 1 | Postbus 122, 9400 AC Assen

+31 592 365555 | post@drenthe.nl

www.provincie.drenthe.nl

Volg ons op     

Dit bericht en de bijgevoegde bestanden zijn vertrouwelijk en alleen bestemd voor de geadresseerde(n).
Indien u dit bericht niet in goede staat ontvangt, waarschuw dan de afzender.

Meerjaren Onderhoudsprogramma 2023-2026

Provincie Drenthe
team Beheer Wegen & Vaarwegen

Inhoudsopgave

Inleiding	2
1 Aandachtspunten	3
2 Kwaliteit Areaal	4
Beheerstrategie hoofdrijbanen en fietspaden	4
Beheerstrategie Beweegbare Kunstwerken.....	5
3 Vast onderhoud	6
4 Groot onderhoud.....	8
5 Vervangingen.....	8
Investeringskrediet kunstwerken	8
Investeringskrediet beschoeiing.....	8
6 Financiële dekking	11
Vast en groot onderhoud	11
Vervangingskrediet beschoeiing	11
Bijlage: Groot onderhoud wegtrajecten en beweegbare kunstwerken.....	12

Inleiding

De Provincie Drenthe is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van het provinciale wegen- en vaarwegennetwerk. Omdat deze objecten van grote maatschappelijke waarde zijn, is de Provincie Drenthe verantwoordelijk voor het behalen van maximale waarde uit dit areaal, waarbij rekening dient te worden gehouden met de belangen van de gebruikers. Het team Beheer Wegen & Vaarwegen richt de activiteiten op een goede beschikbaarheid en veilige doorstroming van het (vaarweg)verkeer en er is aandacht voor een aantrekkelijke en gezonde omgeving rond de wegen en vaarwegen.

De beheerstrategie is beschreven in het Beleidskader beheer en onderhoud Wegen en Vaarwegen, dat eind 2020 is vastgesteld samen met het Meerjaren Onderhoudsprogramma (MJOP) 2021-2024. Het MJOP geeft inzicht in de onderhoudsactiviteiten en bijhorende kosten voor de komende 4 jaar. Met het voorliggende MJOP 2023-2026 wordt de meerjarenbegroting voor beheer en onderhoud geactualiseerd. Het Beleidskader voor beheer en onderhoud blijft ongewijzigd.

In de volgende hoofdstukken worden de onderhoudsactiviteiten toegelicht en worden eventuele verschillen met het vorige MJOP indien nodig geadresseerd. Er wordt onderscheid gemaakt tussen vast en groot onderhoud (exploitatie) en vervangingen (investeringskredieten).

1 Aandachtspunten

Het MJOP is een inschatting van alle benodigde beheer- en onderhoudsactiviteiten aan de wegen en vaarwegen voor de komende 4 jaar. Het MJOP kent een aantal onzekerheden.

De werkwijze brengt met zich mee dat de gepresenteerde onderhoudsactiviteiten voor 2023 vast staan. Voor de opvolgende jaren neemt de onzekerheid** en daarmee de flexibiliteit toe; op basis van de meest recente inspectierondes kunnen de inzichten voor benodigd onderhoud immers nog wijzigen. Om deze reden wordt het MJOP elke 2 jaar geactualiseerd, ondanks de tijdshorizon van 4 jaar.

De onderhoudsactiviteiten worden geraamd op basis van eenheidsprijzen en ervaring. De definitieve kosten zijn mede afhankelijk van marktwerking en kunnen daardoor positief of negatief uitkomen ten opzichte van de oorspronkelijke raming. In het recente verleden hebben we te maken gehad met extreme prijsstijgingen van materialen, grondstoffen, energie en brandstof. Dit heeft vooral zijn weerslag gehad op vast onderhoud, voor groot onderhoud zijn de kosten in 2022 niet extreem hoog gebleken. De verdere ontwikkeling van het prijsniveau is een onzekere factor voor het MJOP. De in dit document genoemde bedragen zijn gebaseerd op het prijspeil van 1 januari 2023. Indien nodig worden de budgetten op projectniveau geactualiseerd binnen de reguliere planning & control cyclus.

Om duurzaamheid een vaste plek te geven in het beheer en onderhoud wordt gewerkt aan de implementatie van het ambitieweb. Het ambitieweb is een instrument om duurzaamheid op 12 verschillende thema's in de voorbereiding van projecten volwaardig aan bod te laten komen. Duurzame maatregelen kunnen het onderhoud duurder maken. Onderhoudsbudgetten zijn formeel voor het instandhouden van de infrastructuur. Met het implementeren van het ambitieweb in de standaard werkwijze, zijn eventuele meerkosten voor duurzame maatregelen nog niet geborgd. De provincies Noord-Holland en Overijssel hebben onderzoek gedaan naar de meerkosten van duurzame maatregelen. Uit dat onderzoek bleek dat de meerkosten ca. 5% zouden bedragen. Op basis van dat onderzoek is in dit MJOP dan ook 5% inbegrepen voor duurzame maatregelen bij de groot onderhoudsprojecten.

**Onzekerheid: Voorbereiding projecten groot onderhoud vragen ook steeds meer tijd in de zin van: Afstemming met stakeholders, wet- en regelgeving, levertijden van materialen, voldoende capaciteit in de markt.

2 Kwaliteit Areaal

De provincie Drenthe heeft 518 km weg, 177 km vaarweg en 270 km fietspaden in beheer en onderhoud. In onderstaand overzicht is het provinciaal areaal weergegeven.

thema	subthema	aantal	eenheid
Wegen	hoofdrijbaan	3,69	miljoen m ²
	fietspad	0,74	miljoen m ²
Vaarweg	beschoeiing	340	km
Kunstwerken	beweegbare bruggen	52	stuks
	viaducten & onderdoorgangen	151	stuks
	schutsluizen	20	stuks
Groen & fauna	bomen	27.292	stuks
	te maaien gebied	7,86	miljoen m ²
	faunarasters	67	km
Meubilair	borden, geleiderail, etc.	14.654	stuks
Openbare verlichting	lichtmasten	3.491	stuks
Kabels & leidingen	eigen net	192	Km

De beheerstrategie voor het areaal is vastgelegd in het Beleidskader beheer en onderhoud Wegen en Vaarwegen, dat gelijktijdig met het MJOP 2021-2024 is vastgesteld. Het Beleidskader blijft ongewijzigd. De meeste kosten zijn verbonden aan de wegen en de beweegbare kunstwerken. De beheerstrategie van die thema's zijn hieronder verkort weergegeven.

Beheerstrategie hoofdrijbanen en fietspaden

Voor het bepalen van de beheer- en onderhoudsactiviteiten aan wegen fietspaden, wordt gebruik gemaakt van de CROW-richtlijnen. De richtlijnen zijn ontwikkeld als hulpmiddel om met de meest optimale meerjarenplanning tot het vastgestelde kwaliteitsniveau te komen. Hierbij houdt de provincie Drenthe rekening met het gebruik van de verharding. Voor stroomwegen streeft de provincie hogere kwaliteitsdoelstellingen na dan fietspaden en overige wegen zoals gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

De wegbeheersystematiek is vastgelegd in publicaties 146 en 147 van de CROW en is het belangrijkste standaardwerk voor het beheer van wegen in Nederland. Het geeft een praktische benadering die 'voorspelt' hoe een weg in de toekomst verslechterd en gaat dus niet uit van een wegennet dat louter uit wegen in topconditie bestaat. Het is gebaseerd op het effect van schade op de aspecten veiligheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en gewenste beeldkwaliteit.

Beheerstrategie Beweegbare Kunstwerken

Het beheer en onderhoud van beweegbare kunstwerken vindt momenteel vanuit de verschillende disciplines plaats op basis van een combinatie van intensief preventief onderhoud, vaste onderhoudsintervallen en vervanging op basis van levensduur. De komende jaren wordt ingezet op een integrale benadering van de beweegbare kunstwerken gebaseerd op inspecties en verlenging van de levensduur waarbij rekening wordt gehouden met het risicoprofiel van het object. Hierbij vindt een risico gestuurde prioritering van onderhoud en vervanging plaats, onder andere op basis van type wegen en functie voor de beroepsvaart.

Vanuit de inspecties worden de beweegbare kunstwerken beoordeeld op veiligheid, levensduur en toonbaarheid. Voor de werktuigbouwkundige en elektrotechnische onderdelen geldt dat dient te worden voldaan aan normen en richtlijnen. Beheer en onderhoud vindt plaats conform die richtlijnen.

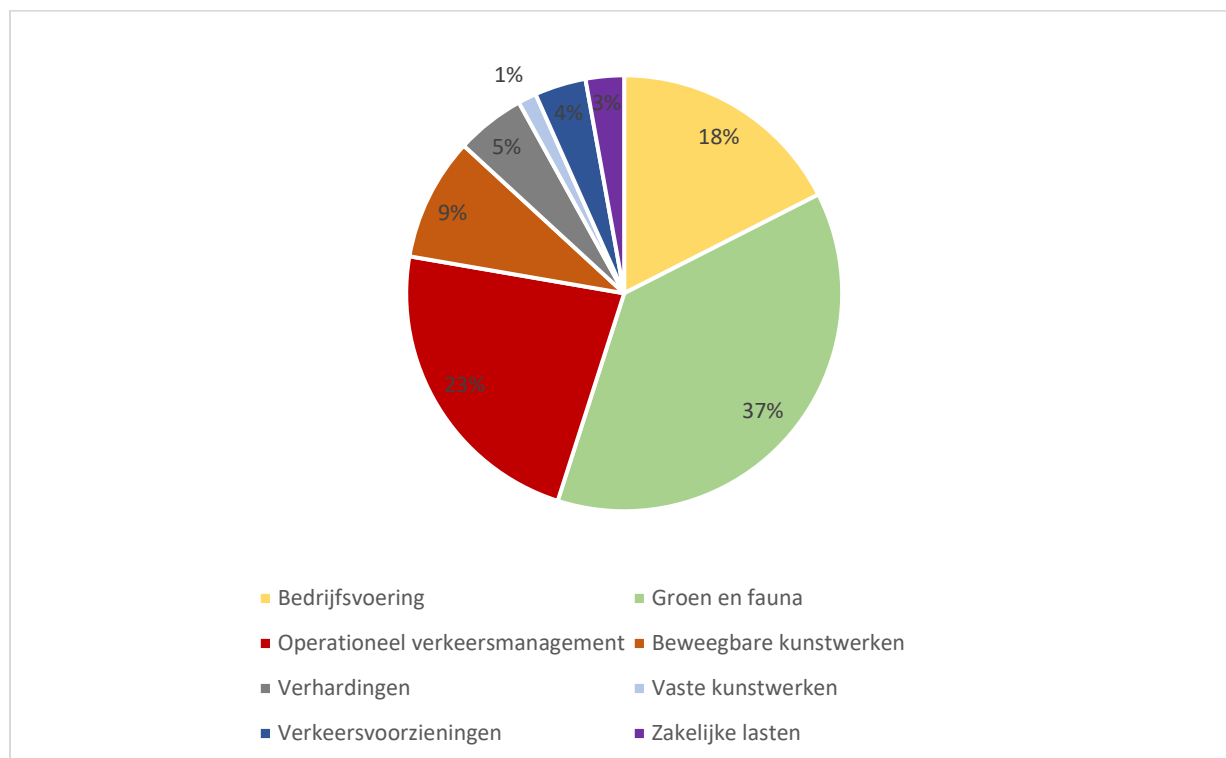
3 Vast onderhoud

Vast onderhoud betreft activiteiten ten behoeve van de dagelijkse beschikbaarheid van en veiligheid op het areaal. Voorbeelden zijn maaiwerkzaamheden, het strooien van de gladheidsbestrijding, het afhandelen van verkeersongevallen en uitvoeren van kleine reparaties. De kosten voor vast onderhoud worden geschat op basis van de uitgaven van de afgelopen jaren, de verwachte prijs en eventuele scope wijzigingen. Het jaar 2022 is opgenomen in de tabel om de verschillen te kunnen duiden.

Thema	2022*	2023	2024	2025	2026
Bedrijfsvoering	1.449	1.537	1.537	1.537	1.537
Groen en fauna	2.690	3.285	3.285	3.285	3.285
Operationeel verkeersmanagement	1.610	2.000	2.000	2.000	2.000
Beweegbare kunstwerken	1.516	801	801	801	801
Verhardingen	450	450	450	450	450
Vaste kunstwerken	115	120	120	120	120
Verkeersvoorzieningen	295	335	335	335	335
Zakelijke lasten	250	250	250	250	250
subtotaal Wegen	6.975	7.003	7.003	7.003	7.003
subtotaal Vaarwegen	1.400	1.775	1.775	1.775	1.775
Totaal	8.375	8.778	8.778	8.778	8.778

Vast onderhoud per thema per jaar, bedragen in € x1.000

* Uit MJOP 2021-2024



Vast onderhoud per thema per jaar

Dit MJOP (2023-2026) laat een stijging in kosten zien voor vast onderhoud van € 403.000 ten opzichte van het vorige MJOP (2021-2024).

Onder het thema bedrijfsvoering vallen onder andere aanschaf van klein materiaal, het (lease)wagenpark, energie kosten, inspecties en onderzoeken, de BGT en bedrijfskleding. Deze zijn vrijwel allemaal duurder geworden.

Tot het thema beweegbare kunstwerken behoren algemeen vaarweg beheer, bediening, elektrotechnisch en werktuigbouwkundig onderhoud, gemalen onderhoud, schoonmaken en vrijhouden van beweegbare kunstwerken. De kosten voor het inhuren van brugbedienaren van circa € 1 miljoen is wegvallen, aangezien dit nu door eigen personeel gedaan wordt. De overige posten zijn duurder geworden.

Tot het thema Groen en Fauna behoren de posten kappen, planten, snoeien, maaien, vuil verwijderen, vegen, reiniging en onkruid- en exoten bestrijding. Een aantal bestekken op deze onderwerpen zijn recent opnieuw aanbesteed, deze contracten zijn duurder dan voorheen. Intensievere exotenbestrijding zoals de eikenprocessierups, reuzenberenklauw en jacobskruiskruid brengen meer kosten met zich mee.

Onder operationeel verkeersmanagement valt gladheidsbestrijding en incidentmanagement (calamiteiten afhandeling). Het tractie bestek voor het strooien is € 230.000 in prijs gestegen. Daarnaast is de prijs van zout omhoog gegaan. Bij incidentmanagement is in de kostenraming rekening gehouden met verhaalbaarheid van de kosten op verzekering. Het verhalen van schade is uitbesteedt en dit blijkt erg effectief.

Onder het thema verkeersvoorzieningen behoren de posten bebording, bewegwijzering, geleiderail openbare verlichting en verkeerregelinstallaties. Ook deze zijn allemaal iets duurder geworden.

4 Groot onderhoud

Groot onderhoud betreft planbaar onderhoud dat eens in de zoveel jaar uitgevoerd wordt om de levensduur van het areaal te borgen. De onderhoudsactiviteiten worden meestal gepland op basis van een inspectie waarbij de toestand wordt vastgesteld. Voorbeelden zijn het vervangen van een asfalt deklaag of het vervangen van verouderde, cruciale onderdelen van een beweegbare brug. Door de aard van de activiteiten kan het jaarlijks benodigde bedrag fluctueren. Alle hieronder genoemde bedragen zijn inclusief budget voor duurzaamheid van 5%.

thema	2023	2024	2025	2026
gebouwen	142	0	0	0
groen	919	814	919	919
kunstwerken Beweegbaar	2.207	2.809	2.210	2.773
kunstwerken Vast	735	497	416	507
meubilair	105	158	158	158
verhardingen	5.735	9.404	7.547	8.892
water	226	0	0	0
subtotaal wegen	7.494	10.872	9.039	10.476
subtotaal vaarwegen	2.575	2.809	2.210	2.773
totaal	10.068	13.681	11.249	13.249

Groot onderhoud per thema per jaar, bedragen in € x 1.000

In 2023 wordt onderhoud uitgevoerd aan dienstwoningen, dit komt niet elk jaar voor. Hetzelfde geldt voor baggerwerkzaamheden, die vallen onder 'water'.

De grootste uitgaven zijn aan de beweegbare kunstwerken en de verharding van wegen. Het onderhoud aan wegen betreft vooral het vervangen van de deklaag. In de periode 2023-2026 zijn er relatief veel onderhoudsprojecten aan de wegen en beweegbare kunstwerken. Op basis van de huidige gegevens is de verwachting dat het jaarlijks benodigde bedrag voor groot onderhoud vanaf 2027 een meer gebruikelijk niveau van rond de € 9 miljoen bedraagt.

5 Vervangingen

Als onderhoud niet langer rendabel of in stand houden technisch niet meer mogelijk is, worden objecten vervangen. Regelgeving vanuit het Besluit Begroting & Verantwoording (BBV) schrijft voor dat dergelijke vervangingen worden geactiveerd en afgeschreven. Er loopt een investeringskrediet voor het vervangen van kunstwerken (2011-2030) en voor het vervangen van beschoeiing (2021-2024).

Investeringskrediet kunstwerken

Het investeringskrediet vervanging kunstwerken is uitgeput. De grootschalige vervangingen van (beweegbare) kunstwerken zijn in principe voltooid. Een tegenvaller is het vervangen van het val van de Pijlebrug. Hiervoor wordt het investeringskrediet eenmalig verhoogd met 450 k€. Op korte termijn zijn er verder geen vervangingen van kunstwerken voorzien. Voor het vervangen van enkele remmingwerken zal te zijner tijd een nieuw krediet worden aangevraagd.

Investeringskrediet beschoeiing

In de Begroting 2020 zijn PS geïnformeerd over het ontwikkelde vervangingsprogramma van oude walbeschoeiingen. Het gaat om een investeringsvolume van 39 M€ tot en met 2030. Met de

voorjaarsnota van 2020 heeft PS een investeringskrediet van € 15 miljoen beschikbaar gesteld voor de eerste tranche, dat loopt van 2021 tot en met 2024. De eerste tranche richt zich op de meest urgente trajecten. De aan deze investeringen verbonden kapitaallasten starten vanaf 2023 met een bedrag van € 91.000,-. Deze lopen daarna jaarlijks op naarmate de uitvoering van het programma vordert tot € 283.462,- aan kapitaallasten per jaar.

De eerste tranche betreft 26 projecten, waarvan inmiddels 7 zijn afgerond. Nog eens 7 zijn in voorbereiding of momenteel in uitvoering, 12 projecten zijn nog niet gestart. Daarmee loopt de uitvoering achter op de oorspronkelijke planning. Met name de voorbereiding vergt meer tijd dan vooraf werd ingeschat, terwijl de interne capaciteit hiervoor beperkt is. De afstemming met andere partijen vergt ook tijd, maar is tegelijkertijd van belang omdat een waterschap bijvoorbeeld mogelijk mee betaald aan de te vervangen beschoeiing. Omdat de meest urgente projecten als eerste zijn opgepakt, doen zich op korte termijn geen grote risico's voor.

Beschoeiing wordt in principe vervangen met hetzelfde materiaal als er al stond, dit kan van hout, staal of beton zijn. De prijs van al deze materialen is aanzienlijk gestegen na het beschikbaar stellen van het krediet in 2020. Om de 26 projecten uit de eerste tranche te kunnen voltooien, is meer budget en meer tijd nodig. Het totale krediet wordt verhoogd van € 15 miljoen naar € 21,5 miljoen met een looptijd van 2021 tot en met 2026.

Vervangingskrediet beschoeiing	bedrag
oorspronkelijk krediet	15.390
gerealiseerde trajecten	7.771
benodigd resterend o.b.v. geactualiseerde kentallen	14.040
benodigd extra krediet resterende trajecten	6.421

Stand van zaken vervangingskrediet beschoeiing, bedragen x € 1.000

Projecten vervanging beschoeiing	type damwand soort / overig	lengte (meters)	kosten in jaar (x € 1.000)			
			2021	2022	2023	2024
Drentsche Hoofdvaart						
omgeving Dieversluis	beton, hout	308			167	
omgeving Haarsluis	beton	645			568	
omgeving Paradijssluis	overig	393				137
omgeving Pijlerbrug - Lokbrug	beton	1.809			995	
Omg. spoorbrug Meppel	hout	8			4	
omgeving Uffeltersluis	beton	111			47	
omgeving Veenesluis	beton, overig	626			384	
Omg. Werf Wout Liezen	beton, hout	200				75
omgeving Wittelterbrug	beton	1.471			661	
Polakkenbrug	staal	241				216
Wittelterbrug - 1e Uffelterbrug	beton	3.161	2.844			
Hoogeveense Vaart						
ged. Fietsbrug Krakeel - industrialhaven Hoogeveen WZ	staal	726		399		
omgeving Noordwijk	staal	1.450				507
omgeving Rogatsluis	staal	1.392			824	
Stieltjeskanaal						
ged. Stieltjessluis - Huttenheugte	staal, hout, overig	6.926		3.809		
ged. Jan Kuipersbrug - Bentheimerbrug	hout, overig	332		180		
ged. VHV - Stieltjessluis	staal, hout	2.305	944			
Verlengde Hoogeveense Vaart						
ged. A37 - spoorbrug Veenoord	staal	367	202			
ged. Driftbrug - Oosterhesslerbrug	hout	24	13			
ged. Erica - Klazienaveen	staal	3.642	1.535			
ged. Geesbrug	staal, overig	55		30		
ged. Nieuweroord	beton, hout	10		6		
ged. Noordscheschut	beton	645		398		
omg. Hoolbrug	hout	9	5			
omg. Kerkbrug	beton	77	42			
omg. Klenckerbrug	hout	34	19			
Totaal (2021-2024: € 15,012 miljoen)		26.968 m	5.604	4.822	3.650	936

6 Financiële dekking

Deze paragraaf is ter indicatie. De dekking wordt uiteindelijk bepaald door FPC op basis van de definitieve cijfers.

Vast en groot onderhoud

Voor vast onderhoud is er € 1,1 miljoen (excl. zakelijke lasten) extra budget nodig. Het gaat om structurele, jaarlijks terugkerende kosten. Dit wordt gefinancierd uit de stelpost indexering inkoop (“knelpuntenpot”).

Voor groot onderhoud is voor de periode van 4 jaar circa € 5,8 miljoen extra nodig ten opzichte van de huidige meerjarenbegroting. Dit kan worden gedekt vanuit de Reserve groot (variabel) onderhoud. De begroting laat nu voor eind 2026 een saldo zien van € 5,8 miljoen. Naar verwachting loopt het saldo van deze reserve ultimo 2026 dus af naar € 0.

In 2021 is de jaarlijkse rijksbijdrage voor vaarweg Meppel – De Punt afgekocht. De afkoopsom van € 29 miljoen is in de financieringsreserve gestort. Er kan geen gebruik gemaakt worden van de financieringsreserve als de reserve groot onderhoud ontoereikend is.

Vervangingskrediet beschoeiing

Het totale krediet wordt verhoogd van € 15 miljoen naar € 21,5 miljoen met een looptijd van 2021 tot en met 2026. De kapitaallasten nemen toe met € 128.000,- per jaar, tot een totale last van € 411.462,- per jaar aan het eind van de looptijd (vanaf 2027).

Bijlage: Groot onderhoud wegtrajecten en beweegbare kunstwerken

In onderstaande tabellen is weergegeven voor welke trajecten onderhoud aan de verharding is voorzien. Het betreft veelal het vervangen van de deklaag en eventueel een tussenlaag. De bedragen zijn indicatieve ramingen op basis van eenheidsprijzen, exclusief het duurzaamheidsbudget van 5%. (NB. niet in alle projecten is duurzaamheid mogelijk)

Hoofdrijbaan	2023	2024	2025	2026
N34	1.134	2.123	2.552	839
N381	1.063	267		217
A34	195			
A374				23
A382				212
HV zuidzijde			18	
N34 L		172		
N34 R		137		
N353	19			
N371	98	1.386		523
N371B	63			
N372			136	501
N373	1097			
N374		925	1.080	761
N375	445	699	132	101
N376	302	497	508	116
N378		655		
N379			307	1473
N382	100			
N386	208	499		1.112
N851	341	176		
N853	231	533		
N854		245		
N855	33	122	1532	
N856		71		
N857		297		
N858				325
N863				895
N919				998

Bedragen x € 1.000

In onderstaande tabel is weergegeven voor welke wegvakken onderhoud aan de fietspaden (vervangen van deklaag en eventueel tussenlaag) is voorzien.

Fietspaden	2023	2024	2025	2026
F353	4		3	
F371	88	9	30	
F372	8			73
F373			572	
F374				288
F376		10		
F379				11
F386		132		
F853			40	
F863	33		278	

Bedragen x € 1.000

In onderstaande tabel zijn de groot onderhoudswerkzaamheden aan beweegbare kunstwerken (bruggen en sluisen) weergegeven per object en per jaar met de bijhorende geraamde kosten. Het betreft veelal mechanisch onderhoud of het vervangen van elektrotechnische onderdelen.

Object	2023	2024	2025	2026
Pieter Hummelenbrug		635		
Algemeen variabel W en E onderhoud incl. bedieningsgebouwen	150	150	150	150
Holslootbrug		471		
Brug Staphorster Grote Stouwe			440	
Bedieningspost Stieltjeskanaalsluis				425
Brug De Punt			1	423
Sluis Peelo		350	4	15
Bedieningspost Sluis Peelo		12	1	335
Brug Asserwijk			335	
Brug over Rogatsluis			327	
Conservering bkw	90	75	75	75
Vriesebrug		264	1	15
Slijtlagen op brugdekken	70	70	70	70
Boschkampbrug			27	250
Stieltjeskanaalsluis				225
TC Kerkbrug	180			
Brug over Sluis Vries			171	
Brug over Sluis De Punt			171	
TC 1e Uffelterbrug	150			
TC 2e Uffelterbrug	150			
TC Havelterbrug	150			
Mr. Sickensbrug				132
Fietsbrug Boschkampbrug				86
sluisdeuren Jansenverlaat en Emmercompascuum	80			

Bedragen x € 1.000

Bijlage bij MJOP 2023-2026:

Meerjarig onderhoudsprogramma 2023 - 2026

Op 24 april 2023 is in een verdiepend POHO het Meerjarig Onderhoudsprogramma 2023-2026 (MJOP) besproken. De belangrijkste opmerkingen die meegegeven zijn, het onderbouwen van de actualisatie van het huidige MJOP 2021-2024 en dan specifiek het specificeren van de stand van de reserve groot onderhoud. Daarin ook duurzaamheid op te nemen in tevens en de actualisatie krediet beschoeiing weer te geven.

Reserve groot onderhoud

Het verloop van de reserve groot onderhoud inclusief 5% voor duurzaamheidsmaatregelen ziet er met de laatste cijfers als volgt uit:

Verloop reserve groot onderhoud	2023	2024	2025	2026
Saldo aanvang jaar	6.876	10.227	6.208	4.104
Oorspronkelijk begrote lasten programma	13.419	9.662	9.145	9.145
Bijgestelde begrote lasten programma	10.068	13.681	11.249	13.249
Saldo einde jaar	10.227	6.208	4.104	0

Verloop van de Reserve groot onderhoud, bedragen x € 1.000

De reserve slinkt aanzienlijk maar blijft positief en in 2026 naar 0. De verwachting voor het groot onderhoud van 2027 en verder is dat het beschikbare budget van circa 9 M€ voldoende zal zijn. Hierbij moet opgemerkt worden dat het MJOP medio 2025 weer geactualiseerd zal worden met de inzichten en onderhoudstoestanden van dat moment.

De status en instandhouding van een benodigde reserve is hierin dan ook actueel punt.

Een reserve als buffer om fluctuaties op te vangen is noodzakelijk.

Investeringskrediet beschoeiing

In de Begroting 2020 zijn PS geïnformeerd over het ontwikkelde vervangingsprogramma van oude walbeschoeiingen. Het gaat om een investeringsvolume van 39 M€ tot en met 2030. Met de voorjaarsnota van 2020 heeft PS een investeringskrediet van 15 M€ beschikbaar gesteld voor de eerste tranche, dat loopt van 2021 tot en met 2024.

De eerste tranche richt zich op de meest urgente trajecten. De aan deze investeringen verbonden kapitaallasten starten vanaf 2023 met een bedrag van € 91.000,-

Deze lopen daarna jaarlijks op naarmate de uitvoering van het programma vordert tot € 283.462,- aan kapitaallasten per jaar.

De eerste tranche betreft 26 projecten, waarvan inmiddels 7 zijn afgerond. Nog eens 7 zijn in voorbereiding of momenteel in uitvoering, 12 projecten zijn nog niet gestart. Daarmee loopt de uitvoering achter op de oorspronkelijke planning. Met name de voorbereiding vergt meer tijd dan vooraf werd ingeschat, terwijl de interne capaciteit hiervoor beperkt is. De afstemming met andere

partijen vergt ook tijd, maar is tegelijkertijd van belang omdat een waterschap bijvoorbeeld mogelijk mee betaald aan de te vervangen beschoeiing.

Beschoeiing wordt in principe vervangen met hetzelfde materiaal als er al stond, dit kan van hout, staal of beton zijn. De prijs van al deze materialen is aanzienlijk gestegen na het beschikbaar stellen van het krediet in 2020. De gemiddelde eenheidsprijs waarmee gerekend werd om de hoogte van het benodigde krediet te bepalen was €550,- per strekkende meter, terwijl €900,- p.m. nu een realistische eenheidsprijs is.

Om de 26 projecten uit de eerste tranche te kunnen voltooien, is dus meer tijd én geld nodig. Het is de vraag hoe we hier mee om willen gaan.

- Tijd en geld beschikbaar maken om de eerste tranche uit te voeren. Tweede tranche met nieuw krediet op basis van geactualiseerde cijfers.
- Het huidige krediet opmaken en dan de balans opnieuw opmaken (welke trajecten met welke prioriteit). Niet alle projecten uit de eerste tranche kunnen uitgevoerd worden.
- Een pas op de plaats en eerst het hele vervangingsprogramma tegen het licht houden met eventueel een nieuw aan te vragen krediet met geactualiseerde cijfers.

We adviseren de eerste optie. Met 2 jaar en 6,4 M€ erbij kan de eerste tranche afgerond worden. Het totale krediet wordt dan verhoogd van 15 M€ naar 21,5 M€ met een looptijd van 2021 tot en met 2026. De kapitaallasten nemen toe met € 128.000,- per jaar, tot een totale last van € 411.462 per jaar aan het eind van de looptijd (vanaf 2027).