

Aan:
de leden van de Statencommissie
Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit

I-stuk (ingekomen stuk)

Assen, 20 augustus 2001
Ons kenmerk 28/6.8/2001006290
Behandeld door de heer L.O. Rozema (0592) 365329
Onderwerp: Beheer provinciale wegen en kanalen 2000

Geachte commissieleden,

Ter informatie zenden wij u hierbij het door ons in onze vergadering van 10 juli 2001 goedgekeurd uitgebreid verslag over het jaar 2000, een overzicht van de stand van zaken tot juli 2001 en een indicatieve vooruitblik op het jaar 2002, aangaande het beheer van de provinciale wegen en vaarwegen.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

H. Rappa-Velt, griffier

G. de Vries-Leggedoor, wnd. voorzitter

Bijlage(n):
gm/coll.

Beheer provinciale wegen en kanalen 2000

Bestuursverslag 2000

*Bestuurstussenrapportage medio 2001 (met
actuele beleidsthema's)*

Indicatieve vooruitblik 2002



PROVINCIE DRENTHE

BEHEER PROVINCIALE WEGEN EN KANALEN 2000

Bestuursverslag 2000

Bestuurstussenrapportage medio 2001 (met actuele beleidsthema's)

Indicatieve vooruitblik 2002

Gedeputeerde staten van Drenthe
Juli 2001

ALGEMENE INLEIDING	5	
1.	BESTUURSVERSLAG BEHEER WEGEN EN KANALEN 2000	7
1.1.	Inleiding	7
1.2.	Areaal wegen en vaarwegen per 31 december 2000	7
1.3.	Afrekenbare doelstellingen	8
1.4.	Financieel verslag	8
1.5.	Uitvoering groot onderhoud; planning versus realisatie	11
1.6.	Beleidsprojecten algemeen	13
1.7.	Plan Denken over de toekomst (DOT) bij WK	14
1.8.	Arbeidsomstandigheden en risico-inventarisatie en -evaluatie	14
1.9.	Specifieke punten in het vaarwegbeheer	14
1.10.	Juridische zaken	16
1.11.	Monitoringshoofdstuk 2000	17
1.12.	Conclusie beheer wegen en kanalen 2000	18
2.	BESTUURSRAPPORTAGE WEGEN EN KANALEN MEDIO 2001	21
2.1.	Inleiding	21
2.2.	Financieel beeld 2001	21
2.3.	Rapportcijfers verhardingen	21
2.4.	Wegen	22
2.5.	Vaarwegen	22
2.6.	Project WK-DOT	23
2.7.	Actueel beleidsthema RONA; bestuurlijke acceptatie van invoering van de concept-herziene RONA bij de provincie Drenthe	25
2.8.	Actueel thema Bedrijfsvoering; eventuele samenvoeging CT-WK (ESCW)	28
2.9.	Conclusie tussenbalans beheer wegen en kanalen medio 2001	28
3.	INDICATIEVE VOORUITBLIK BEHEER WEGEN EN KANALEN 2002	29
BIJLAGEN	31	
1.	Stand op 1 januari 2001	33
2.	Financieel resultaat Managementcontracten 2000 in één oogopslag	34
3.	Realisatie groot onderhoud wegen 2000	35
4.	Realisatie groot onderhoud 2000 Vaarweg Meppel-De Punt	36
5.	Voortgang groot onderhoud per 1 juni 2000 Drentse vaarwegen	37
6.	Planning groot onderhoud wegen 2001	38
7.	Planning groot onderhoud 2002 Vaarweg Meppel-De Punt	39
8.	Planning groot onderhoud 2002 Zuid-Drentse vaarwegen	40
9.	Planning groot onderhoud wegen 2002	41
	Kaart wegwerkzaamheden 2000	42
	Kaart wegwerkzaamheden 2001	43
	Kaart wegwerkzaamheden 2002	44
AFKORTINGENWIJZER	45	

Algemene inleiding

Voor u ligt het Bestuursjaarverslag 2000 over het beheer van de provinciale wegen en kanalen in Drenthe. Dit verslag is een uitvloeisel van het in 1996 ingevoerde contractmanagement bij de provincie Drenthe, waarbij het bestuur op afstand bestuurt via een mandaat aan het hoofd van de Productgroep Wegen en Kanalen (WK). Deze laatste verantwoordt zich voor het uitgevoerde beheer en vraagt via het bestuurs(jaar)verslag, dat als de nota van gedeputeerde staten (GS) in het college wordt geagendeerd, décharge aan het bestuur. GS zenden het na goedkeuring ter kennisname naar de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit (RIM).

Inmiddels heeft het jaarverslag nog meer functies gekregen:

- het is een inhoudelijke rapportage van het zogenaamde monitoringsysteem in ontwikkeling: een getalsmatige weergave van de geleverde prestaties en de bereikte effecten;
- het dient tevens als een rapportage waarmee de weg- en vaarwegbeheerder zich in beperkte mate extern profileert.

Dit is inmiddels het vijfde jaarverslag dat aan het bestuur wordt voorgelegd. De systematiek van verslag doen is dynamisch; zij ontwikkelt zich nog steeds.

Zo is het sinds 1998 gebruik dat het verslag van het afgelopen jaar en de tussenbalans van het lopende jaar in één rapport zijn ondergebracht. Bovendien wordt één actueel beleidsthema wat verder uitgediept. Daarnaast is er plaats ingeruimd voor een indicatieve vooruitblik naar het volgende jaar.

Deze vernieuwingen zijn een uitvloeisel van het nog in gang zijnde concernproject

Beleidsmonitoring, waarvan het wegen- en vaarwegenbeheer in 1999 een pilot was.

Sinds 1997 worden in het Bestuursjaarverslag WK monitoringsgegevens gerapporteerd; het daarvoor ontworpen systeem is nagenoeg geheel operationeel. De vorm is nog onderwerp van discussie; daarvan is de nieuwe vorm met een driedeling, terugblik, tussenbalans met een actueel thema, en indicatieve vooruitblik een uitvloeisel.

Tevens is ervoor gekozen alleen de voor het bestuur relevante (beleids)monitoring op te nemen en de monitoring (mede naar aanleiding van een extern advies) beperkt te houden. Dit jaar wordt tevens voor het eerst de bedrijfsmonitoring meegenomen. Deze is een uitvloeisel van het Bedrijfsplan Wegen en Kanalen 2000-2004 en is ontworpen samen met het Nederlands Economisch Instituut.

Naar mijn mening voldoet het verslag in zijn huidige vorm in toenemende mate aan de verschillende eisen. Het geeft in redelijk kort bestek (dit jaar bewust verkort ten opzichte van de omvang van het verslag van 1998) een overzicht van de vele aspecten die actueel zijn in het beheer, het levert een instrument voor nacalculatie en (interprovinciale) vergelijking en het geeft mogelijkheden voor bijstelling van het gevoerde beleid.

Ton Woestenburg, hoofd van de Productgroep Wegen en Kanalen

1. BESTUURSVERSLAG BEHEER WEGEN EN KANALEN 2000

1.1. Inleiding

Terugblikkend op het jaar 2000 kan geconstateerd worden dat het millenniumjaar als een redelijk normaal jaar is verlopen. De millennium"bug" sloeg niet toe, waarschijnlijk mede dankzij de vele preventieve maatregelen.

Puntsgewijs weergegeven is het volgende aan de hand.

1. Klimatologisch was het jaar 2000 een "gemiddeld" jaar. Het aantal strooibeurten bedroeg 38 en zat daarmee iets onder het begrote gemiddelde van 48.
2. Het Plan Denken over de toekomst bij Wegen en Kanalen (WK-DOT) werd in april 2000 door GS goedgekeurd. Het plan voorziet in relatief omvangrijke organisatieveranderingen bij de Productgroep WK, zowel in de binnen- als in de buitendienst. Mede vanwege het project *pro^{BIS}*, waaraan WK ruim een half jaar een senior-projectleider heeft uitgeleend, is de herverkaveling van functies in de binnendienst (inclusief de transformatie van drie naar twee rayons) al per 1 juni 2000 geëffectueerd. In 2001 krijgt de herverkaveling van de buitendienst, inclusief de invoering van de steunpuntenconfiguratie, zijn beslag. Zoals bekend moet WK-DOT ertoe leiden dat de provincie Drenthe qua kosten van wegenbeheer wat beter gaat "scoren" in vergelijking met andere provincies.
3. Terwijl voor civieltechnische werken nog sprake is van "werkhonger" onder de aannemers, met als gevolg "negatieve winst" bij openbare aanbestedingen, is daarentegen in het bouwkundige werk sprake van een overspannen markt en dus van hoge aannemingsommen.
Helaas speelt juist nu de renovatie van opstallen op sluisreinen. Dit heeft ruim f 1 miljoen aan tegenvallers veroorzaakt, met name voor de vaarweg Meppel-De Punt.
4. In samenwerking met het Nederlands Economisch Instituut (NEI) heeft WK een Meerjarig bedrijfsplan (2000-2004) gemaakt; belangrijk vanwege het streven om steeds bedrijfsmatiger te werken.
5. Mede vanwege de "personele unie" qua management (de Productgroepen Civiele Techniek (CT) en WK hebben sinds 15 juni 2000 tijdelijk gezamenlijk één productgroep-hoofd), is in 2000 een start gemaakt met het nadenken over een eventuele samenvoeging van beide productgroepen. Dat past in de filosofie van hierboven genoemd punt 4. Het onderzoek vergde in 2000 veel menskracht.
6. Voor het overige werd het ongeveer constante areaal op ruim voldoende niveau beheerd.

1.2. Areaal wegen en vaarwegen per 31 december 2000

Wegen

Op 1 januari 2001 had de provincie 417 km weg in beheer. In 1999 bedroeg dat aantal ruim 422 km. De afname is te verklaren door de overdracht aan de gemeente Emmen van de N364 en gedeelten van de N379, N381 en N853. Aan de gemeente Westerveld zijn gedeelten van de N353 en van de N855 overgedragen. Bovendien zijn gedeelten van de N376, N379 en N862 door de gemeente Emmen aan de provincie overgedragen. Daarnaast is de weg Ter Apel-Emmen (N391) in gebruik genomen.

Op bijlage 1 zijn de diverse gegevens vermeld.

Vaarwegen

Het areaal aan vaarwegen is ten opzichte van 1999 niet veranderd.

De provincie heeft 154 km vaarweg in beheer: 64 km Meppel-De Punt en 90 km zuidelijke vaarwegen.

1.3. Afrekenbare doelstellingen

In 2000 had het areaal de bekende omvang (kengetal 673 equivalente km; zie paragraaf 1.11, a.14). Binnen de comptabele grenzen is er kwalitatief beheerd op de afgesproken wijze, namelijk op ruim voldoende niveau. De provincie is daarbij nauwelijks aansprakelijk gesteld, en er zijn geen schriftelijke klachten binnengekomen. Daarmee is aan de gestelde doelen voldaan, zoals uit het verdere verslag zal blijken.

1.4. Financieel verslag

Algemeen

Ondanks dat er een reductie van de formatie heeft plaatsgevonden blijken, bij het afsluiten van het boekjaar, de apparaatskosten hoger te zijn dan op grond van de voorcalculatie was begroot.

De oorzaak hiervan is dat bij de integrale tariefstelling voor de provinciale begroting in de tarieven van de buitenmedewerkers geen rekening is gehouden met de vergoedingen voor binding en dergelijke. Deze kosten drukken echter wel op de kostenplaats WK.

In 2000 is de productgroep voor het eerst afgerekend op het totaal van deze kostenplaats; vroeger was dat: uren van de tijdregistratie keer het voorcalculatietarief.

Wegenbeheer

Het beheer en onderhoud van de provinciale wegen is in 2000 volgens de planning verlopen. Per saldo is er f 1.610.547,- aan het fonds toegevoegd. Daarvan is f 1.100.000,- toe te schrijven aan financiële afrekeningen van projecten uit 1999 met bijdragen uit onder andere het Meerjarenuitvoeringsprogramma (MUP) van de Productgroep Verkeer en Vervoer (VV), die in de boekhouding van 2000 zijn verwerkt.

Bij het dagelijks (klein) onderhoud zijn de kosten binnen de begroting gebleven. Negatieve uitschieters waren de verwerking van het bermmaaisel en de gladheidsbestrijding.

Het redelijk vochtige en daardoor groeizame seizoen heeft ertoe bijgedragen dat er meer massa is gemaaid. Het gewicht van het maaisel was, vooral vanwege de vele regen in de herfst, aanzienlijk, met als gevolg dat hiervoor f 200.000,- meer is betaald.

De gladheidsbestrijding leek voor wat betreft de kosten een voordelig jaar te worden, maar december eindigde met 23 strooibeurten tegenover normaal 14 in die maand. Per saldo stegen de kosten f 50.000,- boven de begroting uit.

Doordat er nog steeds een tekort is aan mbo-ers, is er voor ruim f 60.000,- meer gebruik gemaakt van ingehuurd personeel om de projecten tijdig voor te bereiden en de uitvoering te begeleiden. Deze overschrijdingen werden ruimschoots gedekt doordat vrijwel alle andere onderhoudscomponenten onder de begroting bleven. De verkoop van overtollige dienstauto's leverde ook nog f 36.000,- op.

Ook bij het groot onderhoud bleven de kosten van de projecten over het algemeen binnen de ramingen. Een tegenvaller trad op bij de grootonderhoudswerkzaamheden aan het fietspad van Nieuw-Schoonebeek naar de Duitse grens. De oude asfaltlagen bleken daar dunner te zijn dan bij de boringen was gebleken; de kosten stegen hierdoor met f 200.000,-. De afrekening van het betonproefvak bij Meppel was f 90.000,- hoger dan geraamd. De renovatie van de brug in De Groeve viel f 150.000,- duurder uit dan was begroot. De landhoofden van de oudere (gemeente)bruggen waren niet berekend op de huidige belastingen.

Een viertal projecten is doorgeschoven naar 2001. De vervanging van de val van de Kerkbrug in Nieuw-Amsterdam wordt in het voorjaar van 2001 gerealiseerd. De deklaag in de N374 onder het viaduct in de N381 bij Westerbork wordt meegenomen in het MUP-project, waarbij de aansluitingen in het kader van Duurzaam Veilig door rotondes worden vervangen.

De afrekeningen van de reconstructie bij Dieverbrug en het proefvak betonverharding N375 bij Meppel konden niet meer in 2000 worden verwerkt; de projecten zijn wel opgeleverd. Er is in 2000 nog *f* 1.100.000,-- aan bijdragen uit het MUP 1999 ontvangen voor projecten die in 1999 zijn uitgevoerd, maar waarvan de (financiële) afrekening pas in 2000 heeft plaatsgevonden. Bij de opstelling van het Managementcontract 2000 was ervan uitgegaan dat de afrekening ook in het boekjaar 1999 zou plaatsvinden.

De apparaatskosten bedroegen ruim *f* 200.000,-- meer dan was berekend. Dit is een gevolg van het toepassen van de integrale (begrotings)tariefstelling, zoals hiervoor is aangegeven, terwijl de kosten voor 55+ en overuren respectievelijk *f* 14.000,-- en *f* 12.000,-- zijn meegevallen.

Per saldo is er *f* 1.610.547,-- aan het fonds toegevoegd.

Het "zuiver resultaat" van het contract komt positief uit op *f* 964.000,--, met de aantekening dat er twee grootonderhoudsprojecten van de reservelijst (totaal *f* 1.273.000,--) zijn uitgevoerd en dat de eerdergenoemde MUP 1999-bijdrage hierin is begrepen.

Beheer vaarweg Meppel-De Punt

In het dagelijks (klein) onderhoud aan de vaarweg Meppel-De Punt is bijna *f* 400.000,-- minder geïnvesteerd dan was begroot. Meevallers zijn onder andere de exploitatiekosten van de kunstwerken. Door de regelmatige regenval gedurende het jaar zijn er minder pompen gedraaid, waardoor deze kosten ruim *f* 140.000,-- zijn meegevallen. Doordat de eigen medewerkers daardoor minder zijn belast, konden zij meer ingezet worden bij de bediening van de kunstwerken, met als gevolg dat de kosten voor het inhuren van derden ook *f* 100.000,-- zijn meegevallen. Ook het onderhoud van de kunstwerken is *f* 60.000,-- goedkoper uitgevoerd dan was voorzien. De doorberekening van de pompkosten van 1999 aan de waterschappen (de afrekening volgt telkens na afloop van het jaar) viel *f* 290.000,--, hoger uit dan het standaard gemiddelde dat in het managementcontract is opgenomen. Tevens was de bijdrage van het Rijk ruim *f* 125.000,-- hoger als gevolg van de indexering van deze vergoeding.

De grootonderhoudsprojecten hebben ruim *f* 1.000.000,-- meer aan investeringen gevraagd dan in de reguliere begroting was opgenomen, terwijl er voor *f* 1.200.000,-- aan projecten is doorgeschoven naar volgende jaren. In het managementcontract was deels al in een overschrijding voorzien en is een fondsonttrekking van ruim *f* 800.000,-- opgenomen.

Voornaamste oorzaak van deze meerkosten zijn de hogere bouwkosten van de civiele werken. Door het grote aanbod van werk in deze sector zijn de prijzen fors gestegen. Hierdoor, maar ook door modificaties van het oorspronkelijke ontwerp van 1998, is de renovatie van de sluis met de sluisbrug te De Punt circa *f* 1.000.000,-- duurder geworden dan oorspronkelijk was begroot. Ook de ombouw van het bedieningsgebouw bij de Dieverbrug heeft ruim *f* 80.000,-- meer gekost dan was geraamd.

De kosten van de automatisering van de aflatwerken op de Drentsche Hoofdvaart zijn ruim *f* 100.000,-- boven het begrote bedrag uitgestegen, doordat in de uitvoering de automatisering verder is doorgevoerd dan oorspronkelijk gedacht.

Ook de renovatie van de woning bij de Haarsluis is *f* 100.000,-- duurder geworden. Dit project wordt volledig (*f* 600.000,--) betaald uit de opbrengst van de verkochte woningen. Om verschillende redenen zijn verschillende, vooral kleinere, projecten niet uitgevoerd, maar doorgeschoven naar volgende jaren. Deze projecten, inclusief de vervanging van het brugdek van de Veenhoopsbrug die vanaf 1998 gepland wordt voor *f* 600.000,--, belopen een bedrag van bijna *f* 1.200.000,--.

De apparaatskosten zijn per saldo f 50.000,-- boven de begroting uitgestegen. Hierin is begrepen een besparing van f 30.000,-- op overuren en een overschrijding van de voor-gecalculeerde kosten voor de 55-plussers van f 24.000,--. Het overige verschil is een gevolg van de vorengenoemde (begrotings)tariefstelling.

Per saldo is er in 2000 f 1.074.020,-- aan het fonds onttrokken.

Het "zuiver resultaat" van het contract is negatief f 1.446.000,--, veroorzaakt door de hogere kosten van voornamelijk de civieltechnische projecten.

Beheer Zuid-Drentse vaarwegen

Het dagelijks (klein) onderhoud aan de Zuid-Drentse vaarwegen is f 350.000,-- goedkoper uitgevoerd dan was begroot. Zo is het maaiwerk f 60.000,-- meegevallen en is het onderhoud aan de beplantingen f 60.000,-- goedkoper uitgevoerd. Het onderhoud aan gebouwen en kunstwerken, zowel civieltechnisch als werktuigbouwkundig, is ruim f 100.000,-- meegevallen. Door de min of meer normale weersgesteldheden was er minder behoefte aan watertoevoer, zodat er op pompuren bijna f 25.000,-- is bespaard. Door het aanbrengen van faunavoorzieningen in samenhang met het groot onderhoud aan de oevervoorzieningen is hierop ruim f 40.000,-- verdiend. Ook is er f 40.000,-- minder besteed aan klein onderhoud en materialen. De onroerendezaaklasten waren f 40.000,-- minder dan in de begroting was voorzien.

Voor de bediening van de objecten werd voor ruim f 30.000,-- meer gebruikgemaakt van ingehuurd krachten dan was voorzien. Ten behoeve van het tienjarensce­nario baggerwerk is er meer geïnspecteerd aan de waterbodems ten aanzien van vaar(on)dieptes en de kwaliteit van het bodemslib. Hiervoor is f 25.000,-- meer uitgegeven. Aan woningschade ten gevolge van heiwerkzaamheden bij de plaatsing van een damwand werd, inclusief de nodige advocaatkosten, ruim f 12.000,-- uitgegeven.

De doorberekening van de pompkosten van het voorgaande jaar aan de waterschappen (de afrekening volgt telkens na afloop van het jaar) viel f 350.000,-- hoger uit dan het standaard gemiddelde dat in de begroting was opgenomen. Tevens was de onderhoudsbijdrage van de waterschappen ruim f 30.000,-- hoger als gevolg van de indexering van deze vergoeding.

De verkoop van nog vier woningen heeft netto f 775.000,-- opgebracht ten gunste van de renovatie van de behouden woningen en de voorzieningen aan de wachtruimten.

Van Bureau LASER is in het kader van de WTS-regeling f 183.000,-- ontvangen voor de waterschade van eind 1998. Na ons bezwaarschrift hiertegen is in 2001 deze uitkering verhoogd met f 97.000,--. De totaal door ons gedeclareerde schade, inclusief de beredderingskosten en de kosten van eigen inzet, bedroeg ongeveer f 1.000.000,--.

Bij het groot onderhoud zijn de investeringen ruim f 1.200.000,-- achtergebleven. Dit werd veroorzaakt doordat er voor f 1.500.000,-- aan werkzaamheden is doorgeschoven naar volgende jaren. Zo is een beschoeiingsbestek pas in het najaar aanbesteed en zal voor f 1.000.000,-- in 2001 worden uitgevoerd. Het baggerwerk in het Stieltjeskanaal heeft in verband met de depotproblematiek nog niet plaatsgevonden. Een aantal kleinere werken is gedurende de winterperiode ter hand genomen en zal voor een deel ten laste van 2001 worden betaald.

De apparaatskosten bedroegen f 114.000,-- meer dan was berekend, terwijl f 14.000,-- minder aan overwerk is uitbetaald en de kosten van de doorberekening van de 55 + 'ers f 98.000,-- onder de voorcalculatie lagen. De overschrijding is een gevolg van de vorengenoemde (begrotings)tariefstelling.

Per saldo is er van het budget voor 2000 f 1.023.431,-- in het fonds gevloeid.

Het "zuiver resultaat" van het contract geeft een positief beeld van f 1.567.000,--.

1.5. Uitvoering groot onderhoud; planning versus realisatie

Wegen

Met uitzondering van het gedeelte van de N374 tussen km 34.200 en km 34.660 (in verband met de aanleg van twee rotondes in het kader van het MUP), het gedeelte van de N373 tussen km 13.800 en km 14.900 en een gedeelte van het fietspad langs de N379 tussen km 16.660 en km 17.020, zijn alle in het managementcontract genoemde groot-onderhoudsprojecten uitgevoerd.

Op de hoofdrijbanen zijn dek- en slijtlagen aangebracht over een lengte van 20,19 km, terwijl de fietspaden over 4,3 km zijn voorzien van deklagen. Verder is 3,3 km asfaltverharding van een fietspad (N371) vervangen door een betonverharding.

Bij het aanbrengen van deklagen op de hoofdrijbanen zijn diverse snelheidsremmende voorzieningen in het kader van Duurzaam Veilig aangebracht.

Doordat er financiële ruimte ontstond door meevallende aanbestedingen kon de N374 tussen km 34.700 en km 36.590 worden verbreed tot een gebiedsontsluitingsweg en kon ook de N378 tussen km 5.000 en km 6.980 worden verbreed, terwijl het gedeelte tussen km 6.980 en km 9.500 werd voorzien van een nieuwe deklaag.

Op de N378 is tussen km 5.000 en km 9.500 de belijning volgens het Duurzaam Veilige overrijdbare rijrichtingsprincipe (DVOR) aangebracht, zoals dat voor gebiedsontsluitingswegen als essentieel kenmerk voorkomt in de in herziening zijnde Richtlijnen ontwerp niet-autosnelwegen (RONA). De provincie Drenthe loopt hiermee voorop. Zie paragraaf 2.7.

Actueel beleidsthema.

In diverse grootonderhoudsprojecten zijn MUP-maatregelen meegenomen.

De hoeveelheid zwaar transport op de provinciale wegen neemt steeds meer toe, met als gevolg dat voor groot onderhoud meer geld moet worden uitgetrokken.

Omdat betonverhardingen beter in staat zijn zware transporten te "dragen", is bij Meppel een proefvak betonverharding aangelegd. De voor deze weg volgens het Provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP) vastgestelde breedte van 6,30 m blijkt in de praktijk te smal te zijn.

De achterstand in het groot onderhoud van de beplantingen langs de provinciale wegen, die vooral is ontstaan na de invoering van de Wet herverdeling wegenbeheer, is nagenoeg weggewerkt.

Vaarwegen

Algemeen

- Om een snelle oproepbaarheid en een flexibele inzet te kunnen realiseren zijn in 2000 de bedienaren van de bruggen en sluizen en de veldposten in de waterhuishouding voorzien van mobiele telefoons.
Bedienaren zijn daardoor niet alleen steeds beter bereikbaar geworden voor de klant (de beroepsschipper en de vaarrecreant), zij kunnen ook sneller optreden bij storingen. Ook kunnen zij nu vroegtijdig reageren op de komst van ambulances.
Voor de veldposten is met name het in contact kunnen treden met "spraakprocessors" (deze geven de peilen en status van pompen en aflaten aan) van belang.
- De recreatievaart is in 2000 iets achtergebleven bij 1999. De niet ideale weersomstandigheden hebben hierin waarschijnlijk een rol gespeeld.

Meppel-De Punt

Waterhuishouding

In 2000 is de automatisering van de aflaten en de gemalen in de Drentse vaarwegen voltooid. Dat geldt niet voor de waterafvoer via het Noord-Willemskanaal. Deze zal in 2001 geautomatiseerd worden. Alle peilen worden dan zogenaamd PLC-gestuurd (Programmable Logical Computer). Via een hoofdpst worden de instellingen 24 uur per dag bewaakt. Zij zijn oproepbaar en te wijzigen door de dienstdoende coördinator waterhuishouding.

Beroepsvaart

De beroepsvaart op het Noord-Willemskanaal vertoont nog steeds een dalende lijn.

Dienstwoningen en gebouwen

De woning van de Haarsluis is als eerste in oude stijl gerenoveerd. De renovatie is gefinancierd uit de verkoop van enkele andere dienstwoningen.

De Leembrug is geschilderd.

Meerjaarlijks onderhoud

- Oevers

De geplande aanpassingen van de oevertrajecten langs de Drentsche Hoofdvaart zijn gerealiseerd. Zie bijlage.

Met de uitvoering van de geplande oeverwerken en baggerwerken in het Meppelerdiep is nog niet begonnen. Dat komt omdat de zoektocht naar een geschikte locatie en de vergunningverlening voor het depot veel meer tijd vergen. Ook de plannen van de Aan- en verkoop Coöperatie Meppel BA (ACM) tot drastische wijzingen van hun havenfaciliteiten werken vertragend.

- Kunstwerken

WK is druk bezig geweest met de uitvoering van het Groot onderhoudsplan van sluis De Punt.

Na De Punt is in 2000 met de voorbereiding en uitvoering van de sluis Vries begonnen. De Norgerbrug bevindt zich al een paar jaar in slechte staat, maar wordt binnenkort aangepakt.

WK is bezig met de besteksvoorbereiding van een grootscheepse renovatie. Uitgangspunt daarbij is de cultuurhistorische waarde van de huidige uit 1933 daterende unieke bascule brug.

- De totale projectkosten worden geraamd op circa f 1.950.000,--.

De overige werken aan de kunstwerken zijn conform de planning uitgevoerd.

De Zuid-Drentse vaarwegen

Waterhuishouding

Als laatste objecten zijn dit jaar de pomp van de Oranjesluis en de aflaten (deels) geautomatiseerd.

Recreatievaart

Met name ten aanzien van het project Erica-Ter Apel wordt door WK nog steeds gewerkt aan de wenselijk geachte realisatie.

Beroepsvaart

De beroepsvaart op de Hoogeveensche Vaart kon het topjaar 1999 (waarin extra frees-asfalttransporten ten behoeve van de verdubbeling van de N37 plaatsvonden) niet evenaren.

Wel was er iets meer beroepsvaart dan in 1997 en 1998.

Pachtbruggen

Brug de Staphorster Grote Stouwe is inclusief woning weer voor drie jaar verpacht aan een bedienaar.

Nu nog wordt op grond van bedieningscontracten een groot aantal bruggen bediend door voormalige pachters. Maar met ingang van 2001 zal er niet meer aan te ontkomen zijn tijdelijke bedienaren in te zetten.

Schade als gevolg van extreme regenval in oktober 1998

De afwikkeling van de schadeclaim in het kader van de WTS-regeling extreme regenval oktober 1998 heeft eind 2000 plaatsgevonden. De vergoeding voor de damwandconstructie is uiteindelijk gebaseerd op de door WK aangegeven levensduur voor deze damwandconstructie van 40 jaar.

Realisatie meerjaarlijks onderhoud

Hieronder volgen voor de wat grotere investeringen de nadere achtergronden.

- Oevers
De oevertrajecten zijn grotendeels pas eind 2000 aanbesteed. De verlate aanbesteding van de oevertrajecten binnen Rayon Zuidoost is te verklaren uit het feit dat WK prioriteit geeft aan de asfaltbestekken. Dat soort werken is nadrukkelijk seizoengebonden. Door deze verschuiving komen de oeverwerken van 2000 pas in 2001 in uitvoering. Op bijlage 5 is aangegeven welke werken al zijn uitgevoerd en welke zijn vertraagd.
- Kunstwerken
 - Het aanbrengen van zogenaamde waterniveaumelders in de Ossesluis, Rogatsluis en Stieltjeskanaalsluis is om personele redenen uitgesteld tot voorjaar 2001. Dergelijke melders bevorderen een veilige wijze van bediening van de sluisen.
 - De Holslootbrug is in 2000 geëlektrificeerd. Naast de aanpassing van de brug is ook de wachtgelegenheid verbeterd.
 - De staalconstructies van de Holslootbrug, de Drieklapsbrug (Stieltjeskanaal) en Brug 4 (Zijtak) zijn geconserveerd.
 - De werkzaamheden aan de Kerkbrug (Verlengde Hoogeveensche Vaart), bestaande uit de vervanging van de val, is in november aanbesteed. Het totale project is in april 2001 afgerond.

1.6. Beleidsprojecten algemeen

Voor deze projecten moet in beschouwing genomen worden dat de binnendienst WK onder invloed van het project WK-DOT onderbemenst is. Dat heeft zijn invloed op de capaciteit. Zolang er overbezetting in de buitendienst WK is, blijft dit zo.

Beleidsplanhoofdstuk. Gladheidsbestrijding

Belangrijkste punt van het onderzoek was in 2000/2001 de meest reële configuratie van vier steunpunten. Nu daarover een (GS-)besluit is genomen (juni 2001) kan met spoed het bestaande conceptbeleidshoofdstuk geactualiseerd worden.

Informatiesystemen

Van het (nieuwe) systeem LOGIS, dat koppelingen tussen beheergegevens en geografische informatie (GIS) mogelijk maakt, werd de eerste fase (inclusief aanschaf van het pakket) opgeleverd. Er is begonnen met het invoeren van de gegevens voor bijzondere wegtransporten (te lange, te hoge, te brede of te zware transporten).

Bewegwijzering naar niet-geografische bestemmingen

Dit project is gereed. Het tweede GS-besluit (inhoudende een beleidsregel) werd genomen. Voor geografische bestemmingen geldt dat deze op kosten van de wegbeheerder worden aangegeven op de "hoge" ANWB-bewegwijzering. De nieuwe beleidsregel staat toe dat de zogenaamde niet-geografische bestemmingen (zoals toeristische bestemmingen) op strokenborden worden aangegeven. De ANWB voert op kosten van de aanvrager plaatsing en onderhoud uit. De tijdelijke subsidieregeling van strokenborden vanuit de Productgroep Economie is in 2000 beëindigd. Onder het regime van die subsidieregeling zijn redelijk veel strokenborden geplaatst. Dit verandert waarschijnlijk met ingang van 2001.

Overeenkomst wegenruil gemeente Emmen/gemeente Westerveld

Het GS-besluit is genomen. De feitelijke wegenruil heeft zijn beslag gekregen. De raadsbesluiten moeten echter nog wel worden genomen.

Inventarisatie bodemverontreiniging in bermen

Deze inventarisatie is onder invloed van de nieuwe, niet in het contract 2000 voorziene, projecten, zoals de eventuele samenvoeging van CT en WK (ESCW) en de zwaardere problematiek rond de vier steunpunten, uitgesteld.

Duurzaam Veilig/RONA

De bemensing van deze projecten kon worden ingevuld. Zie de rapportage over het actuele beleidsthema (paragraaf 2.7).

1.7. Plan Denken over de toekomst (DOT) bij WK

Gedeputeerde staten zijn op 18 april 2000 akkoord gegaan met het Plan DOT.

Met dit plan worden de uitgangspunten van het project BO 2000 (de Afdeling Beheer en Onderhoud op weg naar het jaar 2000), verder uitgewerkt en wordt de productgroep in staat gesteld het weg- en vaarwegbeheer efficiënt uit te voeren.

Een belangrijk onderdeel van het Plan DOT is de vermindering van het aantal steunpunten van negen naar vier.

In verband daarmee zijn voor de vier resterende steunpunten de benodigde milieuvergunningen aangevraagd. Ook zijn de strooiroutes opnieuw bezien. De daadwerkelijke invoering van de gladheidsbestrijding vanuit vier steunpunten is vastgesteld op medio 2001.

De invoering van het Plan DOT in de binnendienst is vrijwel voltooid. Er wordt nu vanuit twee rayons gewerkt (voorheen waren dat er drie). Ook is de invulling van het Bedrijfsbureau gerealiseerd.

Het Plan DOT is weer een goede stap op weg naar een nog efficiënter weg- en vaarwegbeheer.

1.8. Arbeidsomstandigheden en risico-inventarisatie en -evaluatie

In de vigerende risico-inventarisatie en -evaluatie zijn alle arbeidsomstandigheden(Arbo)-risico's van de steunpunten in beeld gebracht. Behalve de elektrische hekken zijn alle gesignaleerde risico's weggewerkt. Nu er in juni 2001 een GS-besluit genomen is over de vier te handhaven steunpunten (Borger, Kloosterveen, Rogat en Schoonebeek) zullen met spoed de hekken worden geëlektrificeerd.

1.9. Specifieke punten in het vaarwegbeheer**Waterhuishouding**

Met de Zuid-Drentse waterschappen en het Rijk wordt een waterakkoord opgesteld waarin afspraken en maatregelen worden vastgelegd met betrekking tot waterafvoer bij extreme regenval. Ook nu is er een duidelijke coördinatie tussen de provinciale peilbeheerder en de peilbeheerders van de waterschappen. In situaties waarin de gebieden binnen de waterschappen zijn verzadigd en er grote neerslaghoeveelheden worden verwacht, zal deze coördinatie ertoe moeten leiden dat er vroegtijdig maatregelen worden getroffen om de waterafvoer in goede banen te leiden.

Knelpunten provinciale infrastructuur/ecologische verbindingzones

De Productgroepen WK en Landelijk Gebied (LG) zijn in 2000 gestart met het in beeld brengen van die locaties waar de provinciale infrastructuur en de ecologische verbindingzones elkaar kruisen. Daar waar er als gevolg van de ligging van een weg of kanaal geen natuurlijke verbinding is, is dit als knelpunt in beeld gebracht.

In 2001 wordt een plan van aanpak opgesteld. Met name de knelpunten op locaties waar zowel in het kader van onderhoud (WK) als binnen het MUP (VV) aan wegen en vaarwegen wordt gewerkt, moeten met voorrang worden opgelost. De financiering is echter nog niet rond.

Langs het Noord-Willemskanaal heeft WK in 2000 het eerste knelpunt in de ecologische verbindingzone in aanleg Zeijen/Zeegse opgelost door bij Heidenheim een uitteedbare oever aan te leggen. Dit met behulp van een ROM/WCL-bijdrage (ruimtelijke ordening, water en milieu)(waardevol cultuurlandschap).

Baggerwerken; tienjarensceario

Landelijk wordt gewerkt aan een uitvoeringsplan voor het oplossen van de waterbodemp-problematiek in Nederland. Het Rijk heeft de provincies (voor Drenthe de Productgroep Bodem) verzocht als regionale trekker te fungeren.

De Productgroep WK heeft al globaal in beeld op welke locaties de komende tien jaren gebaggerd moet worden, hoeveel er gebaggerd moet worden en grotendeels wat de kwaliteit van de baggerspecie is.

Problemen doen zich met name voor met betrekking tot het realiseren van baggerdepots. WK is bezig baggerdepots te realiseren op enkele provinciale terreinen langs de Hoogeveensche Vaart.

Recreatievaart

Het bestaande beleid wordt gecontinueerd. Waar mogelijk en wenselijk worden kleinschalige voorzieningen meegenomen bij de meerjaarlijkse onderhoudswerkzaamheden.

Verder zal in samenwerking met de Productgroep Economie een plan van aanpak ter verbetering van de voorzieningen voor de recreatievaart (POP, projectnummer 26) worden opgesteld.

Beroepsvaart/vaarwegverbetering

De groei van vervoer te water blijft ook op de Drentse vaarwegen nog steeds ver achter bij die van het wegvervoer.

Het blijft een moeizame strijd om vervoerders zover te krijgen dat zij overgaan op vervoer over water, ondanks de voordelen die deze vorm van vervoer biedt.

In Drenthe worden nieuwe bedrijventerreinen niet of nauwelijks aan onze scheepvaartwegen geprojecteerd. Wel zijn er de laatste jaren industrieterreinen ontwikkeld nabij de vaarwegen die geen enkele ontsluiting op ons vaarwegenstelsel hebben. In hoeverre in de toekomst de ontwikkeling van zelflossende kleinere containerschepen voor een groei van vervoer over water zal zorgen is nog de vraag.

WK inventariseert momenteel in hoeverre het met weinig middelen mogelijk is de diepgang op met name het Meppelerdiep (traject Kaapbrug-Galgenkampbrug), de Hoogeveensche Vaart en de vaarroute Coevorden-Veenoord-Emmen te verhogen.

Dienstwoningen/gebouwen

- De dienstwoningen aan en de pompgemalen van de Drentsche Hoofdvaart hebben een cultuurhistorische waarde. De gebouwen van de Haveltersluis zijn rijksmonument. De Monumentendag 2000 stond in het teken van "Water". In samenwerking met de gemeente Westerveld heeft WK op deze dag getracht het cultuurhistorisch karakter van de Drentsche Hoofdvaart in beeld te brengen. De Havelter-, Uffelter- Diever- en

Veensluis stonden open voor het publiek. Een rondvaart in de praam met de opduwer Albert Vierhoven vervolmaakte de dag.

- Door het succes van 1999 is de dienstwoning Veensluis ook in 2000 weer als infocentrum voor de vaarrecreant ingericht en is de bezoeker voorgelicht over de huidige bemoeienissen (taken) van de provincie op het gebied van het kanalen- en wegenonderhoud.

1.10. Juridische zaken

De Verordening wegen en waterwegen provincie Drenthe 1994, de toepassing van het Voertuigreglement (VR) en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) leveren taken op voor de Sectie Financiële, Juridische en Algemene Zaken (FJAZ) binnen de productgroep.

Zo werd in 2000 gestart met het opstellen van beleidsregels voor uitwegen, bewegwijzering naar niet-geografische bestemmingen en monumentjes bij ongevalplekken.

In deze beleidsregels wordt vastgelegd wanneer wel en wanneer geen vergunning of ontheffing wordt verleend, onder welke voorwaarden en volgens welke procedure.

Het niet toestaan van het oprichten van "monumenten" op ongevalplekken heeft in de media nogal wat teweeggebracht.

Schade aan provinciale eigendommen

De Sectie FJAZ wordt eveneens ingeschakeld wanneer het verhalen van door (vaar)weggebruikers toegebrachte schade aan de eigendommen in beheer bij de productgroep, zoals wegmeubilair, bruggen en bomen, moeilijkheden oplevert.

Door (vaar)weggebruikers ingediende claims wegens vermeend onrechtmatig handelen door de productgroep als (vaar)wegbeheerder of bij aangevoerde gebreken aan de (vaar)wegen worden ook door de Sectie FJAZ behandeld. Eventueel worden claims in behandeling gegeven van de provinciale verzekeraar Centraal Beheer.

Voertuigreglement

Het hoofd van de productgroep verleende, daartoe gemandateerd door het college van GS, 380 keer ontheffing van de bepalingen in het VR voor te hoog, te breed, te lang en/of te zwaar transport. Dit is 10% minder dan in het jaar 1999 en is gelijk aan de hoeveelheid in 1998.

Risicoaansprakelijkheid

De productgroep is als beheerder van ruim 417 km weg en 154 km vaarweg risicoaansprakelijk voor de toestand van de (vaar)wegen. Dit risico heeft de provincie verzekerd bij Centraal Beheer te Apeldoorn.

Gebruikers van deze infrastructuur die daarbij schade oplopen, proberen deze steeds vaker te verhalen op de beheerder.

In 2000 werd de provincie als beheerder 26 keer aansprakelijk gesteld. In vier van de gevallen leidde dit tot toewijzing van de claim tot een totaal van f 1.372,--.

Schade door kabels en leidingen

Met name telecommunicatiebedrijven of bedrijven die hiervoor kabels leggen, komen steeds meer met verzoeken om grote bundels buizen of leidingen te leggen in bermen langs provinciale wegen en kanalen. Hierdoor ontstaat schade aan onder andere de stabiliteit van het weglichaam en de bermflora. Bovendien wordt je als beheerder belemmerd in het gebruik van deze bermen.

Tot dusverre betaalden deze bedrijven daarvoor niets aan de provincie, terwijl de exploitanten van de toegestane/gedoopte leidingen hiervoor wel grote bedragen vragen.

Om aan deze ongewenste situatie een eind te maken is de provincie samen met de provincies Groningen en Friesland (Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN)) begonnen met het ontwerpen van een schadevergoedingsregeling en het opstellen van een precarioverordening.

De bedoeling van de schadevergoedingsregeling is dat de aanvrager voor het leggen van (een bundel) leidingen een bedrag per m¹ betaalt, rekening houdend met de sleufbreedte en de ligging van de leidingen ten opzichte van de weg.

Wildplakken

Herhaaldelijk worden provinciale eigendommen, zoals kasten voor verkeersregelininstallaties (VRI's) enabri's zonder toestemming gebruikt om reclameposters op aan te brengen. Daardoor ontstaat aan deze objecten schade. In opdracht van WK worden de aangebrachte posters weer verwijderd en de objecten schoongemaakt. Uiteraard brengt dit kosten met zich mee.

Pogingen om het bedrijf dat de posters aanbrengt aansprakelijk te stellen zijn tot op heden mislukt. Een door de provincie ingestelde vordering wegens het toebrengen van schade is door de kantonrechter, wegens gebrek aan bewijs, afgewezen. Het Openbaar Ministerie heeft te kennen gegeven onder de huidige omstandigheden niet veel heil te zien in een strafrechtelijke vervolging van de mogelijke pleger van het strafbare feit.

Voor WK is het een onverkwikkelijke zaak. Blijkbaar rest er niets anders dan de objecten te voorzien van fysieke belemmeringen, zoals strips.

1.11. Monitoringshoofdstuk 2000

a. Beleidsmonitoring

1. Aantal verkeersdoden op de provinciale wegen in 2000: 15
2. Aantal gewonden (ziekenhuisopname) op de provinciale wegen in 2000: 96
(Monitoring slachtoffers en doden op de provinciale wegen vanaf 1995)

	Slachtoffers	Ziekenhuisopname	Doden
1995	198	61	18
1996	211	80	10
1997	210	74	19
1998	237	90	15
1999	255	96	9
2000	256	96	15

Doeljaar = 2010: dodelijke ongevallen: 50% van 16 = 8

3. a. Totale lengte in WK-projecten aan POP/DV-aangepaste weg in 2000: 1,9 km
b. Totale lengte in WK-projecten aan POP/DV-aangepaste weg vanaf 1999: 41,5 km
4. Rapportcijfer conditie wegennet in 2000: 6,88
5. Aantal strooi beurten in 2000: 38 (begroot: 48)
6. a. Aantal faunaslachtoffers op provinciale wegen (totaal): 654
b. Relevante soorten: 25 fazanten, 1 das, 37 marterachtigen, 7 vossen, 62 reeën
7. Aantal faunaslachtoffers op provinciale vaarwegen (totaal): 20
Soorten: 2 reeën in de Bladderswijk, 1 ree in het Noord-Willemskanaal, 2 reeën in de Drentsche Hoofdvaart, 3 reeën in het Stieltjeskanaal, 2 reeën in de Witte Wijk, 1 schaap in het Noord-Willemskanaal, 1 haas in het Stieltjeskanaal en 1 vos in de Verlengde Hoogeveensche Vaart.

-
8. a. Rapportcijfer ecologisch bermbeheer wegen:
onderzoek is gaande (rapport Bakker)
Afgevoerde biomassa in 2000: 8.600 ton
Kosten: f 450.000,--
 - b. Rapportcijfer ecologische bermbeheer vaarwegen:
onderzoek is gaande (rapport Bakker)
 9. a. Aantal in 2000 aangelegde faunatunnels: 9
 - b. Aantal sinds 1997 aangelegde faunatunnels: 26
 10. a. Lengte aangebrachte deklaag in 2000: 20,9 km
 - b. Lengte aangebrachte deklaag sinds 1995: 131,3 km
(gemiddeld: 21,9 km/jaar)
 11. Lengte aangepakte oevers in 2000: 10.820 m
(inclusief verbeteringswerkzaamheden aan het Coevorden-Vechtkanaal)
 12. Aantal schriftelijke klachten in 2000 die WK betreffen: 6
(exclusief milieuklachten)
 13. a. Aantal toegewezen aansprakelijkstellingen in 2000: 4
 - b. Totaal aan daarbij betaalde schadevergoeding (inclusief Centraal beheer):
f 1.371,70
 - c. In 2000 betaalde schadevergoeding betrekking hebbend op eerder ingediende claim
(1998): f 9.500,--
 14. Equivalent areaal 2000:
 - a. 416,9 km hoofdrijbaan
 - b. 15,2 km parallelweg
 - c. 260,5 km fietspad(: 3)
 - d. 415 km vaarweg
 Areaal: kengetal: 673 km (a+b+c/3)
 15. Aantal gevonden citaties in de media in 2000: 24
(doelwaarde: 30)
 - b. Bedrijfsmonitoring/indicatie**
 16. a. Begrote uitgaven per km weg in 2000:
f 24.544.535,--: 416,9 km hoofdrijbaan = f 58.259,--
 - b. Begrote uitgaven per km vaarweg in 2000:
f 16.319.074,--: 154 km vaarweg = f 105.968,--
 17. Begrote uitgaven per eigen fte in 2000 (gerelateerd aan de bezetting op 1 juli 2000):
f 40.863.609,-- : 69,7 = f 586.278,50 per fte.
 18. Begrote percentage apparaatskosten van de totale uitgaven in 2000:
 - begrote apparaatskosten: f 12.693.826,--
 - percentage van de totale uitgaven:
f 12.693.826,--
f 40.863.609,-- x 100 = 31,06
 19. Ziekteverzuim in %: 4%
(streefwaarde: 4,5%)
 20. Aantal bedrijfsongevallen: 0

1.12. Conclusie beheer wegen en kanalen 2000

In feite is de conclusie al bij paragraaf 1.3 vermeld. De uitkomsten van het monitoringssysteem laten zien dat de beleidsdoelen gehaald worden (zie echter voor de verkeersveiligheidsdoelstelling het overzicht onder de paragrafen 1.11, a.1 en 1.11, a.2), maar dat de nagestreefde bedrijfsdoelstellingen nog niet gehaald worden. Dat laatste is verklaarbaar, omdat de eigenlijke bezuinigingen van WK-DOT nog niet in

2000 doorwerken. De doelstelling "begrote uitgaven per eigen fte" wordt al gehaald, mede door het lage ziekteverzuim.

Het weg- en vaarwegbeheer verloopt dus goed. Wij zitten goed op het spoor van het gesloten managementcontract; er zijn nauwelijks afwijkingen ten opzichte van de daarin gedane aannames. Daaraan moet nog worden toegevoegd dat deze prestatie gerealiseerd is door een productgroep die eigenlijk bezig is met twee reorganisatieachtige processen tegelijk (WK-DOT en de eventuele samenvoeging CT-WK) onder "partiële leiding". Voeg daaraan toe dat beide veranderingsprocessen ook nog eens redelijk snel verlopen, dan is een compliment aan de betrokkenen op z'n plaats.

2. BESTUURSRAPPORTAGE WEGEN EN KANALEN MEDIO 2001

2.1. Inleiding

Medio 2001 is er een aantal opvallende tendensen waar te nemen.

- De herverkaveling van de kantoniersfuncties in de buitendienst van WK komt in beeld; de herplaatsing is op papier rond en zonder bezwaren.
- Voor de civieltechnische projecten continueert zich het bestaande beeld van meevallende aannemingsommen, maar de bouwkundige en groenbestekken worden fors duurder doordat daar de markt overspannen is en de markt zich gesaneerd heeft. Gedeeltelijk zitten de hogere kosten van de maaibestekken in het volgende punt.
- De veiligheidsregelgeving is volledig geïmplementeerd en eist financieel haar tol; ons product is er naar schatting circa f 300.000,-- per jaar duurder van geworden. Maar de veiligheid van de werkenden aan de weg gaat uiteraard voor.
- Het kwaliteitsniveau van het wegennet consolideert zich op ruim voldoende niveau, namelijk rond het cijfer 7. Dit jaar is er zelfs een lichte stijging naar 7,11.

2.2. Financieel beeld 2001

Opvallend is dat het aanbesteden van maaibestekken en snoeiwerken ver boven de ramingen plaatsvindt. De "werkhonger" in deze sector neemt kennelijk af en de aannemers zijn niet meer bereid voor lage prijzen te werken. Dit in tegenstelling tot de aanbestedingen in de wegenbouw, waar onder andere nog steeds verwervingskosten op de aanneemsommen in mindering worden gebracht.

Bij het dagelijks onderhoud is de verwachting dat er een krap bemeten budget is. Er zijn nogal wat wegen met bermshades als gevolg van te smalle verhardingen zodat er groenstenen moeten worden aangebracht, dit onder andere langs de (nieuwe) N391 van Emmen naar Ter Apel.

Het vracht- en landbouwverkeer rijdt regelmatig naast de verhardingen, wat leidt tot gevaarlijke sporen in de bermen. Bovendien is er enig extra geld nodig voor vervanging van bebakingsmateriaal en dergelijke, waarvan er dit jaar meer dan gebruikelijk aan vervanging toe blijkt te zijn.

2.3. Rapportcijfers verhardingen

Het onderhoudsniveau van alle wegen naar categorie, volgens het PVVP, vastgesteld via een systematische/visuele inspectie in april/mei en uitgedrukt in rapportcijfers, bedraagt in 2001:

- stroomweg	6,38 (in 2000: 6,90)
- gebiedsontsluitingsweg	7,48 (in 2000: 7,33)
- erftoegangverzamelweg	7,20 (in 2000: 6,43)
- alle hoofdrijbanen	7,28 (in 2000: 6,95)
- fietspaden	6,25 (in 2000: 6,58)
gemiddeld (voor alle wegen/fietspaden)	7,13 (in 2000: 6,88)

De conditie van de gebiedsontsluitingswegen, de erftoegangsverzamelwegen en de hoofdrijbanen is ten opzichte van 2000 verbeterd. De conditionele teruggang van de stroomwegen wordt nog steeds veroorzaakt door de degeneratie van het wegvak Hoogersmilde-Westerbork van de N381. Pas in 2004 vindt hier een grootschalige reconstructie plaats. Tot die tijd worden er minimale onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd.

Het teruglopende rapportcijfer voor fietspaden is als volgt te verklaren.

De hier weergegeven rapportcijfers worden bepaald door een gewogen gemiddelde van de aanwezige schade aan de asfaltverhardingen. De rapportcijfers worden positief beïnvloed door het uitvoeren van onderhoud en negatief beïnvloed door de toename van de schade aan de (asfalt)verharding.

Betonverhardingen vallen buiten deze systematiek. Dat betekent dat ondanks het feit dat slechte asfaltfietspaden worden vervangen door nieuwe betonfietspaden, dit de rapportcijfers niet positief beïnvloedt.

2.4. Wegen

Vanaf 1 januari 2001 mag geen teerhoudend asfaltgranulaat in wegfunderingen worden verwerkt, maar moet het teerhoudend materiaal worden verbrand.

Hiervoor is nog maar één verbrandingsinstallatie beschikbaar. Deze heeft een jaarcapaciteit van 20.000 ton. Landelijk komt per jaar circa 600.000 ton teerhoudend asfaltgranulaat vrij. Het gedeelte daarvan dat niet wordt verbrand, wordt tijdelijk opgeslagen.

Voor de extra kosten van het opslaan en verwerken van het teerhoudend asfalt stellen gedeputeerde staten jaarlijks f 300.000,-/€ 136.134,06¹ beschikbaar.

2.5. Vaarwegen

Vaarweg Meppel-De Punt

- Het Groot onderhoudsplan van de sluis Vries is grotendeels uitgevoerd. De oplevering is op 15 juni 2001. De kosten bedragen circa f 1.900.000,--.
- De Wortington-pompen van de Haarsluis worden na het pompseizoen gereviseerd.
- De conservering van de staalconstructies van de Asserwijkbrug, de Brug sluis Vries en de Pieter Hummelenbrug vinden deels vóór en deels direct ná het recreatievaartseizoen plaats. De vervanging van de elektrische installatie van de Pieter Hummelenbrug zal ook ná het vaarseizoen gerealiseerd worden.
- De grootschalige renovatie van de Norgerbrug zal in de winter 2000/2001 plaatsvinden.
- De gebouwen op het terrein van de Uffeltersluis worden na de bouwvak opgeknapt. Ook zullen op het terrein, in verband met de scheepvaart- en waterhuishoudingstaken die daar worden uitgevoerd, Arbo-technische verbeteringen worden aangebracht.

Zuid-Drentse vaarwegen

- De houten bovendeuren van de Oranjesluis in de Bladderswijk zijn vervangen door twee nieuwe deuren.
- De loopbruggetjes bij de handbewogen bruggen zijn uit Arbo-overwegingen van een nieuwe slijtlaag voorzien.
- De Flygt-pompen van de Noordscheschutsluis hebben een meerjaarlijkse controle en revisiebeurt gehad.
- Aan Brug 23 worden revisiewerkzaamheden voorbereid.

¹ Het in dit schrijven opgenomen bedrag in euro's is bedoeld als gewenningsinformatie. Hieraan kunnen geen rechten ontleend worden.

-
- Voor 2002 staat voor de Nieuwe Brugsluis een Groot onderhoudsplan gepland; de besteksvorbereiding is gestart. De werkzaamheden hangen deels samen met de realisatie van twee nieuwe bruggen van de gemeente Hoogeveen. Vertraging van de gemeentelijke plannen zal leiden tot vertraging van dit project.
 - De besteksvorbereiding van de oeverprojecten in het Managementscontract 2001 is begonnen. Waarschijnlijk zal de aanbesteding pas in het najaar plaatsvinden.

Ligplaatsbeleid

Het streven is om dit jaar nog een eenduidig en handhaafbaar ligplaatsbeleid te ontwikkelen.

Onder meer vanwege de gemeentelijke regelgeving die onderling sterk verschilt, en het handhavingsprobleem, met name met betrekking tot woonschepen, blijkt het een lastige materie.

Enigszins annex met het ligplaatsbeleid is de toepassing van de Wrakkenwet. Bij de brug Asserwijk is in het voorjaar een wrak op grond van de Wrakkenwet verwijderd. Waarschijnlijk zullen er meer volgen. Een andere manier om een onbeheerd en een in de weg liggend vaartuig weg te krijgen is aangifte doen van een gevonden voorwerp.

Deze procedure is toegepast bij een in zeer slechte staat verkerend vaartuig dat eveneens bij de brug Asserwijk lag.

Renovatie bedieningsgebouwen

Alle bedieningsgebouwen langs de Drentsche Hoofdvaart (zes) zullen worden gerenoveerd. Het uiterlijk van deze gebouwen zal worden afgestemd op de cultuurhistorische uitstraling.

Waterhuishouding

Waterkwantiteitsbeheersplan

Waterbeheerders zijn verplicht een waterkwantiteitsbeheersplan op te stellen. In 1996 is een eerste plan opgesteld voor de periode tot 2001. Het plan voor de periode 2002-2006 is in concept klaar.

Automatisering sluis Peelo

Door vertraging en budgetoverschrijding van het project Herstel waterhuishouding Vledder en Wapserveense Aa is de aanpassing van de waterafvoermogelijkheden via sluis Peelo verder vertraagd.

2.6. Project WK-DOT

Steunpunten

In het Plan DOT is gekozen voor het behouden van de steunpunten Peize, Borger, Dieverbrug en Schoonebeek. Het is de bedoeling dat de overige vijf steunpunten afgestoten zullen worden.

Aangezien de resterende steunpunten intensiever zullen worden gebruikt, moeten de huidige milieuvergunningen worden herzien. Dit is een langdurige procedure die wordt begeleid door Bureau VKS. De milieuvergunningen voor de steunpunten Peize, Borger en Schoonebeek leveren geen problemen op. Het steunpunt Dieverbrug kent echter wel de nodige problemen; daar dreigt een langdurige procedure. Vandaar dat is heroverwogen of de eerder gekozen steunpunten wel de meest geschikte zijn. De steunpunten Borger en Schoonebeek vormen geen onderwerp van discussie; de steunpunten in het westen echter wel. Na het op een rij zetten van alle relevante factoren (gladheidsbestrijding, reisafstanden kantoniers, milieuvergunningen, samenwerking met Rijkswaterstaat, investeringen en personele invulling) is ervoor gekozen verder te gaan met de steunpunten Rogat en Kloosterveen. Dat betekent dat de steunpunten Dieverbrug en Peize kunnen worden afge-

stoten. Er kan nu snel een begin worden gemaakt met de nodige aanpassingen en verhuizingen, zodat er in het strooiseizoen 2001-2002 vanuit vier steunpunten gestrooid kan worden. Vóór 1 november 2001 zal er verhuisd worden naar de steunpunten Borger, Kloosterveen, Rogat en Schoonebeek en gaan de steunpunten Beilen, Dieverbrug, Klazienaveen, Peize en Zweeloo in principe "op slot". Aangenomen wordt dat deze steunpunten rond 1 april 2002 verkocht zullen zijn.

Krimp ten gevolge van het project WK-DOT

Het project DOT houdt onder andere een formatieve krimp (- per saldo -) van de productgroep in, alsmede het afstoten van steunpunten.

De formatiereductie ziet er als volgt uit.

Start	69,7 fte
1. Kantonniërs: het aantal gaat van 30 (op 1 januari 2000) naar 20:	-/- 10,0 fte
2. Sluis-/brugbedienaren: het aantal gaat van 15 (op 1 januari 2000) naar 13:	-/- 2,0 fte
3. Binnendienstfuncties: hier treedt (op termijn) een groei op onder invloed van juridisering, monitoring etc.:	+ 3,8 fte
Streefformatie WK-DOT:	61,5 fte
Per saldo een formatiereductie van -/- 8,2 fte.	

De formatiereductie genoemd onder 2 is de uitwerking van het GS-besluit van 2 februari 1999 (kenmerk 6.13/9900041) betreffende de bestuurlijke overeenstemming tussen de provincie en de waterschappen Meppelerdiep en 't Suydevelt. Hierbij is de efficiencywinst als gevolg van deze formatiereductie (van 2 fte) bestemd voor het vaarwegbeheer zelf, namelijk om beschikbaar budget en benodigde middelen naar elkaar toe te brengen. Per saldo is er dus een formatiereductie van -/- 6,2 fte die ten gunste komt van het concern. Afsproken is dat dat gebeurt met een bedrag van f 68.000,--/€ 30.857,05 per jaar per "ingeleverde" formatieplaats, dus in totaal f 421.600,--/€ 191.313,74 per jaar (taakstelling). Daarnaast bestaan de baten van WK-DOT uit het afstoten en verkopen van steunpunten. Hiervoor is vooralsnog indicatief de taakstelling f 400.000,--/€ 181.512,09 per jaar. De opbrengsten van de te verkopen steunpunten worden in mindering gebracht op de geactiveerde boekwaarde van de in 1993/1994 ge- en verbouwde steunpunten. Daardoor wordt de kapitaallast proportioneel lager. Afhankelijk van de werkelijke opbrengsten kunnen deze baten hoger of lager worden. In het rapport WK-DOT is (in bijlage 9) een netto-opbrengst voor de steunpunten geraamd van f 3.607.000,--/€ 1.636.785,24. De kapitaallast van de steunpunten werd tot dusver verantwoord via het managementcontract wegenbeheer. Dat verandert per 1 januari 2002. De resterende kapitaallasten worden dan buiten het managementcontract om verantwoord en de budgetzijde van het contract wordt gekort met het totaalbedrag van de kapitaallast (f 783.550,--/€ 355.559,49 per jaar).

Voortgang formatiereductie WK-DOT (stand 1 juli 2001)

1. Een van de seniorbeleidsmedewerkers is per 1 januari 2001 overgeplaatst naar de Productgroep VV: f 141.781,--/€ 64.337,41/jaar.
2. Een van de kantonniërs is per 1 juli 2001 overgeplaatst naar de Productgroep CT: f 68.000,--/€ 30.857,05/jaar. Hij is geplaatst op de formatieplek van een medewerker van CT die van de 55+-regeling gebruik heeft gemaakt. Nog bekeken wordt in hoeverre die regeling hierop in mindering moet worden gebracht. Het gaat overigens om een herbeschreven functie (junior geodeet).

2.7. Actueel beleidsthema RONA; bestuurlijke acceptatie van invoering van de concept-herziene RONA bij de provincie Drenthe

Inleiding

De provincie Drenthe is al jarenlang bezig haar doelstellingen voor wat betreft het verbeteren van de verkeersveiligheid te realiseren. De belangrijkste doelstelling is halvering in 2010 van het aantal verkeersdoden zoals dat in 1986 bedroeg. Het aanbieden van uniforme wegen aan de weggebruiker is een van de middelen om dat doel te bereiken. Daarbij gaan de herziene RONA, met name aangezet omdat de oude RONA de principes van Duurzaam Veilig niet hebben geïncorporeerd, een belangrijke rol spelen, tenminste, voorzover die richtlijnen in te passen zijn in de reeds in ontwikkeling zijnde beleidsvisie van de drie noordelijke provincies (verenigd in het SNN) over een sobere en doelmatige invulling van het Concept Duurzaam Veilig wegverkeer. Daarom hebben de noordelijke provincies gekozen voor een actieve rol in het herzieningsproces van de RONA c.q. in de commentaaronde daarvan.

Duurzaam Veilig is een integrale, modelmatige benadering van het wegverkeer en de verkeersveiligheid, die de mens tot maat der dingen maakt. Immers, 90% van de verkeersongelukken is het gevolg van menselijke fouten. Duurzaam Veilig kent drie preventiebeginselen:

- voorkom onzeker gedrag, met andere woorden: maak het de weggebruiker eenduidig helder op wat voor soort weg hij zich bevindt;
- voorkom onbedoeld gebruik van de weg;
- voorkom grote snelheids- en richtingsverschillen tussen de verschillende categorieën voertuigen.

De herziene RONA houden hier rekening mee en proberen tevens recht te doen aan het beginsel van "vergevingsgezindheid": een eventuele menselijke fout moet niet direct fataal zijn en daar moet de infrastructuur(constructie) voor zorgen. De herziene RONA worden in november 2001 "opgeleverd" en moeten primair worden beschouwd als een hulpmiddel voor de wegontwerper. Ze fungeren als "toolbox" (gereedschapskist) en handboek.

De RONA gaan waarschijnlijk vervolgens een belangrijke rol spelen in Duurzaam Veilig Fase II, die naar verwachting in 2003 begint en tot circa 2010 doorloopt tot het evaluatiejaar van de vorengenoemde halveringsdoelstelling. De koepels van de wegbeheerders zullen hierover in 2001/2002 afspraken maken en deze in (regio)convenanten neerleggen. Overigens zullen deze convenanten "breed" zijn en tevens voertuig-, ruimtelijkeordenings-, educatieve- en handhavingsaspecten etc. in hun onderlinge samenhang omvatten. De RONA hebben uiteraard nagenoeg volledig betrekking op de infrastructurele aspecten (het weg-systeem).

De RONA en Duurzaam Veilig onderscheiden drie categorieën wegen:

- stroomwegen (in principe auto(snel)wegen)
- gebiedsontsluitingswegen (deze zijn voor de provincies het belangrijkste; de meeste provinciale wegen zijn gebiedsontsluitingswegen (GOW)
- erftoegangswegen ("verblijfsgebieden")

Per wegcategorie komt er een afzonderlijk boek ontwerprichtlijnen: ROS, ROG en ROE, naast een boek Basiscriteria. Voor elk boek is er een landelijke werkgroep. Het hoofd van de Productgroep WK is voorzitter van de Werkgroep ROG.

De eerste noodzakelijke stap in het proces "op weg naar 2010" is dus de categorisering van de wegennetten. Dit is opgepakt door de provincies. In Drenthe is de categorisering meegenomen in het Provinciaal omgevingsplan (POP), waarin het vroegere Streekplan is opgegaan.

De categorisering heeft derhalve de status van statenbesluit (d.d. december 1998). Alle stroom- en ontsluitingswegen zijn op de POP-kaart aangegeven, de overige zijn automatisch erftoegangsweg. Vervolgens is aan de orde hoe die wegcategorieën eruit moeten zien om een zo Duurzaam Veilig mogelijk wegennet te geven.

Het Noorden, bestaande uit de provincies Friesland, Groningen en Drenthe, en in samenwerking met Rijkswaterstaat Noord-Nederland (RWSNN), verenigd in het SNN, heeft daar een eigen beleidsvisie op, zij het dat die herzien wordt. Die herziening wordt thans mede beïnvloed door de RONA; hopelijk monden beide visies uit in hetzelfde.

Bestuurlijke acceptatie

De categorisering van het wegennet, gevolgd door de invoering en toepassing van richtlijnen inzake Duurzaam Veilig, is in Drenthe het bestuurlijk traject ingegaan. De huidige noordelijke richtlijnen, het zogenoemde SNN-scenario, zijn inmiddels bestuurlijk vastgesteld. Bestuur en ambtelijke dienst zijn nog volop bezig met het implementeren van de concept-herziene RONA.

De RONA onderscheiden essentiële kenmerken (die er direct of op korte termijn moeten zijn) en nagestreefde eindbeelden voor de lange termijn. Voor enkele essentiële wegkenmerken, zoals de rijbaanscheiding op de enkelbaansstroomweg en voor enkele onderdelen van de eindbeelden, zoals de grootschalige noodzaak van parallelvoorzieningen, geldt dat ze nogal verstrekkend zijn; ze vormen dan ook een knelpunt.

Dit heeft alles te maken met de (eventuele) noodzaak schaarse middelen breed in te zetten. Het gaat daarbij met name om de financiën, de bereikbaarheidskwaliteit en de schaarse ruimte (eventueel nodig voor honderden kilometers parallelweg). Dat is geen sinecure en het beïnvloedt bovendien de bestuurlijke weging. Het zijn (lastige) zaken die ook in (de regioconvenanten van) Duurzaam Veilig Fase II gaan spelen! Overigens is in het landelijke RONA-project al besloten dat ernaast het in de herfst van 2001 op te leveren Handboek RONA, in 2002 een landelijke functionele beleidsnota (waarschijnlijk ook als CROW-project) komt waarin de strategische en juridische aspecten naar voren komen. Pas dan is bestuurlijke vaststelling een issue.

Een (Drents) beeld van de wegcategorieën volgens de nieuwe/herziene richtlijnen

Ondanks dat de herziene RONA hun definitieve vorm niet gekregen hebben en ondanks dat de bestuurlijke vaststelling nog moet plaatsvinden, tekent zich het volgende beeld af.

a. Stroomwegen

Stroomwegen zijn in Drenthe ofwel autosnelwegen (die niet in het provinciaal wegennet voorkomen en buiten de RONA vallen) ofwel autowegen (eventueel dubbelbaans, zoals de N34 tussen Holsloot (A37) en Emmen of enkelbaans). De echte enkelbaansautoweg kent in het Noorden geen gelijkvloerse kruispunten, maar wel een inhaalgelegenheid. De verschijningsvorm van dit noordelijke type autoweg wordt in het zuiden van Nederland wel omschreven als "halve autosnelweg". Goede voorbeelden zijn de N381 (Drentse deel van de weg Emmen-Drachten), de N34 tussen De Punt en Gieten en de N33 (Assen-Stadskanaal/Bareveld). De provincie Drenthe is vooralsnog tegenstander van niet-overschrijdbare middenvoorzieningen (bijvoorbeeld barrières) op enkelbaanswegen, zeker over grotere lengten, zoals die in de concept-RONA voorkomen (ROS).

Essentiële kenmerken zijn voor Drenthe het blauwe bord (met juridische maximumsnelheid), 0,20 m brede belijning, doorgetrokken kantstrepen en het ontbreken van gelijkvloerse kruisingen. Een discussiepunt is de harde rijrichtingscheiding.

b. Gebiedsontsluitingswegen (80 km-wegen)

Deze wegcategory is van oudsher voor de weggebruikers moeilijk te herkennen en daardoor niet echt Duurzaam Veilig. Er tekent zich een uniforme herkenbaarheid af via de dubbele middenstreep: DVOR. In 2000 is een proefvak op de N378 (Gasselte-Stadskanaal) aangelegd. In Drenthe heet dit de DVORAK-proef (DVOR tegen acceptabele kosten). Nog een punt van discussie is of de DVOR altijd gepaard moet gaan met een inhaalverbod. Voorlopig gebeurt dat in Drenthe c.q. het SNN-gebied niet, ook niet op wegen die gesloten zijn voor landbouwverkeer. De RONA laten op gebiedsontsluitingswegen landbouwverkeer en erfaansluitingen toe, maar alleen als tijdelijke fasering. In de eindsituatie is volgens RONA elke gebiedsontsluitingsweg volledig gesloten voor landbouwverkeer. Drenthe c.q. het Noorden ziet dat alleen als een reëel perspectief voor de drukkere wegen (ter indicatie: met etmaalintensiteiten boven 10.000). Essentiële kenmerken zijn DVOR, 0,15 m brede belijning, onderbroken (3-3) kantstrepen, geslotenverklaringen voor (brom)fietsers en de afwezigheid van drempels.

c. Erftoegang(verzamel)wegen (verblijfsgebieden)

De erftoegangsweg is te onderscheiden aan de enkele "rijloper", dus aan het ontbreken van een middenstreep. Dit geeft weinig discussie met de concept-herziene RONA, zij het dat het Noorden vindt dat de richtlijnen voor erftoegangswegen heel beperkt kunnen zijn. Dit soort wegen onderscheidt zich juist door een grote verscheidenheid en door de afwezigheid van specifieke kenmerken van de hogere categorieën.

Essentiële kenmerken zijn de 0,10 m brede onderbroken (1-3) kantstrepen (behalve bij hele smalle wegen). Een voorbeeld is de N376 (Schoonloo-Schoonoord).

Financiering van de invoering van de nieuwe richtlijnen

Als gezegd ziet Drenthe de invoering van de nieuwe RONA als een onderdeel van Duurzaam Veilig Fase II c.q. als onderdeel van de nog te sluiten regioconvenanten. Inhoudelijk zijn die bepaald nog niet opgehelderd en dus nog niet te kwantificeren, maar globaal bestaan wel al de volgende gedachten.

- De aanpassing van de provinciale wegen aan de meest actuele inzichten qua streefwegbeeld zal zoveel mogelijk plaatsvinden samenvallend met groot onderhoud (dus het aanbrengen van deklagen); dit ter verlaging van de kosten. Dat gebeurt in Drenthe om efficiencyredenen al op grote schaal.
- Het realiseren van uniforme, Duurzaam Veilige wegen c.q. wegcategoryën gebeurt zo sober en doelmatig mogelijk. Maatregelen worden qua rendement afgewogen tegen hun veiligheidsbijdrage. Het is overigens in verschillende RONA-elementen nog niet duidelijk wat hun rendement qua verbetering van de verkeersveiligheid is. Het betreft hier met name de essentiële kenmerken.
- Er bestaat in Drenthe een trend om het eigen wegenbeheer steeds efficiënter te organiseren. De gerealiseerde efficiencywinst wordt zoveel mogelijk benut voor het ombouwen van wegen in het kader van Duurzaam Veilig Fase II c.q. de RONA.
- De provincie zoekt naar nieuwe inkomsten c.q. subsidiebronnen als financiering van nieuw beleid, maar dat ligt politiek/bestuurlijk heel lastig. De eerste stap naar een meerjarig budget voor Duurzaam Veilig Fase II is gezet.

Conclusie

De herziene RONA zullen een belangrijk hulpmiddel zijn in het wegontwerp en wegbeheer. Daarom investeert de provincie er veel menskracht in en zij probeert de RONA zoveel mogelijk overeen te laten komen met de noordelijke inzichten qua streefwegbeeld. Na de RONA-herziening zullen GS moeten besluiten op welke wijze de provincie Drenthe hiermee zal omgaan (oktober 2001).

2.8. Actueel thema Bedrijfsvoering; eventuele samenvoeging CT-WK (ESCW)

In mei 2000 leverde de Productgroep WK in samenwerking met een externe adviseur (ir. J. van Ginkel van NEI-transport) haar Bedrijfsplan 2000-2004 op. Dit meerjarige bedrijfsplan definieert vijf strategieën in drie aandachtsgebieden, te weten organisatieontwikkeling (O), personeelsbeleid/HRM (P) en samenwerking (S).

De vijf strategieën zijn:

O1: Verdergaande kostenreductie

O2: Betere stroomlijning van de werkprocessen, betere administratie organisatie (AO)/verdere beleidsontwikkeling

P: Evenwichtiger en professioneler personeelsbestand (waaronder opleidingen)

S1: Verdere afstemming/samenwerking met provincie-externen

S2: Verdere regie van de samenwerking met provincie-internen

Het project WK-DOT past met name in de strategieën O1. en P. Als onderdeel van strategie P (onderdeel: professionalisering, ook van de manager) neemt het hoofd van de Productgroep WK vanaf 15 juni 2000 waar voor het hoofd van de Productgroep CT. Na enige tijd leidde dat tot gedachtevorming omtrent een onderzoek naar de wenselijkheid van een permanente samenvoeging van CT en WK. In oktober 2000 besloten GS (als onderdeel van de Nota formatieve knelpunten) tot een dergelijk onderzoek, met de directeur-griffier als opdrachtgever. Opdrachtnemer werd na enige discussie het hoofd van de Productgroep WK/ waarnemend hoofd van de Productgroep CT. Die heeft een projectgroep vanuit de Stafgroep Personeel en Organisatie (PO) en de Productgroepen CT en WK bemenst en een projectofferte opgesteld. De offerte is op 18 december 2000 door de directeur-griffier voor akkoord getekend. Het project is ESCW genoemd. Medio februari 2001 kwam de Ondernemingsraad (OR) met een positief advies. De projectgroep heeft vervolgens in intensief overleg met de werkoverleggen van CT en WK op 11 juni 2001 haar adviesrapport uitgebracht aan de directeur-griffier, die het op 5 juli 2001 heeft voorgelegd aan de OR. In september 2001 is besluitvorming in het college voorzien.

2.9. Conclusie tussenbalans beheer wegen en kanalen medio 2001

Deze kan vooralsnog hetzelfde luiden als de conclusie over het jaar 2000: het gaat redelijk goed in het Drentse provinciale weg- en vaarwegbeheer.

3. INDICATIEVE VOORUITBLIK BEHEER WEGEN EN KANALEN 2002

Waterhuishouding

Ondanks het gegeven dat het geautomatiseerde waterhuishoudingssysteem nog nieuw is, zullen ook de komende jaren waarschijnlijk investeringen nodig zijn voor het aanpassen en uitbreiden van het systeem. Een voorbeeld is het op termijn koppelen van gegevens van beheerders in een groot stroomgebied. In extreme weersituaties kan een snelle uitwisseling van gegevens van groot belang zijn.

Scheepvaart

Ondanks de uitgevoerde verbeteringswerken aan de vaarweg De Haandrik-Coevorden kent dit kanaal, ook als klasse-II-vaarweg, nog de volgende knelpunten: de vernauwing bij de Overijsselse stuw, de breedte en verontdieping ter plaatse van de Bentheimerspoorbrug en de onderhoudstoestand van de oeverconstructie bij de bocht naar de Coevorder stadsgrachten.

Wegen

De grootonderhoudsprojecten zijn verzameld op bijlage 9 en op de kaart.

Het betreft voor de hoofrijbanen grotendeels deklagen en bij de fietspaden gaat het vooral om reconstructies in beton. Bij het aanbrengen van de deklagen zullen met name op de N371, ter hoogte van Uffelte en de Havelterbrug, en op de N855 binnen de bebouwde kom van Dieverbrug aanpassingen plaatsvinden aan Duurzaam Veilig.

Bovendien is de reconstructie in Rogat (N851) voorzien, waarbij de (oude) VRI vervalt en bij de noordelijke aansluiting op de A28 een rotonde en direct daarop aansluitend een stuk weg wordt aangelegd.

RONA

Eind 2001 rollen de herziene RONA van de drukpers en is er een herzien actueel handboek voor de wegontwerper c.q. wegbeheerder, geschoeid op Duurzaam Veilige leest. In 2002 zal er landelijk een functionele beleidsnota verschijnen, waarschijnlijk onder CROW-regie, waarin staat vermeld wat die richtlijnen bestuurlijk en beleidsmatig betekenen voor de wegbeheerders in Nederland. In Drenthe zal daar een apart GS-besluit over genomen moeten worden. Bezien in het licht van de juridisering van het openbaar bestuur en de toenemende claimcultuur in Nederland wordt dat een belangrijk beleidsitem.

Communicatie over wegwerkzaamheden

De wegwerkzaamheden van de provincie zijn te vinden op de website www.Drenthe.nl. In overleg met Rijkswaterstaat en gemeenten worden plannen gemaakt om in principe alle wegwerkzaamheden van de verschillende beheerders per geografisch gebied gecoördineerd weer te geven op één website.

BIJLAGEN

2. Financieel resultaat Managementcontracten 2000 in één oogopslag

LANDWEGEN	Man.contract	realisatie	verschil	uitgesteld	"zuiver resultaat"
Budget volgens contract	23.396.415	23.889.415	493.000		
inkomsten uit leges etc.	20.000	19.368	632		
overige inkomsten	56.000	68.953	12.953		
totaal "inkomsten"	23.472.415	23.977.736	505.321		
Bestedingen:					
apparaatskosten	6.575.138	6.813.339	214.298		
-kosten 55 +	510.555	498.885			
-kosten overuren	60.000	47.767			
klein onderhoud	7.243.500	7.229.283	14.217		
groot onderhoud (deklagen)	7.442.000	7.249.577	779.423		
-uitgestelde werken	587.000			1.215.000	
-nog ontvangen bijdragen (Mup1999)		1.113.412	1.113.412		
"overige" projecten	600.000	655.912	55.912		
kosten overige afdelingen	239.292	193.142	46.150		
kapitaallasten steunpunten	783.550	792.696	9.146		
totaal uitgaven	24.041.035	22.367.189	1.673.846		
resultaat (van / naar fonds)	568.620	1.610.547	2.179.167	1.215.000	964.167

Fondsverloop:	
saldo 1 januari 2000	1.445.076
resultaat 2000	1.610.547
rente 2000	72.254
saldo 1 januari 2001	3.127.877

vaarweg MEPEL - DE PUNT	Man.contract	realisatie	verschil	uitgesteld	"zuiver resultaat"
Inkomsten:					
Rijksbijdrage	6.118.949	6.245.328	126.379		
prov. bijdrage brugbed. derden	244.824	244.783	41		
prov. bijdrage loonstijging boven 2%	32.438	32.438	-		
prov. bijdr. 6e wijz. begroting app.k.	300.000	307.500	7.500		
doorberekening pompkosten	390.392	680.803	290.411		
overige inkomsten:					
-vergoedingen lig-/aanlegplaatsen	17.850	17.731	119		
-bediening Meerbrug	11.000	9.058	1.942		
-overige		14.096	14.096		
totaal "inkomsten"	7.115.453	7.551.737	436.284		
Bestedingen:					
apparaatskosten *	2.081.897	2.137.067	50.767		
-kosten 55 +	587.895	612.737			
-overuren	100.000	70.765			
klein onderhoud	2.091.020	1.702.699	388.321		
groot onderhoud	1.870.000	4.102.499	1.052.499		
-uitgestelde werken	1.180.000			1.190.000	
kapitaallasten "BOS-data"	22.138	hfdst. 4	22.138		
totaal uitgaven	7.932.950	8.625.757	692.807		
resultaat (van / naar fonds)	817.497	1.074.020	256.523	1.190.000	1.446.523

Fondsverloop:	
saldo 1 januari 2000	12.699.650
resultaat 2000	1.074.020
rente 2000	634.983
saldo 1 januari 2001	12.260.613

OVERIGE VAARWEGEN	Man.contract	realisatie	verschil	uitgesteld	"zuiver resultaat"
Inkomsten:					
provinciaal budget	4.883.142	5.279.813	48.442		
aanpassingsbijdrage	228.933	228.933	-		
bijdrage fonds afkoopsommen	106.720				
bijdrage i.v.m. loonstijging boven 2%	32.439				
bijdrage i.v.m. verl. waterh. bijdrage	209.070				
waterhuish.bijdr. Meppelerdiep	644.000	661.148	17.148		
waterhuish.bijdr. 't Suydevelt	647.000	663.796	16.796		
doorberekening pompkosten	204.580	554.380	349.800		
overige (huren en pachten)	2.000	2.915	915		
-overige	5.000	210.328	205.328		
totaal "inkomsten"	6.962.884	7.601.311	638.427		
Bestedingen:					
apparaatskosten	2.427.802	2.425.700	114.192		
-kosten 55 +	603.600	505.487			
-kosten overuren	60.000	46.023			
klein onderhoud	1.649.722	1.299.765	349.957		
groot onderhoud	2.590.000	2.774.355	1.210.645		
-uitgestelde werken	1.395.000			1.520.000	
-opbrengst verkoop dienstwoningen		774.450	774.450		
totaal uitgaven	8.726.124	6.276.880	2.449.244		
resultaat (van / naar fonds)	1.763.240	1.324.431	3.087.671	1.520.000	1.567.671

Fondsverloop:	
saldo 1 januari 2000	6.892.331
resultaat 2000	1.324.431
rente 2000	344.617
saldo 1 januari 2001	8.561.379

3. Realisatie groot onderhoud wegen 2000

Weg- nr.	Begin- punt	Eind- punt	Maatregel	Opmerkingen (schadebeeld)	Rayon	Weg- cat.	Teer	Lengte	Kosten WK
N371	21,000	24,300	Reconstructie + fietspad beton	Onviakheden	Zuid West	2	nee	3300	730000
	24,500	24,910	Rec. beb. kom Dieverbrug		Zuid West	2	?	410	
	24,228	24,500	Reconstructie Dieverbrug	aanleg rotonde	Zuid West	2	?	272	210000
N374	33,090	33,950	Frezen + deklaag	Spoorvorming	Zuid West	2	nee	860	175000
N374	34,700	36,600	Verbreden profleer + deklaag	Scheurvorming	Zuid West	2	nee	1900	665000
N375	0,600	5,800	Profleer- + deklaag	Scheurvorming + proefvak	Zuid West	2	nee	3100	560000
	15,010	15,646	Frezen + deklaag	Scheurvorming + losse emulsie	Zuid West	2	nee	636	122000
N376	12,100	16,100	Deklaag	Scheurvorming + spoorvorming	Noord	3	ja	4000	901000
	31,785	33,413	Deklaag	Scheurvorming + spoorvorming	Zuid Oost	3	nee	1613	368000
N378	6,980	9,500	Frezen + deklaag	Scheurvorming + spoorvorming	Noord	2	?	2699	642000
N379	8,500	9,000	Deklaag		Noord	2	nee	500	112000
N853	40,200	40,986	Frezen + deklaag		Zuid Oost	2	ja	759	170000
	43,347	44,225	Deklaag	Scheurvorming + spoorvorming	Zuid Oost	2	ja	863	238000
N856	5,010	7,074	Bakfrezen + slijtlaag	Scheurvorming + lappendeken	Zuid West	3	ja	2062	173000
			Diverse projecten		Algemeen				1095000
					Totaal			22974	6161000
fietspaden									
N379	28,010	31,262	Deklaag	Onviakheden	Zuid Oost		nee	1750	258000
F853	36,700	38,900	Deklaag	Viakheid (plaspvorming)	Zuid Oost		?	2500	184000
F863	18,590	22,870	Reconstructie	Scheurvorming	Zuid Oost		?	4280	750000
					Totaal			8630	1192000
					Totaal			4978	2616000

Jaarplanning excl res.

7353000

Budget

8064000

4. Realisatie groot onderhoud 2000 Vaarweg Meppel-De Punt

object/ lokatie	Planning 2000	maatregelen	
Noord Willemkanaal			
Haideheim, west en oostover	50000	Aanpassing overs tbv ecol. infra. Bijdrage WCL subsidie f 50.000. - Totale kosten f 100.000	Gereed
Sluis de Punt	29500	Automat. spuiinraken en koppeling met hoofdpost. Bijdrage Project Tilgrup f 29500. Totaal f 59000	Uitvoering 1e kwartaal 2001 tgv verlate oplevering De Punt
Sluis en sluisbrug Vries	150000	Totale renovatie. Project + kosten grotendeels 2001	Aanbesteding 4e kwartaal. Start december 2000
Sluis Vries	29500	Automat. spuiinraken en koppeling met hoofdpost. Bijdrage Project Tilgrup f 29500. Totaal f 59000	Uitvoering 1e kwartaal 2001 tgv verlate oplevering De Punt
Sluisbrug Vries	45000	Meerjarige steekconservering sluisbrug Vries	Uitvoering voorjaar 2001
Sluis Peelo	115000	Automatisering spuiinraken en koppeling aan hoofdpost, waterhuishouding. In combinatie met waterfvr. Tilgrup: totale kosten f 302500. - Bijdrage Project Tilgrup f 187.000.	Voorbereiding verjaardag Uitvoering 1e kwartaal 2001
Slagbomen Vriesebrug	86000	Vervanging verouderde en lekkende slagboomkasten met slagbomen.	Gereed
Lessemer Brug de Punt	60000	Vervanging elektrische installatie lvm storingen en aanrakingsveiligheid.	Gereed
Slagbomen Brug de Punt	86000	Vervanging verouderde en lekkende slagboomkasten met slagbomen.	Gereed
Vriesebrug - trillingen rijked	100000	Onderzoek en vervolg aanpak trillingsoverlast van rijked.	Geluidsmeting december 2000. Vervolg 2001
DHV-Noord			
Smilde, klinkerstapeling km 13.0-13 B	550000	Vervanging ca 818 m1 door beton met uitklim + of beton met klinkerstapeling	Gereed
Renovatie dienstwoning Haarsluis	0	woning Haarsluis	Gereed
Conserveren Leembrug	40000	Meerjarige staalkonservering Leembrug	Gereed
Nbrgebrug	100000	Neder onderzoek naar verkeersafwikkeling N371/N373 is gaande. Hoodreparatie in 2000	Voorbereiding totale renovatie opgestart.
DHV Zuid/West			
Olderveer korte betonplanken	100000	Korte verouderde betonplanken over 115 m1 vervangen lvm vooroverkomen	Gereed
Diverse objecten (SPOK)	50000	Div. Meesj. Onderhoud beton, staal en geleidewerken van bruggen en sluisen.	Gereed
Wortington-pompen Veense sluis	39000	Revisie 2 pompen lvm draaituren ,incl vervanging lagers en conservering buizen	Gereed
Vacuumpompen Veense sluis	35000	Vervanging verouderde waterpompen	Gereed
Meppelderiep			
Meppelderiep, Betondamw. West.	40000	Vernieuwen beton ten behoeve van verdiepen kanaal.	Voorbereiding aanpassen op kadeplannen ACM
Meppelderiep kanaals baggeren	120000	Gedeelte Kaap - Galgentamp en ondieptes in overige vaargeul baggeren tot onderhoudsdiepte	Voorbereiding gaande. Ca 1000 m3 gebaggerd Rest uitvoering 2001
Albvoorzieningen	20000	Maatregelen voortvloeiend uit arbo-risico analyse	Opdracht onderzoek belasting kroesverwijdering
Recreatievaart-voorzieningen	29000	Klein schipje maatregelen ten behoeve van de recreatievaart.	DHV> verbetering aframen tbv aanleg brandstofinnamekatie
Totaal	1870000		
Uitgestelde werken 1999			
Sluis en sluisbrug de Punt	770000	Totale renovatie Vervolg project man. contract 1999.	Gereed
Automatisering aftaatswerken DHV	330000	Volledige automatisering aftaats. Paradijs gereed. Vervolg project 1999 .overige al laten.	Gereed
Totaal uitgestelde werken 1999	1100000		

5. Voortgang groot onderhoud per 1 juni 2000 Drentse vaarwegen

object / lokatie	Planning 2001	maatregelen	Voortgang per 1 juni 2001
Recreatievaart voorzieningen	20.000	Kleinschalige voorzieningen	voorbereiding gaande
Revisie's diverse kunstwerken WE	25.000	Verzameling kleinere revisie's voortvloeiend uit inspectie's	in uitvoering
Arbo-voorzieningen	10.000	Terreinaanpassingen objecten	voorbereiding gaande
Hoogeveensche Vaart			
Diverse objecten (SPOK)	31.000	Kleinere betonreparatie aan o.a viaduct Alteveer	
Bewegingsw. en electr. inst Nw Brugsluis	50.000	Vervanging beweg. werken en electr. instal. Nw Br sluis > kosten 2002 f 1.150.000	in voorbereiding
Rogatsluis /Ossesluis/ Nw Brugsluis	25.000	2 jaarlijkse controle Flygt pompen : 6 stuks	besteksvoorbereiding uitgevoerd
(OOST)			
Verl Hoogev Vaart			
Diverse objecten (SPOK)	132.000	Herstel looppad + slijtlaag Drift-,Daler-,Hesseler-, Haar-, Hoolbrug , Brug 4	uitgevoerd
Geleidewerken div. Bruggen	55.000	Vervangen verrotte geleidewerkpalen	in voorbereiding
Oranjesluis (Bladderswijk)	152.000	Vervanging bovendeuren ivm slechte staat	uitgevoerd
Noordschesluis pompen	12.000	2 jaarlijkse controle Flygt pompen : 2 stuks	uitgevoerd
Brug 23 te Emmen	53.000	Revisie bewegingswerk, aanbrengen landverk.seinen en slagbomen.	
Nabij Noordscheschut, km 29.6-30.6, ca 833 m	50.000	Houten damwand tpv te lage dijk vervangen door betonnen damplanken.	besteksvoorbereiding gaande
Nabij Nieuwoerd, ca 25 m1	22.000	Verzakte palenrij vervangen door hergebruik Azobe incl nat. techn. voorz.	besteksvoorbereiding gaande
Nabij Geesbrug km 36.2-36.5, ca. 232 m1	162.000	Verzakte palenrij vervangen door betonconstructie incl nat. techn. voorz.	besteksvoorbereiding gaande
Nabij Zwinderbrug km 37.7-38.9, 1045 m	680.000	Verzakte palenrij vervangen door verlaagde betonconstructie + nat. techn. voorz.	besteksvoorbereiding gaande
Nabij Dalerbrug km 41.7-42.3, 526 m	345.000	Verzakte palenrij vervangen door verlaagde betonconstructie + nat. techn. voorz.	besteksvoorbereiding gaande
Bodem nabij Ericasluis en bocht Bladderswijk	156.000	Aanbrengen bodembescherming an baggeren verontdiepingen	uitgevoerd
Bladderswijk			
loever km 1.83 - km 2.03	32.000	Bovenkant verrotte oeverconst (ca 200 m1 schoeideel) wijzigen in talud bescherming	besteksvoorbereiding gaande
Stieltjeskanaal			
Oever Kuipersbrug Zw 80 m1 en Nw 291 m1	165.000	Aanbrengen beschoeiing met bijkomende werkzaamheden	besteksvoorbereiding gaande
Zijtak te Nw Amsterdam - ca 500 m1	95.000	Klinkerstepeling herzetten - ca 500 m1	besteksvoorbereiding gaande
Totaal bedrag werken 2001	2.717.000		

6. Planning groot onderhoud wegen 2001

Project nr.	Weg- nr.	Begin- punt	Eind- punt	Maatregel	Opmerkingen (schadebeeld)	Rayon	Weg- cat.	Teer	Lengte	Kosten WK	
Reguliere projecten											
1	N371	31.400	32.400	Versmalen/MUP maatregelen		west	3	ja	1.000		
2	N371	32.590	36.400	Frezen + dek/tussenlaag	Bezijkten tussenlaag	west	3	ja	3.810	1.500.000	
3	N374	3.150	9.240	Deklaag	Spoorvorming + rotonde	oost	2	nee	6.090	1.225.000	
4	N374	34.300	34.660	Frezen + deklaag	Scheurvorming	west	2	ja	330	125.000	
5	N376	35.925	36.556	Deklaag		oost	2	??	656	128.000	
6	N386	18.341	20.980	Frezen + deklaag		west	2	nee	2639	950.000	
7	N851	8.540	8.550	Reconstructie Rogat	Bidrage in rotonde	west	2	nee	330.000		
8	N851	12.000	12.200	Minstens frezen en deklaag	Spoor- en ribbelvorming	west	2	nee	200	107.000	
9	N852	0.739	1.856	Frezen + deklaag	gem. Hoogveen	west	2	ja	1.117	305.000	
10	N853	39.577	39.850	Deklaag	Scheurvorming	oost	2	nee	273	99.000	
11	N853	40.970		Aanpassen electische installatie	Kerkbrug	oost	2			50.000	
12	N855	1.855	2.800	Verbreden profil. + deklaag	Scheurvorming	west	2	ja	945	150.000	
13	N855	12.700	14.300	Verbreden + deklaag	Scheurvorming	west	3	ja	1.600	720.000	
14	N857	8.000	8.950	Deklaag	Scheurvorming	oost	2	ja	950	460.500	
15	N857	9.500	10.495	Deklaag	Scheurv. (comb. met 14)	oost	2	ja	995		
16	N862	3.420	5.800	Deklaag	Spoorvorming	oost	2	nee	2.360	406.000	
17	N364	2.290	13.290	Overdracht gem Emmen	Afkoopsoem	oost	2			350.000	
									Totaal	6.905.500	
Reguliere fietspaden											
18	F376	20.055	23.000	Reconstructie beton	Onvlakheden	oost	2	??	2.945	590.000	
19	F376	24.800	29.400	Reconstructie beton	Onvlakheden	oost	3	??	4.600	695.000	
20	F379	0.293	4.021	Deklaag	Onvlakheden	oost	2	??	3.728	250.000	
21	F386	7.700	8.000	Deklaag	Onvlakheden	west	3	??	300	40.000	
22	F854	11.900	12.705	Reconstructie beton	Onvlakheden	oost	2	??	1.505	209.000	
23	F862	15.342	17.860	Reconstructie beton	Onvlakheden	oost	3	??	2.518	560.000	
									Totaal	2.344.000	
Reserve projecten											
24	N371	24.850	27.490	Deklaag	Comb. met proj. 28	west	3	ja	2.640	700.000	
25	N855	16.990	19.420	Verbreden + deklaag	Scheurvorming	west	2	ja	2.430	953.000	
26	N855	19.425		Brug Wapserveense Aa		west	2			500.000	
									Totaal	2.153.000	
Reserve-projecten fietspaden											
27	F353	0.000	4.500	Deklaag + ged. beton	Onvlakheden	west	3	??	4.500	655.000	
28	F371	24.850	27.490	Reconstructie beton	Onvlakheden	west	2	nee	2.640	700.000	
									Totaal	1.355.000	
					Totaal (incl. reserve)						12.757.500
					Reserve						3.508.000
					Jaarplanning ex reserve						9.249.500
					Budget						9.425.750

7. Planning groot onderhoud 2002 Vaarweg Meppel-De Punt

	object/lokatie	Planning		maatregelen
		guldens	euro's	
Noord Willemskanaal				
Oevers	oever brug de Punt -Oosterbroek	245.000	110.000	Onderhoud oeverkonstr. met natuurtechn. aanpassing. Fase 2 Interreg III-zuidl.meer < > leekstermeer.
	SPOK	10.000	5.000	
Kunstwerken Civ/WE	Asserwijkbrug, Taarloose, Oude Molensebr	185.000	70.000	Elektrische installatie verbeteren (aanrakingsveiligheid) en aanpassen op automatisering.
	Taarloose, Oude Molensebr			Verbeteren wachtsgelegenheid.
Drentsche Hoofdvaart				
Oevers	Oeverconstructie ca 200 m	150.000	70.000	Vervanging slechte gedeelten oeverconstructie. Lokatie volgt.
	Oeverbeplantingsplan	25.000	10.000	Opstellen/uitvoeren oeverbeplantingsplan Meppel -> Smilde.
Kunstwerken WE	Revisie's uit onderhoudsronde	25.000	10.000	Diverse kleinere meerj. Onderhoudswerkzaamheden.
	Norgerbrug	1.750.000	800.000	Renovatie historische brug. Totale kosten f 2.000.000. Kosten 2001: f 250.000,-
	Wortingtonpomp sluis??/	48.000	22.000	Revisie 2 pompen inc. vacuumpompen, incl. vervanging lagers en conservering buizen.
	Val Veenhoopsbrug	875.000	400.000	Vervanging val Veenhoopsbrug i.v.m. staat van onderhoud houten dek.
Kunstwerken CIV	Diverse objecten (SPOK)	40.000	18.000	
	Gemaal-gebouwen Havelter sluis	75.000	34.000	Restauratie gebouwen, arbo-voorzieningen. Financiering f 325.000,- uit opbrengst woningen.
Bodem	Drentsche Hoofdvaart	25.000	10.000	vervolg programmering 2001.
	gemaal Haarsluis, Uffelte,Paradijs	105.000	45.000	Vervanging Vacuumpompen (3 x)
Meppelerdiep				
Bodem				
Diversen Mep. de Punt	Recreatievaart-voorzieningen	25.000	10.000	Kleinschalige maatregelen.
	Totaal	3.553.000	1.614.000	

8. Planning groot onderhoud 2002 Zuid-Drentse vaarwegen

	object/lokatie	Planning		maatregelen
		guldens	euro's	
<i>Algemeen</i>	Recreatievaart voorzieningen	30.000	14.000	Kleinchalige voorzieningen.
	Revisie's diverse kunstwerken WE	25.000	12.000	Verzameling kleinere revisie's, voortvloeiend uit inspectie's kunstwerken.
	Arbc-voorzieningen	10.000	5.000	terreinaanpassingen objecten.
<i>Hoogeverse Vaart</i>	Diverse objecten (SPOK)	25.000	12.000	Kleinere betonreparaties aan o.a viaduct Alteveer.
	Rogat afaatwerken	10.000	5.000	Rogatstuw; vervangen rubbers schuifrand.
	Nw Brugsuis	1.650.000	750.000	Renovatie deuren, bewegingswerken, elektr. installatie + uitbreiding wachtgelegenheid.
<i>Verl Hoogev Vaart</i>	Diverse objecten (SPOK)	70.000	30.000	
<i>Stieljeskanaal</i>	Nabij Zwinderen km 36.5 - 37.6	990.000	450.000	Verbetering paalbeschoeiing met bijkomende werkzaamheden.
	Haarbrug- Holsloot 921 m1	184.000	83.500	Verbetering paalbeschoeiing met bijkomende werkzaamheden.
	bodem km 56-57,23 ca 3800 m3	125.000	57.000	baggeren en in depot zetten. excl. verwerking.
<i>Zijtak oevers</i>	km 3,22-3,30 en km 5,42-5,66	63.000	30.000	Afbranden stalen damwand + plaatsen schoeideelen.
	Nw Amsterdam	160.000	72.500	Verbeteren steenstapelning over ca 800 m1.
<i>Coevorden-Vecht kanaal</i>	Coevorden	100.000	45.000	Verbetering oever Stadsgracht - Moniersbrug.
	Totaal bedrag werken 2002	3.377.000	1.535.000	

Versie 29 november 2000

Planning groot onderhoud wegen

2002

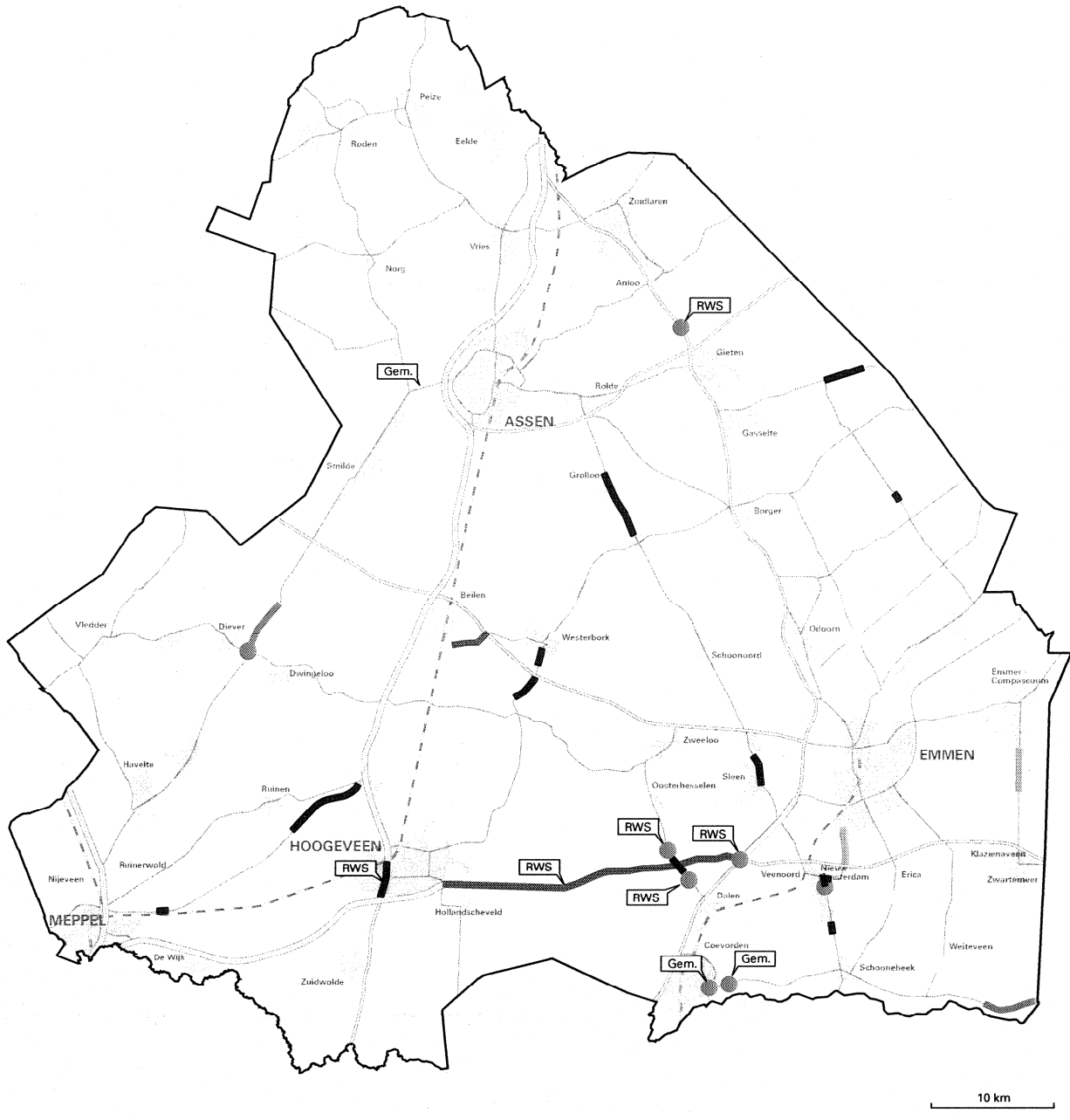
(bedragen in euro's)

Weg- nr.	Begin- punt	Eind- punt	Maatregel	Opmerkingen (schadebeeld)	Rayon	Weg- cat.	Teer	Lengte	Kosten per m1	Kosten project	Bijdragen MUP/Derden	Kosten rayon
reserve projecten 2001												
1	F353	0,000	4,500	Deklaag + gedeelte beton	West	-	?	4500	34	153.000		320.000
2	N371	24,850	27,490	Deklaag	West	2	ja	2640	115	303.600		zie nr.3
3	F371	24,850	27,490	Reconstructie beton	West	-	nee	2640	115	303.600		410.000
4	N855	16,990	19,420	Verbreiden + deklaag	West	3	ja	2430	165	400.950	225.000	370.000
5	N855	19,420	19,430	Brug Waperveense Aa	West	-	?	10		0		225.000
6	F386	8,290	9,860	Deklaag	West	-	?	1570	45	70.650		115.000
Totaal										1.231.800	225.000	1.440.000
reguliere projecten												
7	N371	4,600	5,340	Frezen + deklaag	West	2		740	85	62.900		180.000
8	N371	5,340	5,808	Frezen + deklaag (halve rijbaan)	West	2		468	45	21.060		32.000
9	N371	16,560	16,800	Frezen + deklaag	West	2		240	115	27.600		72.500
10	N374	11,948	13,360	Frezen + prof + deklaag	Oost	2		1412	115	162.380		181.000
12	N381	55,557	60,900	Reconstructie beton	West	1		5343	225	1.202.175		1.045.000
13	N381	71,400	72,020	Bakfrezen + deklaag (afrit rechts)	West	2		620	70	43.400		45.000
14	N386	25,860	26,660	Profilier + deklaag	West	2		800	115	92.000		82.000
19	N863	18,590	22,870	Frezen + prof + deklaag	Oost	2		4280	115	492.200		635.000
Totaal										2.103.715		2.272.500
reguliere fietspaden												
15	N371	40,700	41,159	Bakfrezen + dunne deklaag	West	-		459	45	20.655		42.000
17	N376	7,500	7,715	Deklaag	Oost	-		215	35	7.525		10.000
18	N854	12,030	12,705	Deklaag	Oost	-		675	35	23.625		p.m.
19	N854	11,875	12,705	Deklaag	Oost	-		830	35	29.050		p.m.
20	N857	0,030	5,700	Deklaag	Oost	-		5670	35	198.450		182.000
Totaal										279.305		234.000
reserve projecten incl. fietspaden												
21	N371	10,230	10,790	Frezen + deklaag	West	3		560	85	47.600		90.000
16	F372	6,660	8,335	Deklaag	West	-		1675	35	58.625		75.000
22	N374	20,054	20,928	Bakfrezen + deklaag	Oost	2		874	115	100.510	70.000	225.000
11	N376	7,590	11,960	Bakfrezen + deklaag	Oost	2		4010	115	461.150		625.000
23	N376	24,800	29,495	Bakfrezen + deklaag	Oost	2		4695	115	539.925		725.000
24	N386	6,774	7,048	Deklaag	Oost	3		274	85	23.290		40.000
25	N852	4,610	7,927	Prof + deklaag	West	3		3317	85	281.945		p.m.
26	N857	4,980	6,500	Deklaag	Oost	3		1520	85	129.200		p.m.
27	N857	6,995	7,480	Deklaag	Oost	3		485	85	41.225		p.m.
28	F372	11,450	12,820	Deklaag	West	-		1370	35	47.950		62.000
Totaal										1.731.420	500.000	1.842.000

Kosten WK

Totaal (incl. reserve)	5.788.500
Reserve	1.842.000
Jaarplanning ex. res.	3.946.500
Budget	3.992.500

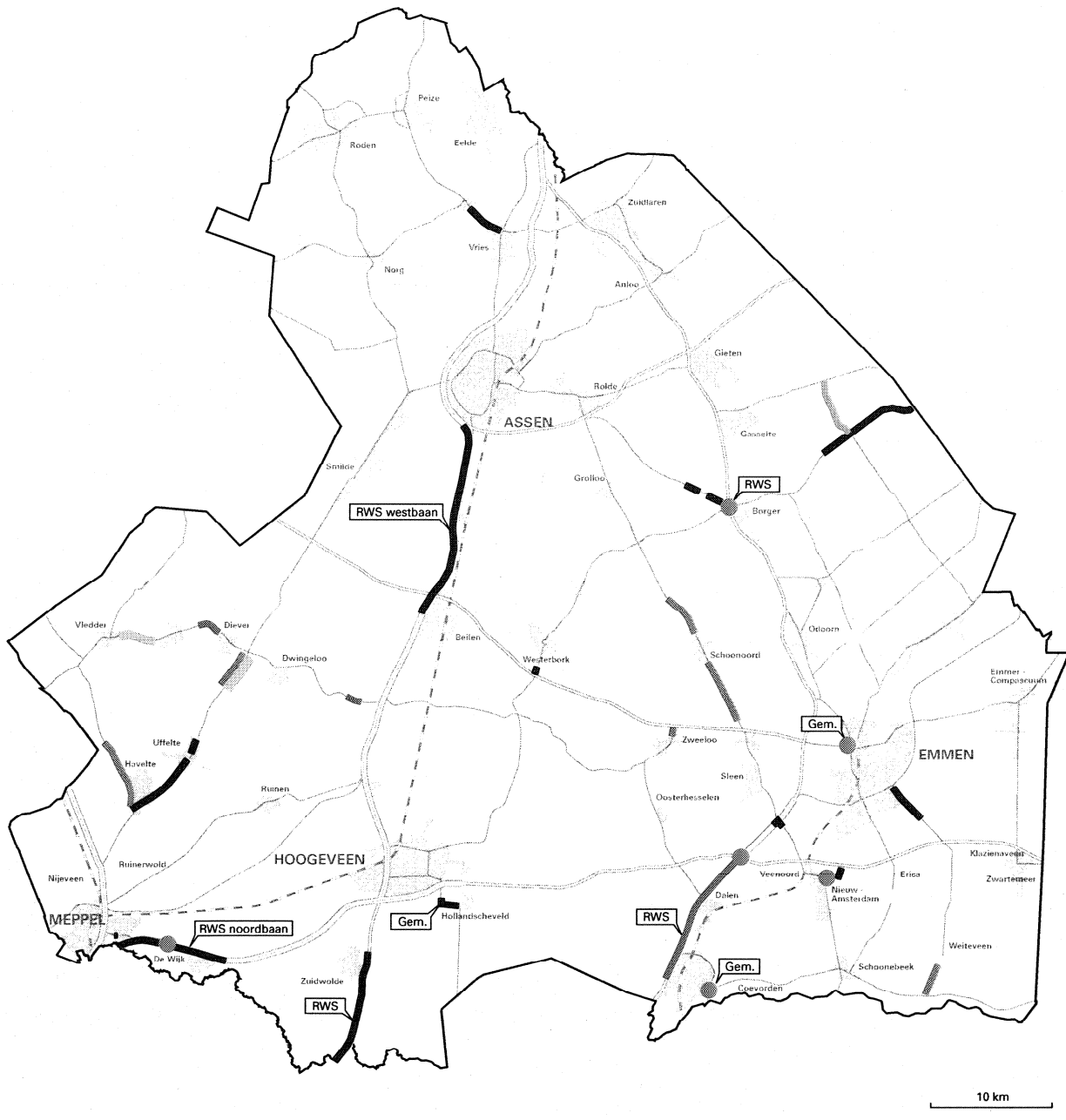
Wegwerkzaamheden 2000














LEGENDA

- | | | | | | |
|--|-------------------------|--|------------------------|--|-----------------|
| | verbreding | | reconstructie | | Gemeente |
| | deklaag | | deklaag fietspad | | Rijkswaterstaat |
| | slijtlaag | | reconstructie fietspad | | |
| | nieuw aan te leggen weg | | reserve | | |
| | verdubbeling | | | | |

Wegwerkzaamheden 2001



LEGENDA

	verbreding		reconstructie		Gemeente
	deklaag		deklaag fietspad		Rijkswaterstaat
	slijtlaag		reconstructie fietspad		
	nieuw aan te leggen weg		reserve		
	verdubbeling				

Wegwerkzaamheden 2002



LEGENDA

- | | | | | | |
|--|-------------------------|--|------------------------|--|-----------------|
| | verbreding | | reconstructie | | Gemeente |
| | deklaag | | deklaag fietspad | | Rijkswaterstaat |
| | slijtlaag | | reconstructie fietspad | | |
| | nieuw aan te leggen weg | | reserve | | |
| | verdubbeling | | | | |

AFKORTINGENWIJZER

ACM	Aan- en verkoop Coöperatie Meppel BA
AO	administratieve organisatie
Arbo	arbeidsomstandigheden
BO 2000	Afdeling Beheer en Onderhoud op weg naar het jaar 2000
CT	Civiele Techniek
DOT	Denken over de toekomst
DVOR	Duurzaam Veilige overrijdbare rijrichtingsprincipe
DVORAK	DVOR tegen acceptabele kosten
ESCW	Eventuele samenvoeging van CT en WK
FJAZ	Financiële, Juridische en Algemene Zaken
GOW	gebiedsontsluitingswegen
GS	gedeputeerde staten
LG	Landelijk Gebied
MUP	Meerjarenuitvoeringsprogramma
NEI	Nederlands Economisch Instituut
OPS	Organisatieontwikkeling, personeelsbeleid en samenwerking
OR	Ondernemingsraad
PLC	Programmable Logical Computer
PO	Personeel en Organisatie
POP	Provinciaal omgevingsplan
PVVP	Provinciaal verkeers- en vervoersplan
RIM	Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit
ROM	ruimtelijke ordening, water en milieu
RONA	Richtlijnen ontwerp niet-autosnelwegen
RVV	Reglement verkeersregels en verkeerstekens
RWSNN	Rijkswaterstaat Noord-Nederland
SNN	Samenwerkingsverband Noord-Nederland
VR	Voertuigreglement
VRI	verkeersregelinstallatie
VV	Verkeer en Vervoer
WCL	waardevol cultuurlandschap
WK	Wegen en Kanalen

