

Aan:
de leden van de provinciale staten
van Drenthe

Assen, 27 november 2002
Ons kenmerk 48/WK/A2/2002011089
Behandeld door de heer E. Buring (0592) 365382
Onderwerp: Bestuursverslag Beheer provinciale wegen en kanalen

Geachte leden,

Ter informatie zenden wij u het gedrukte exemplaar van het verslag over het jaar 2001, een overzicht van de stand van zaken tot juli 2002 en een indicatieve vooruitblik op het jaar 2003, aangaande het beheer van de provinciale wegen en vaarwegen.

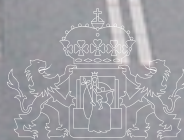
Overeenkomstig het door gedeputeerde staten van Drenthe genomen besluit,

hoogachtend,

T. Woestenburg,
hoofd van de Productgroep Wegen en Kanalen

Bijlage(n):
jh/coll.

**Beheer provinciale
wegen en kanalen 2001**



Beheer provinciale wegen en kanalen 2001

Bestuursverslag 2001

Bestuurstussenrapportage medio 2002

(met actuele beleidsthema's)

Indicatieve vooruitblik 2003

Oktober 2002

Inhoud

Algemene inleiding	5
1. Bestuursverslag beheer wegen en kanalen 2001	6
1.1. Inleiding	6
1.2. Areaal wegen en vaarwegen per 31 december 2001	6
1.3. Afrekenbare doelstellingen	7
1.4. Financieel verslag	7
1.5. Uitvoering groot onderhoud; planning versus realisatie	9
1.6. Beleidsprojecten algemeen	13
1.7. Het plan Denken over de toekomst bij WK (WK-DOT) in 2001	14
1.8. Arbeidsomstandigheden en risico-inventarisatie en -evaluatie	14
1.9. Specifieke punten in het vaarwegbeheer	15
1.10. Juridische zaken en algemene zaken	17
1.11. Monitoringshoofdstuk 2001	18
1.12. Conclusie beheer wegen en kanalen 2001	20
2. Bestuursrapportage beheer wegen en kanalen medio 2002	21
2.1. Inleiding	21
2.2. Financieel beeld 2002	21
2.3. Rapportcijfers verhardingen	22
2.4. Wegen	22
2.5. Vaarwegen	23
2.6. Actueel thema Bedrijfsvoering 2001-2002: "Oplevering" van het project WK-DOT	24
2.7. Actueel beleidsthema RONA; bestuurlijke acceptatie van invoering van de concept-herziene RONA bij de provincie Drenthe	27
2.8. Actueel thema Bedrijfsvoering; eventuele samenvoeging Productgroepen CT en WK (ESCW)	32
2.9. Convenant Duurzaam Bouwen Drenthe	33
2.10. Bouwfraude	33
2.11. Bezoekershuis heropend (Veenesluis)	34
2.12. Conclusie tussenbalans beheer wegen en kanalen medio 2002	34
3. Indicatieve vooruitblik beheer wegen en kanalen 2003	35
3.1. Vaarwegen	35
3.2. Wegen	36
Bijlagen	37
1. Lengte areaal wegen: stand op 1 januari 2002	38
2. Financieel resultaat managementcontracten 2001 in één oogopslag	39
3. Realisatie groot onderhoud wegen 2001	40
4. Realisatie groot onderhoud Vaarweg Meppel-De Punt 2001	41

5.	Realisatie groot onderhoud Zuid-Drentse vaarwegen 2001	42
6.	Planning groot onderhoud wegen 2002	43
7.	Voortgang groot onderhoud Vaarweg Meppel-De Punt per 1 juni 2002	44
8.	Voortgang groot onderhoud Zuid-Drentse vaarwegen per 1 juni 2002	45
9.	Planning groot onderhoud wegen 2003	46
10.	Concept planning groot onderhoud vaarweg Meppel-De Punt 2003	47
11.	Concept planning groot onderhoud Zuid-Drentse vaarwegen 2003	48
	Kaarten	49
1	Wegwerkzaamheden 2001	50
2	Wegwerkzaamheden 2002	51
3	Wegwerkzaamheden 2003	52
4	Provinciaal wegen- en vaarwegennet, per rayon	53
	Afkortingenwijzer	54

Algemene inleiding

Voor u ligt het Bestuursverslag 2001 over het beheer van de Drentse provinciale wegen en vaarwegen, gebundeld met de bestuurstussenrapportage medio 2002 en de indicatieve vooruitblik naar 2003. Het verslag en de tussenrapportage zijn onderdeel van het in 1996 ingevoerde contractmanagement (CM), waarbij het gehele “product” (oftewel de beleidsdoelstelling) wegen- en kanalenbeheer via CM op afstand wordt bestuurd via een mandaat aan het hoofd van de Productgroep Wegen en Kanalen (WK). Het hoofd van de Productgroep WK verantwoordt zich voor het uitgevoerde beheer en vraagt via het Bestuursjaarverslag, dat als GS-nota in het college van gedeputeerde staten (GS) wordt geagendeerd, decharge aan het dagelijks bestuur. Het college van GS zendt het na fiattering ter kennisneming naar de Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit (RIM). Het college van GS verantwoordt zich naar provinciale staten via de (concern)jaarrekening.

Inmiddels heeft het Bestuursverslag WK c.a. meer functies gekregen.

- Het is de inhoudelijke rapportage van het monitoringssysteem wegen- en vaarwegenbeheer (gedeeltelijk nog in ontwikkeling); een getals- en trendmatige weergave van geleverde prestaties (output) en de bereikte effecten (outcome).
- Het dient als document (“visitekaartje”) waarmee Drenthe zich als beheerder van wegen en vaarwegen extern profileert.

Dit is inmiddels het zesde jaarverslag dat aan GS wordt voorgelegd. De methodiek ontwikkelt zich nog steeds, zij het dat de definitieve vorm zich steeds meer uitkristalliseert. Naar mijn mening voldoet het systeem nu in voldoende mate aan de verschillende eisen. Een volgende uitdaging dient zich aan. Door de samenvoeging van de Productgroepen Civiele Techniek (CT) en WK vervalt het feit dat één productgroep geheel via CM wordt aangestuurd. Het verslag over 2002 zal er derhalve qua systematiek anders uitzien.

Dat laat onverlet dat ik met enige ambtelijke trots het jaarverslag 2001 c.a. aanbied. Het biedt in een redelijk kort bestek een overzicht van de vele aspecten die actueel zijn in het beheer, het levert een instrument voor nacalculatie en interprovinciale vergelijking en het geeft de mogelijkheid tot bijstelling van het gevoerde beleid. Dat is een goede zaak.

Ton Woestenburg, hoofd van de Productgroep WK, inmiddels ook waarnemend hoofd van de Productgroep CT.

1. Bestuursverslag beheer wegen en kanalen 2001

1.1. Inleiding

Terugblikkend op het jaar 2001 kan geconstateerd worden dat het wederom als een redelijk normaal jaar is verlopen.

Puntsgewijs weergegeven is het volgende aan de hand.

- Klimatologisch was het jaar 2001 een “ver boven gemiddeld” jaar. Het aantal strooibeurten bedroeg 60,47 en zat daarmee ver boven het begrote gemiddelde van 48. De maand december met het aantal strooibeurten van 27 heeft met name voor dit hoge gemiddelde gezorgd.
- Het plan Denken over de toekomst bij de Productgroep Wegen en Kanalen (WK-DOT) werd in april 2000 door het college van GS goedgekeurd. Na de herverkaveling van functies in de binnendienst (inclusief de transformatie van drie naar twee rayons) per 1 juni 2000, is in 2001 de herverkaveling van de buitendienst, inclusief de invoering van de viersteunpuntenconfiguratie, uitgevoerd. Zoals bekend moet WK-DOT ertoe leiden dat de provincie Drenthe qua kosten van wegenbeheer wat beter gaat “scoren” in vergelijking met andere provincies.
- In het einde van het jaar 2001 werd het woord “bouwfraude” actueel (zie de bestuursrapportage, paragraaf 2.10).
- Mede vanwege de “personele unie” qua management (de Productgroepen CT en WK hebben sinds 15 juni 2000 tijdelijk gezamenlijk één productgroepshoofd) is in 2000 een start gemaakt met het nadenken over een eventuele samenvoeging van beide productgroepen. In 2001 is hier een vervolg aan gegeven (zie paragraaf 2.8).
- Voor het overige werd het ongeveer constante areaal op ruim voldoende niveau beheerd.

1.2. Areaal wegen en vaarwegen per 31 december 2001

Wegen

Op 1 januari 2001 had de provincie ruim 415 km weg in beheer. In 2000 bedroeg dat aantal 417 km. De afname is te verklaren door de wegenruil met de gemeente Emmen.

Op bijlage 1 zijn de diverse gegevens vermeld.

Vaarwegen

Het areaal aan vaarwegen is ten opzichte van 2000 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 2001 had het areaal de bekende omvang (kengetal 675,5 equivalente km; zie paragraaf 1.11a, punt 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

Evenals voorgaand jaar zijn ook in 2001 de apparaatskosten hoger dan in de voorcalculatie van de managementcontracten was berekend. Dit ondanks het feit dat de formatiereductie in het kader van het project WK-DOT nagenoeg zijn beslag heeft gekregen. Minder formatie kost (veel) meer geld! De oorzaak hiervan is dat door de integrale tariefstelling voor de provinciale begroting de tarieven voor de Productgroep Wegen en Kanalen te laag zijn onder andere in verband met vergoedingen voor binding en dergelijke. Deze kosten drukken wel op de kostenplaats, waarop de productgroep wordt afgerekend. Bovendien wordt de overhead steeds hoger. Hierdoor wordt de efficiencywinst die bij het project WK-DOT werd voorzien, niet gehaald. In 2002 zal de apparaatskostendoorberekening met de Productgroep Financiën en Control (FC) aan een nader onderzoek worden onderworpen om voor de toekomst een structureel betrouwbare methode te bepalen. Wel is het wegenbeheer al gekort, in 2001 met € 59.445,—.

Wegenbeheer

In 2001 is het dagelijks (klein) onderhoud zowel technisch als financieel nagenoeg volgens het managementcontract uitgevoerd. Negatieve uitschieter was de gladheidsbestrijding. Het leek aanvankelijk een gunstig jaar te worden, maar in december kregen wij nog een flinke portie sneeuw te verwerken. Hierbij werd meteen de gladheidsbestrijding vanuit vier steunpunten goed getest. Buiten enkele kinderziektes deden zich geen problemen voor. Er werd in 2001 gemiddeld ruim 60 keer gestrooid. Dit is 25% meer dan wij voor een standaardwinter rekenen. De kosten bedroegen hierdoor € 200.000,— meer dan was begroot. Tevens werd er om de gladheidsbestrijding te garanderen voor ieder steunpunt een extra strooier aangeschaft. De kosten hiervoor bedroegen € 150.000,— (vier steunpunten).

Ook was het verwerken van het bermmaaisel, net als vorig jaar, weer duurder. Het jaar was groeizaam en door de natte herfst was het materiaal zwaar. Het maaien zelf was iets goedkoper, zodat het bermonderhoud per saldo € 20.000,— binnen de begroting bleef.

Er is bijna € 200.000,— bespaard op markeringen, bebakening en bewegwijzering. Dit laatste in afwachting van de wegeninrichting volgens het concept Duurzaam Veilig Noord-Nederland. Op het onderhoud van de auto's is nu ook de invloed van het project WK-DOT te zien; minder auto's, dus ook minder kosten (€ 34.000,— besparing).

De budgetverlaging van € 37.436,— is een gevolg van indexering, aan de hand van later bekend geworden indexcijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

Daar er in proBIS geen ontvangsten op de kosten teruggeboekt kunnen worden, geeft het overzicht zowel bij de uitgaven als de inkomsten een overschrijding te zien. Per saldo koste het dagelijks onderhoud € 65.000,— meer dan was begroot.

De overschrijding van de kosten bij "overige" projecten wordt veroorzaakt door het aanpassen van de vier overgebleven steunpunten aan de grotere rayons. Deze kosten zullen in 2002 verrekenend worden met de verkoopopbrengsten van de overtollige steunpunten.

Bij de grote onderhoudsprojecten is enige winst geboekt door de werkhonger van de aannemers. Verder is de reconstructie bij Roderesch, vanwege problemen met het al of niet mogen kappen van een dertigtal eiken, niet in uitvoering genomen. Ook is de reconstructie bij Rogat nog eens een jaar vooruitgeschoven. Als compensatie hiervoor is er onder andere een nieuwe deklaag aangebracht op de N852 te Hollandscheveld en zijn er in combinatie met het reconstructieproject van de N386 in de kom van Donderen enkele stukken nieuwe deklaag (op deze weg) aangebracht. Tevens is de deklaag in de N371 onder het viaduct met de N381 vervangen. Enkele kleinere werkzaamheden, die in combinatie met projecten uit het Meerjaren-uitvoeringsprogramma verkeer en vervoer (MUP) zouden worden uitgevoerd, zijn met het doorschuiven van de MUP-projecten ook verschoven. Boekhoudkundig is er per saldo ruim € 42.000,— meer besteed dan in het managementcontract was opgenomen. Dit bedrag zal aan het fonds worden onttrokken, echter de rentetoevoeging van € 85.000,— doet het fondssaldo stijgen tot € 1.462.248,—.

Vaarweg Meppel-De Punt

De rijksbijdrage voor het onderhoud van de vaarweg was ruim € 400.000,— hoger, doordat wij met het Rijk het geschil over de indexering hebben opgelost. Het Rijk heeft het opgelopen verschil bijbetaald. De provinciale bijdrage is als gevolg van indexering hoger dan was berekend.

De overige inkomsten zijn terugontvangsten van kosten die gemaakt zijn voor derden en die in proBIS niet op deze uitgaven kunnen worden teruggeboekt.

Het dagelijks (klein) onderhoud is voordelig uitgekomen. Vooral de exploitatie en het onderhoud van de kunstwerken waren hieraan debet met respectievelijk € 90.000,— en € 35.000,— voordeel. Door de regelmatige regenval is er dit jaar veel minder gepompt en waren de onderhoudskosten ook lager. Ook is er, doordat er als gevolg van het project WK-DOT minder menskracht beschikbaar is, op een aantal posten minder uitgegeven. De meerkosten van uitbesteding wegen hier niet tegenop. Er is extra aandacht besteed aan het onderhoud van een aantal bedieningsgebouwen, wat € 37.000,— meer heeft gekost dan was begroot.



Ons inspectie-
vaartuig, het
MS "Drenthe"
(in Rogat)

De inspectieboot is voorzien van nieuwe elektronische peilapparatuur en heeft gelijktijdig een grote onderhoudsbeurt op de werf gehad. Hiermee was € 40.000,— extra gemoeid, maar kon uitbesteding van bodeminspecties achterwege blijven.

Het groot onderhoud is naar verwachting verlopen, ondanks het groot aantal projecten dat gedurende het jaar onderhanden is genomen. Een aantal projecten verkeerde aan het eind van het jaar in de afrondende fase en moet financieel nog worden afgewerkt. Hierdoor geeft het overzicht een iets te rooskleurig beeld. Voor de grotere projecten zijn deze opgenomen als uitgesteld werk. Dit zijn onder andere de renovatie van het complex Uffeltersluis, de renovatie van de wachthuisjes bij de sluisen, het conserveren van een aantal bruggen en de vervanging van de oevervoorzieningen in het Noord-Willemskanaal. Boekhoudkundig betekent dit per saldo een storting in het fonds van ruim € 1.200.000,— en een rentetoevoeging van € 333.000,—.

Zuid-Drentse vaarwegen

Als gevolg van indexering zijn de bijdragen van de waterschappen in het onderhoud iets hoger dan was berekend. Bij de afrekening van de pompkosten 2000 bleken deze € 56.000,— meer te zijn dan was begroot. De overige inkomsten zijn terugontvangsten van kosten die gemaakt zijn voor derden en die in probIS niet op deze uitgaven kunnen worden teruggeboekt.

Door het project WK-DOT is er voor het kanalenonderhoud minder mankracht beschikbaar. Hierdoor is een aantal onderhoudsposten ook navenant lager. De inhuur van derden (aannemers) hiervoor is in 2001 beperkt gebleven, zodat er een financieel voordeel is geboekt. Een grote positieve post was de exploitatie van de kunstwerken, die € 67.000,— onder de raming bleef. Door de regelmatige aanvoer van hemelwater is er aanmerkelijk minder gepompt. Op het onderhoud van de gebouwen is € 11.000,— bespaard. Doordat de eigen inspectieboot is voorzien van nieuwe peilapparatuur zijn er geen bodeminspecties uitbesteed en is de begrote € 9.000,— hiervoor niet gebruikt. Op het onderhoud van de hoofdpst voor het peilbeheer is € 12.000,— bespaard gebleven. Bovendien is er ruim € 20.000,— minder besteed aan het onderhoud van beplantingen.

Wel is er bij het vervangen van beschoeiingen € 33.000,— meer aan faunavorzieningen aangebracht dan er was begroot.

Bij het groot onderhoud is door een krappe personele bezetting, een natte herfst en doordat wij de werkzaamheden (nog) niet nodig achtten, een groot aantal kleinere voorzieningen niet uitgevoerd. Deels zullen deze later worden opgepakt. Bij de beschoeiingsbestekken is door de natte herfst en winter de geplande inhaalslag niet gehaald. De geboekte aanbestedingswinst zal gebruikt worden door enig meerwerk aan de bestekken toe te voegen.

Per saldo is er boekhoudkundig € 1.100.000,— aan het fonds toegevoegd. Tevens wordt er € 233.000,— rente bijgeboekt.

1.5. Uitvoering groot onderhoud; planning versus realisatie

Wegen

Met uitzondering van het gedeelte van de N373 tussen km 13.944 en km 14.890 en het gedeelte van de N851 tussen km 8.540 en km 8.550 (beide zijn doorgeschoven naar 2002), zijn alle in het managementcontract genoemde grootonderhoudsprojecten uitgevoerd (zie bijlage 3). De gedeelten van de N386 tussen km 18.432 en km 22.400, en km 25.860 en km 26.675 zijn in het kader van de reconstructie van de kom in Donderen toegevoegd.

Op de hoofdrijbanen zijn deklagen aangebracht over een lengte van 27,6 km, terwijl de fietspaden over 14,6 km zijn voorzien van deklagen. Verder is 11,55 km asfaltverharding van drie fietspaden (F376, F854 en de F862) vervangen door een betonverharding.

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

Vanaf 1 januari 2001 mag geen teerhoudend asfaltgranulaat in wegfunderingen worden verwerkt, maar moet het teerhoudend materiaal worden verbrand. Landelijk komt per jaar circa 600.000 ton teerhoudend asfaltgranulaat vrij. Hiervoor zijn drie verbrandingsinstallaties beschikbaar, te weten in Maarssen, in de Maasvlakte en in Roosendaal. De jaarcapaciteit is bij



F376:
Nieuw betonnen
fietspad tussen
Schoonoord en
Noord-Sleen

lange na niet voldoende om de totale hoeveelheid vrijgekomen materialen te verwerken. Het gedeelte dat niet kan worden verbrand, wordt tijdelijk opgeslagen. Voor de extra kosten van het opslaan en verwerken van het teerhoudend asfalt is door GS jaarlijks € 136.135,— beschikbaar gesteld. Bij projecten van de Productgroep WK is in 2001 2.727 ton teerhoudend asfalt vrijgekomen, met een kostenpost van € 191.630,—.



Het kunstwerk
De Sluiswachters is
bij sluis De Punt
geplaatst

Vaarwegen

Meppel-De Punt

- Het grootonderhoudsplan van sluis Vries is in 2001 afgerond conform de renovatie van sluis De Punt in 2000. Kosten totale renovatie sluis Vries: circa € 862.000,—. Als afronding is bij De Punt het kunstwerk De Sluiswachters geplaatst, bij de Haarsluis De Weegschaal, bij sluis Vries zijn na de afronding De Randgroep-kabouters verschenen.
- De revisie van de Wortington-pompen van de Haarsluis is doorgeschoven naar 2002 (getemporeerd). Ook in 2001 hebben deze pompen niet gedraaid, daar aan de vraag in de zomerperiode door de volledig geautomatiseerde Stork-Bosman-pomp kon worden voldaan.
- De tienjaarlijkse conservering van de staalconstructies van de Asserwijkbrug, de brug bij sluis Vries, de Pieter Hummelenbrug en de leuning van de vaste brug Oranjekanaal zijn voor een deel direct na het vaarseizoen uitgevoerd in de provinciale kleuren. De vervanging van de elektrische installatie van de Pieter Hummelenbrug - noodzakelijk om aan de huidige eisen te voldoen - heeft ook na het vaarseizoen plaatsgevonden. Ook hebben kleinschalige betonreparaties aan enkele bruggen plaatsgevonden.
- Bij de Pieter Hummelenbrug en Leembrug te Smilde zijn de bestaande verouderde wachtgelegenheden vervangen door nieuwe onderkomens.
- De opknapbeurt van de wachthuisjes op de sluisterreinen van de Drentsche Hoofdvaart heeft het historisch beeld van deze gebouwtjes versterkt. Ook is in het najaar begonnen aan het onderhoud van de gebouwen op het terrein van de Uffeltersluis. Afronding van deze werkzaamheden vindt in het voorjaar van 2002 plaats. Ook worden op het terrein, gezien de scheepvaarttaken en waterhuishoudingstaken, enkele arbeidsomstandigheden-(Arbo)technische verbeteringen uitgevoerd.
- Vrachtverkeer dat de val van de Veenhoopsbrug te Smilde passeert, veroorzaakt ernstige geluidshinder in de naaste omgeving (huizen). Dit omdat de houten dekplanken gaten vertonen en los liggen. In 2001 is via een engineeringsonderzoek in beeld gebracht in hoeverre een nieuwe val met stalen dek haalbaar is. De kosten van een nieuwe, in 2002 te plaatsen, val zullen globaal € 350.000,— bedragen.
- De trillingsproblematiek van de Vriezerbrug is nog niet verholpen. Uit constructief onderzoek moet blijken in hoeverre aanpassing van de staalconstructie tot verbeteringen leidt. Dit constructief onderzoek is grotendeels in 2001 uitgevoerd en is begin 2002 afge-



Plaatsen van de
nieuwe Norgerbrug

rond. Het onderzoek geeft aan dat de val compleet vervangen moet worden om het probleem op te lossen.

- De renovatie van de Norgerbrug uit 1933 is na het vaarseizoen concreet gestart en is in april 2002 afgerond. Drenthe is nu een vernieuwde monumentale brug rijker. De groot-scheepse renovatie van deze toch zeer unieke basculebrug is probleemloos verlopen en was te volgen op de website www.norgerbrug.nl. Het wegverkeer maakte tijdelijk (probleemloos) gebruik van een hulpbrug.
- De binnen het project Herstel waterhuishouding brongebied Vledder Aa in 2001 door het waterschap Reest en Wieden te realiseren gemaal Leemdijk is vertraagd tot medio 2002. Bij maximale aanvoer op de Drentsche Hoofdvaart zal de via dit gemaal aangevoerde waterhoeveelheid via sluis Peelo richting de Groninger boezem worden gevoerd. De in dit kader te verbeteren (verouderde) elektrische installatie en het plaatsen van de noodzakelijke niveaumeting op sluis Peelo is mede hierom doorgeschoven naar 2002.
- Het geplande baggerwerk in de Drentsche Hoofdvaart (2001) en in het Meppelderiep (2000) is niet uitgevoerd. Het wachten is op de afronding van de bezwarenprocedure rond de aanlegvergunning (gemeente Meppel) en de milieuvergunning (provincie Drenthe) van het beoogde baggerdepot te Rogat.
- Het onderhoud en de aanpassingen aan de oever van het Noord-Willemskanaal is in verband met vertraging in de subsidiotoekenning (INTERREG II) uitgesteld.

Wel is over circa 117 m oever langs de Drentsche Hoofdvaart ter hoogte van de ecologische hoofdstructuur nabij Uffelte de passagemogelijkheid voor de fauna verbeterd.

Zuid-Drentsche Vaarwegen

- De loopbruggetjes bij de handbewogen bruggen over de Verlengde Hoogeveensche Vaart zijn uit Arbo-overwegingen van een nieuwe slijtlaag voorzien.
- De acht Flygt-pompen van de Rogatsluis, Ossesluis, Nieuwe Brugsluis en Noordscheschutsluis hebben de noodzakelijke tweejaarlijkse controle- en revisiebeurt gehad.
- De revisie van het bewegingswerk en het aanbrengen van slagbomen en landverkeerseenen bij Brug 23 te Oranjedorp is in 2001 voorbereid en in het voorjaar van 2002 uitgevoerd.
- Voor 2002 staat voor de Nieuwe Brugsluis een grootonderhoudsplan gepland. De besteksvorbereiding hiervoor is gestart.



Oranjesluis:
De bovendeuuren zijn
vervangen door twee
nieuwe deuren

Deels hangen deze revisiewerkzaamheden samen met de realisatie van twee nieuwe bruggen van de gemeente Hoogeveen. Vertraging van de gemeentelijke plannen kan leiden tot vertraging van dit project.

- De besteksvorbereiding van de oeverprojecten is opgestart na de voltooiing van de asfalteringswerkzaamheden op de wegen. Door de aanbesteding in het late najaar vinden de meeste oeverwerken plaats in 2002. Deze verschuiving is de laatste jaren trend. De aanbestede oeverwerken van 2000 (bestek 1.097) zijn hoofdzakelijk in 2001 gerealiseerd. Circa 3.885 m oevertrajecten is in 2001 verbeterd. Hiervan is circa 905 m oever natuurtechnische aangelegd (faunavriendelijk).
- De houten bovendeuuren van de Oranjesluis in de Bladderswijk waren in een dusdanige slechte staat, dat onderhoud niet meer lonend was. De bovendeuuren zijn door middel van een leerlingenproject vervangen door twee nieuwe deuren.
- Enkele in slechte staat zijnde geleidewerken bij de bruggen zijn vervangen.

1.6. Beleidsprojecten algemeen

Informatiesystemen

Het systeem LOGIS, dat koppelingen tussen beheergegevens en het geografisch informatie-systeem mogelijk maakt, is geoptimaliseerd en aangepast aan de wensen van de gebruikers. Zo zijn de maximale hoogtes en breedtes van kunstwerken opgenomen en is de lay-out aangepast.

Convenant Duurzaam Bouwen

De provincie Drenthe wil een voorbeeldfunctie vervullen met de inzet van duurzame energie en energiebesparing. Mede hiervoor heeft de provincie Drenthe Ecofys de opdracht gegeven te komen tot samenhangend beleid en het inschatten van de Drentse kansen en globaal het potentieel in kaart te brengen en aanbevelingen te doen voor het energiebeleid. Het rapport Energieverkenning Drenthe van augustus 2000 is hiervan de uitwerking. Voor de Productgroep WK heeft dit op korte termijn geen invloed.

Het convenant Duurzaam Bouwen Drenthe 2001 heeft daarentegen wel invloed op de manier van werken. Het convenant is bedoeld om draagvlak en binding te bewerkstelligen en om de gemeenschappelijke ambitie tot uitvoering te brengen. In het convenant is onder andere opgenomen: "De provincie dient ernaar te streven om ook het inmiddels verschenen Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen in de GWW-sector tot onderdeel van haar beleid te maken." Voor de Productgroep WK betekent dit nogal wat. Het betekent dat de vaste maatregelen, zoals die genoemd worden in het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen in de GWW-sector, toegepast moeten worden. Daarnaast moet een keuze gemaakt worden uit de variabele maatregelen. Eind 2001 hebben GS besloten om het Convenant Duurzaam Bouwen Drenthe 2001 te ondertekenen. Dit heeft op 14 februari 2002 plaatsgevonden. De provincie kan het convenant grotendeels uitvoeren zonder dat dit extra kosten met zich meebrengt. Voor bepaalde, op voorhand niet aan te duiden projecten in de grond-, weg- en waterbouw, moeten wel extra kosten gemaakt worden bij volledige naleving van het convenant.

De extra kosten moeten door middel van een onderzoek duidelijk worden. Op het moment dat het onderzoek duidelijkheid geeft over een jaarlijkse extra kostenpost voor het uitvoeren van provinciale werkzaamheden volgens het Convenant Duurzaam Bouwen Drenthe 2001 zal door de Productgroep Milieubeheer een voorstel worden ingediend voor dekking van deze kosten.

1.7. Het plan Denken over de toekomst bij WK (WK-DOT) in 2001

Steunpunten

Een belangrijk besluit uit het project WK-DOT is de vermindering van het aantal steunpunten naar vier. Hierin werd uitgegaan van het behoud van de steunpunten Peize, Borger, Dieverbrug en Schoonebeek.

Vanwege problemen met het verkrijgen van een milieuvergunning voor het steunpunt Dieverbrug is bij een heroverweging besloten in het westen van de provincie niet te kiezen voor Dieverbrug en Peize, maar voor Kloosterveen en Rogat. Vanaf 1 november 2001 is vanuit de vier steunpunten geopereerd.

De milieuvergunningen voor Borger, Kloosterveen, Rogat en Schoonebeek zijn inmiddels verleend en ook de noodzakelijke aanpassingen van de steunpunten zijn nagenoeg gereed. Het afstoten van de steunpunten verloopt redelijk voorspoedig. Medio 2002 is het steunpunt Peize verkocht aan een transportbedrijf en is het steunpunt Dieverbrug verkocht aan de gemeente Westerveld. Het steunpunt Zweeloo zal worden verkocht aan de gemeente Coevorden, waarbij in goed overleg met de gemeente en de Monumentenwacht een oplossing is gecreëerd voor de huisvesting. Hierbij wordt vastgelegd dat de Monumentenwacht huurder wordt van een locatie van de gemeente. Het steunpunt Beilen is in principe verkocht aan de gemeente

Midden-Drenthe, maar de geconstateerde bodemverontreiniging levert nog enige problemen op. Er moet nog worden vastgesteld hoe met de verontreiniging moet worden omgegaan. De verkoop van het steunpunt Klazienaveen is in handen gegeven van een makelaar. De belangstelling voor dit steunpunt is niet overweldigend.

De gladheidsbestrijding van de winter van 2001-2002 is voor het eerst vanuit de vier steunpunten geregeld en is succesvol verlopen. Ook het verdere functioneren van de kantonniers vanuit vier steunpunten verloopt goed.

Krimp ten gevolge van het project WK-DOT

De formatiereductie van het aantal kantonniers van dertig naar twintig is nagenoeg afgerond, zie paragraaf 2.2.6. De formatiereductie van het aantal bedienaren van vijftien naar dertien was gerealiseerd, maar is door de overplaatsing van een kantonnier enigszins doorkruist. Op dit moment is de bezetting daarom nog veertien in plaats van dertien (streefformatie).

De uitbreiding van de formatie van de binnendienst, zoals vastgesteld in het plan, is nog niet volledig ingevuld. Een belangrijke reden hiervoor is de samenvoeging van de Productgroepen WK en CT.

Op dit moment is nog niet goed te overzien of na samenvoeging en integratie de formatieruimte moet worden benut zoals in het plan is vastgesteld.

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. Nu de laatste elektrische hekken in april 2002 zijn geplaatst, zijn alle gesignaleerde risico's weggewerkt.

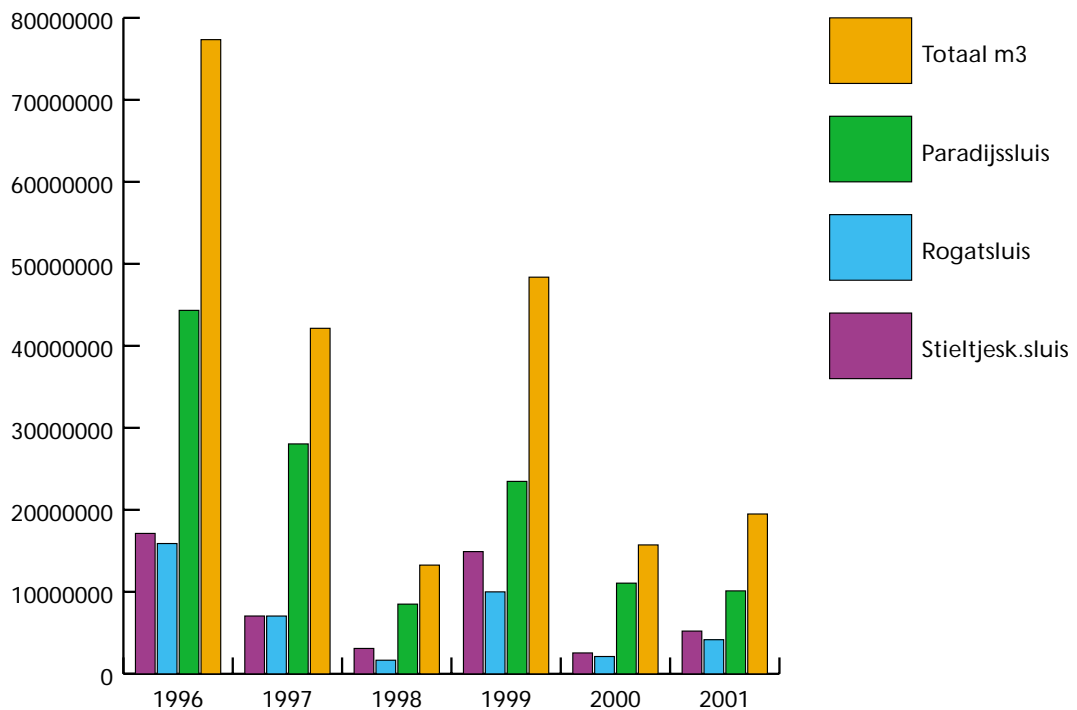
1.9. Specifieke punten in het vaarwegbeheer

Waterhuishouding

- Waterkwantiteitsbeheersplan: het voorontwerp-Waterkwantiteitsbeheersplan 2002-2006 voor de provinciale kanalen is eind 2001 afgerond en in procedure gebracht. Deze procedure zal medio 2002 afgerond worden.
- In het zomerseizoen is via de Drentsche Hoofdvaart bijna 10 miljoen m³ water uit het Meppelerdiep opgepompt en conform het Waterakkoord Drenthe verrekend onder de afnemers (provincie, waterschappen en bedrijven). Via de pompen op de Stieltjeskanaalsluis is ruim 5,1 miljoen m³ water (uit onder andere de Vecht) opgepompt naar de Verlengde Hoogeveense Vaart. Het minimale aantal pompuren van de Noordscheschutsluis (81 uur, zijnde circa 0,2 miljoen m³) geeft aan dat er in 2001 relatief weinig vraag was naar water door met name de waterschappen (zie tabel 1).

Tabel 1.

Een overzicht van de wateraanvoerbehoefte in m³ in de periode 1996-2001 met een duidelijke piek in 1996.



- Ten gevolge van zuurstofgebrek trad er eind september enorme vissterfte en visflauwte op. Eerst in het Bargermeerkanaal (gemeente Emmen), daarna in de Bladderswijk en vervolgens in de Verlengde Hoogeveense Vaart. De oorzaak moet gevonden worden in het overstorten van een riool op het Bargermeerkanaal ten gevolge van een extreem zware onweersbui. Naast de "proppen" verontreinigd rioolwater speelde ook de watertemperatuur van dat moment een rol. Als gevolg van de vissterfte zijn vele kilo's dode vis door de gemeente Emmen en de Productgroep WK uit het water gehaald.
- De afvoer van water via het Noord-Willemskanaal (sluis De Punt en sluis Vries) is met de renovatie van sluis Vries geautomatiseerd via de spuischuiwen tot een afvoer van circa 5 m³/seconde. Bij grotere afvoeren (slechts enkele keren per jaar) moeten handmatig de schuttschuiwen bijgezet worden (tot circa 19,8 m³/seconde).

Baggerwerken

- De betrokken overheden hebben de afgelopen twee jaren gewerkt aan het Basisdocument tienjarensценario waterbodems. Hierin is landelijk onder andere het aanbod en de bestemming/verwerking van baggerspecie via provinciale werkgroepen in beeld gebracht. Tevens is per provincie een achtergronddocument samengesteld. De door de Productgroep WK aangedragen kwaliteits- en kwantiteitsgegevens zijn deels globaal. Ten behoeve van een in 2002 uit te werken Baggerplan provinciale vaarwegen zullen in 2002 nadere inventarisaties plaatsvinden.
- De Productgroep WK was in 2001 voornemens de verondieping tussen de Kaapbrug en de Galgenkampsbrug in het Meppelderdiep te verwijderen. Bezwaren tegen de aanlegvergunning en de milieuvergunning van het geplande baggerdepot hebben de noodzakelijke baggerwerken verder vertraagd.

Scheepvaart

- De beroepsvaart is op alle vaartrajecten ten opzichte van 2000 licht gedaald. De terugval is onder andere terug te voeren naar de verminderde vraag naar veevoedergrondstoffen. De enkele jaren geleden ingezette daling op het Noord-Willemskanaal heeft zich verder doorgezet. Herstel of toename ten gevolge van nieuwe ontwikkelingen is hier op korte termijn niet te verwachten. Ontwikkelingen zoals Distri-vaart (palletschepen) bieden naast de verdere ontwikkeling van kleinere containerschepen (zoals de Neokemp) juist goede mogelijkheden voor groei van de binnenvaart. Dit omdat het hier gaat om schepen die nu al kunnen varen naar Meppel, Hoogeveen, Assen en Coevorden. In Coevorden vond in 2001 een proefvaart van een met containers geladen Kempenaar (55 x 6.60 m) plaats.
- Voor zover mogelijk tracht de Productgroep WK het transport over water te bevorderen. Schepen met grotere dan de reguliere afmetingen worden voorzover (nautisch) verantwoord onder voorwaarden toegelaten. Ook worden, voorzover de Productgroep WK betrokken is, de mogelijkheden van de binnenvaart bij (natte) bedrijven met logistieke vragen benadrukt. Plannen van bedrijven om over te stappen naar transport te water, stranden helaas nog vaak op de extra kosten die gemaakt worden om de goederen uit het schip naar vrachtwagens over te laden.
- De Productgroep WK werd eind 2001 onverwacht geconfronteerd met vergevorderde plannen van de gemeente Emmen met betrekking tot het realiseren van een passantenhaven te Nieuw-Amsterdam tussen de Kerkbrug en de Veenbrug. In de plannen was echter geen rekening gehouden met de belangen van de beroepsscheepvaart. Na realisering van de afmeervoorzieningen op dit smalle gedeelte vaarweg zou slechts circa 6 m resteren, terwijl een scheepsbreedte van 5.80 m wordt toegelaten. Deze scheepsbreedte vereist een minimale vaarwegbreedte van 10,50 m. Verplaatsing van de afmeervoorzieningen naar het bredere kanaaltraject ten oosten van de Kerkbrug stuitte bij aanwonenden op problemen, die mede hun oorzaak vinden in de ligplaatsproblematiek.

Renovatie sluiscomplex Uffeltersluis

De woning, de pompgebouwen en de sluis zijn gerenoveerd. Van de woning is de begane-grondvloer vervangen en is, evenals van de pompgebouwen en de sluis, het voegwerk vervangen. Bij de renovatie is rekening gehouden met het monumentale karakter van het sluiscomplex en dit is waar nodig versterkt.

Stijlaanpassingen wachthuisjes zes sluizen Drentsche Hoofdvaart

Op de zes sluiscomplexen langs de Drentsche Hoofdvaart is, zoals gemeld in het vorig bestuursverslag, het uiterlijk van de wachthuisjes afgestemd op de cultuurhistorische uitstraling van het complex. Hierdoor is een betere samenhang van de verschillende elementen ontstaan.

1.10. Juridische zaken en algemene zaken

De Verordening wegen en waterwegen provincie Drenthe 1994, de toepassing van het Voertuigreglement (VR) en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens leveren taken op voor de Sectie Financiële, Juridische en Algemene Zaken (FJAZ) binnen de productgroep. In 2001 werden op voorstel van de Productgroep WK door gedeputeerde staten beleidsregels voor uitwegen en voor bewegwijzering naar niet-geografische bestemmingen vastgesteld en gepubliceerd in provinciale bladen. In deze beleidsregels is onder meer vastgelegd wanneer wel en wanneer geen vergunning of ontheffing wordt verleend, onder welke voorwaarden en volgens welke procedure.

Schade aan provinciale eigendommen

Wanneer eigendommen van de provincie worden beschadigd bij verkeersongevallen gaat de productgroep over tot het claimen van de schade.

De Sectie FJAZ wordt hierbij ingeschakeld als het verhalen van door (vaar)weggebruikers toegebrachte schade aan de eigendommen moeilijkheden oplevert.

(Risico)aansprakelijkheid

De Productgroep WK heeft als beheerder van ruim 415 km weg en 154 km vaarweg, (risico)-aansprakelijkheid voor de toestand van de (vaar)wegen. Tegen de gevolgen van deze aansprakelijkheid is de provincie verzekerd bij Centraal Beheer Achmea te Apeldoorn.

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

In 2001 werd de provincie als beheerder zeventien keer aansprakelijk gesteld. In geen van de gevallen leidde dit tot toewijzing van de claim.

Schade door kabels en leidingen

Zoals in het verslag over 2000 reeds is aangekondigd hebben gedeputeerde staten in dit jaar voor kabels en leidingen, gelegd voor of door telecommunicatiebedrijven, een abstracte schadevergoedingsregeling vastgesteld en gepubliceerd. De schadevergoeding wordt gevraagd omdat het om steeds grotere bundels buizen of leidingen gaat. Hierdoor ontstaat schade aan onder andere de stabiliteit van het weglichaam en de bermflora en bovendien word je als beheerder belemmerd in het gebruik van deze bermen. Tot dusverre betaalden deze bedrijven



Sluiscomplex
Uffeltersluis

hiervoor niets aan de provincie, terwijl de exploitanten van dit soort leidingen hiervoor grote bedragen vragen.

De schadevergoedingsregeling houdt onder meer in dat de aanvrager voor het leggen van zo'n bundel leidingen een bedrag van € 0,50 per m betaalt. Grotere dan standaard sleufbreedte en ligging in de 45°-hoek ten opzichte van het wegdek verveelvoudigen dit bedrag. De provincie Drenthe is tot nu toe de enige provincie die een dergelijke schadevergoedingsregeling kent.

De telecommunicatiebedrijven betalen overigens zonder morren de in dit verband toegezonden rekeningen.

Om ook andere beheerders van kabels en leidingen dan telecommunicatiebedrijven te laten betalen voor het hebben van kabels en/of leidingen in/langs provinciale infrastructuur denkt de Productgroep WK samen met de provincie Fryslân na over het opstellen van een precarioverordening. Om te onderzoeken of hiervoor mogelijkheden bestaan is opdracht verleend aan de Technische Universiteit Twente.

Voertuigreglement

Het hoofd van de Productgroep WK verleende, daartoe gemandateerd door GS, 412 keer ontheffing van de bepalingen in het VR voor te hoog, te breed, te lang en/of te zwaar transport over provinciale wegen. Dit is 10% meer dan in het jaar 2000.

Er is een wetswijziging in voorbereiding om de bevoegdheden tot het verlenen van dit soort ontheffingen, ook voor provinciale wegen, over te dragen aan de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW)TET.

1.11. Monitoringshoofdstuk 2001

Beleidsmonitoring

1. Aantal verkeersdoden op wegen in beheer bij de provincie Drenthe in 2001: 8.
2. Aantal gewonden (ziekenhuisopname) op wegen in beheer bij de provincie Drenthe in 2001: 89. Monitoring slachtoffers, gewonden en doden op de provinciale wegen vanaf 1993.

Jaar	Ziekenhuisopname	Doden
1993	91	16
1994	91	14
1995	59	17
1996	83	10
1997	87	18
1998	88	16
1999	101	8
2000	100	14
2001	89	8

Doeljaar=2010: dodelijke ongevallen: 50% van 16(jkjaar 1998)=8.

3. a. Totale lengte in WK-projecten aan POP/DV-aangepaste weg in 2001: 3,75 km.
b. Totale lengte in WK-projecten aan POP/DV-aangepaste weg vanaf 1999: 45,25 km.
4. Rapportcijfer conditie wegennet in 2001: 7,13.
5. Aantal strooi beurten in 2001: 60 (begroot: 48).

6. a. Aantal faunaslachtoffers op provinciale wegen totaal: 639.
b. Relevante soorten:
 - drieëntwintig fazanten
 - twee dassen
 - negen marterachtigen
 - vijf vossen
 - vierennegentig reeën
7. Aantal faunaslachtoffers op provinciale vaarwegen, totaal zes soorten:
 - vier reeën in de Bladderswijk
 - zes reeën in het Noord-Willemskanaal
 - vier reeën in de Drentsche Hoofdvaart
 - zes reeën in het Stieltjeskanaal
 - twee reeën in de Witte Wijk
 - vier reeën in de Hoogeveensche Vaart
 - vijf reeën in de Verlengde Hoogeveensche Vaart
 - twee vossen in het Noord-Willemskanaal
 - één haas in de Verlengde Hoogeveensche Vaart
 - één haas in de Drentsche Hoofdvaart
8. a. Rapportcijfer ecologisch bermbeheer wegen: onderzoek is gaande (rapport Bakker).
 - Afgevoerde biomassa in 2001: 9.690 ton.
 - Kosten: € 853.264,90,— (€ 387.194,73).
- b. Rapportcijfer ecologisch bermbeheer vaarwegen: onderzoek is gaande (rapport Bakker).
9. a. Aantal in 2001 aangelegde faunatunnels: 1.
b. Aantal sinds 1997 aangelegde faunatunnels: 27.
10. a. Lengte aangebrachte deklaag (hoofdrijbaan) in 2001: 27,6 km.
b. Lengte aangebrachte deklaag sinds 1995: 158,9 km (gemiddeld: 22,7 km/jaar).
11. Lengte aangepakte oevers in 2001: 4.022 m
(inclusief verbeteringswerkzaamheden aan het Coevorden-Vechtkanaal).
12. Aantal schriftelijke klachten in 2001 die de Productgroep WK betreffen: 0
(exclusief milieuklachten).
13. Aantal aansprakelijkstellingen in 2001 die WK betreffen: 14.
a. Toegewezen aansprakelijkstellingen in 2001: 0.
b. In 2001 betaalde schadevergoeding betrekking hebbend op eerder ingediende claim (2000): € 2.000,— (€ 907,56).
14. Equivalent areaal 2001:
 - a. 415,4 km hoofdrijbaan
 - b. 15,7 km parallelweg
 - c. 271,2 km fietspad
 - d. 154 km vaarweg
 Areaal: kengetal: 675,5 km (a+b+c/3+d).
15. Aantal gevonden citaties in de media in 2001: 37 (doelwaarde: 30).

Bedrijfsmonitoring/bedrijfsstrategische indicatie (volgens Bedrijfsplan 2000-2004; dit geeft doelwaarden in ontwikkeling van 1999 naar 2004, dus in een marge/"range")

16. a. Begrote uitgaven per km weg in 2001.
€ 27.112,— (€ 11.252.614,— : 415 km hoofdrijbaan).
Doelwaarde Bedrijfsplan (periode 1999-2004):
€ 25.865,— à € 22.961,—, inclusief indexering
(2000 circa 4% en 2001 circa 4 %): € 27.975,— à € 24.835,—.

- b. Begrote uitgaven per km vaarweg in 2001.
 € 44.644,— (€ 6.875.126,— : 154 km vaarweg).
 Doelwaarde Bedrijfsplan (periode 1999-2004):
 € 44.652,— à € 41.748,—, inclusief indexering
 (2000 circa 4% en 2001 circa 4 %): € 48.296,— à € 45.155,—.
17. Begrote uitgaven per eigen fte in 2001 (gerelateerd aan de bezetting op 1 juli 2002).
 € 263.853,57 (€ 18.126.740,— : 68,7).
 Doelwaarde Bedrijfsplan (periode 1999-2004):
 € 225.075,— à € 264.554,—, inclusief indexering
 (2000 circa 4% en 2001 circa 4 %): € 243.441,— à € 286.142,—.
18. Begrote percentage apparaatskosten van de totale uitgaven in 2001:
 - begrote apparaatskosten: € 5.120.330,—
 - percentage van de totale uitgaven:
 $\frac{€ 5.120.330,—}{€ 18.126.740,—} \times 100\% = 28,25 =$
 € 18.126.740,—
 (Doelwaarde: van 29,5% in 1999 naar 25,1% in 2004)
19. Ziekteverzuim in %: 5,24 (streefwaarde 2004: 4,5%).
 Een aantal zeer langdurige ziektegevallen leidde tot een relatief hoog percentage.
 In het eerste kwartaal van 2002 was het al weer teruggelopen tot 3,63.
20. Aantal bedrijfsongevallen: 0.

In de bedrijfsstrategische indicatie van het Bedrijfsplan 2000-2004 zijn voorstellen gedaan voor rapportcijfers. Deze zijn inmiddels vervangen door Buurma-indicatoren, die zijn opgezet in nauwe samenwerking tussen de Productgroepen Verkeer en Vervoer en CT/WK, begeleid door de heer mr. H. Buurma ("Buurmaisering"). Met ingang van de begroting 2002 zijn die gedeeltelijk, met ingang van 2003 volledig operationeel. Ook de samenvoeging van de Productgroepen CT en WK zelf leidt tot (samenvoegings)indicatie. Die wordt nog samen met het Georganiseerd Overleg (GO) vormgegeven.

1.12. Conclusie beheer wegen en kanalen 2001

Eigenlijk staat de conclusie al bij paragraaf 1.3. Zoals uit (de meeste onderdelen van) de monitoring blijkt, halen wij de nagestreefde doelstellingen. De overheadproblematiek vertroebelt de financiële cijfers echter aanzienlijk. In overleg met de Stafgroep FC zal de Productgroep WK zich daarop in de loop van 2002 bezinnen, temeer daar de formatiereductie juist heel snel verloopt.

Hier moet aan worden toegevoegd dat maar liefst vijf reorganisaties tegelijk spelen bij de Productgroep CT/WK:

- WK-DOT
- samenvoeging Productgroepen CT en WK
- Toekomstvisie CT
- Investeringsbudget stedelijke vernieuwing
- reorganisatie (cluster)secretariaten

Bovendien is het Buurma-traject inmiddels volledig doorlopen. Dat dan toch grotendeels aan de doelen is voldaan, stemt tot tevredenheid.

2. Bestuursrapportage beheer wegen en kanalen medio 2002

2.1. Inleiding

Medio 2002 is er een aantal opvallende tendensen waar te nemen.

- Het kwaliteitsniveau van het wegennet consolideert zich op ruim voldoende niveau, namelijk rond het cijfer 7 ("rapportcijfer", 10-schaal).
- Voor de civieltechnische projecten continueert zich het bestaande beeld van meevallende aannemingssommen. Bij bouwkundige en groenbestekken zien we daarentegen nog steeds stijgende prijzen.

2.2. Financieel beeld 2002

Door de steeds strengere en verdergaande milieu- en Arbo-eisen wordt het werken aan de wegen steeds problematischer en daardoor duurder. Veel vrijkomende materialen zijn volgens de huidige milieunormen niet meer te hergebruiken en moeten daardoor op een milieuverantwoorde (dure) manier worden afgevoerd (teerhoudend asfalt, grond en overige materialen). Voor het uitvoeren van werkzaamheden aan de wegen binnen de Arboregels zijn er ingrijpende verkeersmaatregelen voorgeschreven. Al gauw leidt dit tot het gebruik van verkeerslichten en/of "barriers". Bij asfalteringswerkzaamheden is het nauwelijks nog mogelijk om het verkeer via één rijbaan van de weg gebruik te laten maken; meestal is een omleidingsroute de enige oplossing, dit tot ergernis van de weggebruikers. Deze maatregelen vragen aanzienlijke financiële offers.

Gelukkig is de werkhonger in de asfaltbranche nog tamelijk hoog en vallen de inschrijvingsprijzen hierdoor lager uit, zodat extra kosten ten gevolge van de bovengenoemde eisen hierdoor grotendeels gedekt kunnen worden.

Door sanering van aannemers in de groensector zijn de prijzen voor maaiwerkzaamheden en dergelijke in opgaande lijn. Bovendien lopen de verwerkingskosten van de gemaaide massa op. De prijzen voor transport en verwerking (compostering) worden hoger, maar ook lijkt het of de bermen (of de weersomstandigheden) groeizamer worden daar de hoeveelheid gemaaid product de laatste jaren toeneemt.

De geplande inhaalslag voor het vervangen van beschoeiingswerken lijkt dit jaar redelijk zijn beslag te krijgen. De bestekken zijn gereed en zullen nog dit jaar aanbesteed en grotendeels uitgevoerd worden.

Het overig (klein) onderhoud verloopt redelijk stabiel. Hierin worden geen financiële uitschieters voorzien.

2.3. Rapportcijfers verhardingen

Het onderhoudsniveau van alle wegen naar categorie, volgens het Provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP), vastgesteld via een systematische/visuele inspectie in april/mei en uitgedrukt in rapportcijfers, bedraagt in 2002:

- stroomweg 6,80 (in 2001: 6,38);
- gebiedsontsluitingsweg 7,65 (in 2001: 7,48);
- erftoegangsverzamelweg 6,93 (in 2001: 7,20);
- alle hoofdrijbanen 7,20 (in 2001: 7,28);
- fietspaden 6,40 (in 2001: 6,25).

Gewogen gemiddeldes (voor alle wegen/fietspaden): 7,08 (in 2001: 7,13)

2.4. Wegen

Algemeen

Er zijn op dit moment onderhandelingen gaande om de N374 (Westerbork-Hoogeveen) tussen km 48.800 en km 50.240 en de N852 (Hoogeveen-Overijsselse grens) tussen km 0.085 en km 1.856 en tussen km 2.405 en km 7.927 van de provincie Drenthe over te dragen naar de gemeente Hoogeveen.

Beleidsplanhoofdstuk Gladheidsbestrijding

Het beleidsplanhoofdstuk Gladheidsbestrijding is in januari 2002 vastgesteld door GS. In dit beleidsplan is vastgelegd hoe de provinciale gladheidsbestrijding is georganiseerd. Dit betekent dat er is omschreven waar, wanneer, door wie, op welke manier en met wat voor middelen de gladheidsbestrijding wordt uitgevoerd. Door het vastleggen van (reeds bestaand) beleid is het eenvoudiger om hiermee verband houdende aansprakelijkstellingen af te wijzen.

Communicatie over wegwerkzaamheden

In overleg met Rijkswaterstaat en gemeenten is een website totstandgekomen waar alle wegwerkzaamheden van de verschillende beheerders per geografisch gebied gecoördineerd zijn weergegeven. De wegwerkzaamheden zijn te vinden op de website www.verkeer.drenthe.nl.

Energie uit asfalt

In het kader van onderzoek naar nieuwe energiebronnen staat het onttrekken van warmte aan asfalt sterk in de belangstelling. Dit is niet zo verwonderlijk. Nederland is rijk aan verhard oppervlak. Veel van deze oppervlakten zijn wegen, vliegvelden, parkeerterreinen en dergelijke. Het grootste deel hiervan bestaat uit asfaltverharding. Van een zwart oppervlak is bekend dat deze veel warmte opneemt. Daarom zijn er onderzoeken verricht om te kijken of het mogelijk is om warmte, die door de zon aan asfaltdeklagen is afgegeven, weer aan dit asfalt te onttrekken en te gebruiken als energiebron.

In de Statencommissie RIM zijn vragen gesteld of een dergelijke toepassing voor de provincie Drenthe als wegenbeheerder aantrekkelijk en haalbaar is. In de Nota energiebeleid van november 2001 is opgenomen dat de provincie de totstandkoming van een voorbeeldproject op dit gebied wil stimuleren. In het kader van het aan de Nota energiebeleid gekoppelde Activiteitenprogramma 2002-2005 is daar een bedrag van € 22.690,— voor uitgetrokken.

Tegen deze achtergrond hebben de Productgroep WK en de Productgroep Milieubeheer nader onderzoek verricht aan de hand van publicaties omtrent energie uit asfalt en de resultaten opgevraagd van proefopstellingen.

Uit het hiervoor genoemde onderzoek is gebleken dat het op basis van ervaringen met de huidige proeftrajecten reëel is om te streven naar realisatie van een Drents proefproject in 2003 of in 2004. Gezien de ligging van de provinciale wegen ten opzichte van de bebouwing ligt het niet voor de hand om dit binnen provinciale projecten te realiseren. Dit betekent dat het voortouw voor de realisatie van een proeftraject vooral bij de gemeenten moet liggen. De provincie zal hierbij een stimulerende en initiërende rol vervullen, alsmede het project financieel ondersteunen conform de daartoe in het kader van de Nota energiebeleid reeds beschikbare gestelde gelden.

Proef bermverharding

De afgelopen jaren vinden veel ongevallen plaats die veroorzaakt worden doordat voertuigen aan de rechterkant van de weg in de berm geraken. De berm is op bepaalde plaatsen, vooral in natte perioden, niet stevig genoeg om het voertuig goede rijeigenschappen te laten behouden. Door te sterk corrigeergedrag van de bestuurder om het voertuig weer op de weg te krijgen “schie” deze door naar de andere kant van de weg en belandt hier in de sloot of erger tegen een tegenligger of een boom.

Indien de bermstrook vlak tegen de wegkant aan voorzien is van een stevige ondergrond is de kans groter dat de bestuurder zonder te veel te moeten bijsturen zijn weg op de weg weer kan hervinden.

Door het Verkeer- en Vervoerberaad Drenthe is € 80.000,— beschikbaar gesteld voor de aanleg van een proefvak met diverse bermverhardingsmaterialen. Na aanleg zal bezien worden welk materiaal zich het beste houdt na belasting. Hierna zal een evaluatie plaats moeten vinden, waarbij kwaliteit, prijs, technische toepasbaarheid en doelmatigheid moeten worden afgewogen.

De proef wordt uitgevoerd langs de N379 tussen Tweede Exloërmond en Valthermond. Hierbij wordt aan beide zijden van de weg bermverharding aangebracht. De bermverharding bestaat uit acht typen materialen. In plaats van bermverharding worden twee trajecten uitgevoerd met visuele maatregelen zoals “lawaikantstreep” en het plaatsen van bermplanken. In juni 2002 zal de aanleg gereed zijn. De evaluatie zal plaatsvinden na de winter van 2002-2003.

2.5. Vaarwegen

Meppel-De Punt

- Baggerwerk Meppelerdiep: de Productgroep WK zal op korte termijn actie ondernemen met betrekking tot de nautische ondieptes in het Meppelerdiep. Als de procedure rond het baggerdepot Rogat niet leidt tot een oplossing, zal de Productgroep WK duurdere verwerkingsmethoden moeten aanwenden.
- In afwachting van de subsidietoezegging vanuit INTERREG II is de concrete uitvoering van de oeverwerken langs het Noord-Willemskanaal nabij de Drentsche Aa getemporeerd.
- De voorbereiding met betrekking tot de elektrificatie van de schuifbewegingswerken van de historische sluisjes is afgerond. De Productgroep WK heeft, om het authentieke karakter van de huidige bewegingswerken te behouden, een eigen ontwerp ontwikkeld. De eerste prototypes zijn in ontwikkeling.

- De landverkeersafwikkeling is tijdens de renovatie van de Norgerbrug mede door de inzet van een vaste hulpbrug prima verlopen. In het bestek voor de vervanging van het brugdek van de Veenhoopsbrug te Smilde zal een vergelijkbare hulpbrug worden opgenomen. De kosten van zo'n hulpbrug wegen ruimschoots op tegen de hinder en de gevolgschade van de anders noodzakelijke verkeersomleidingen.

Zuid-Drentse vaarwegen

- In samenwerking met de gemeente Hoogeveen en het waterschap Reest en Wieden wordt de oeverconstructie ten zuidoosten van de Noordscheschluis verbeterd: de oeverconstructie door de provincie, de waterkerende functie en hoogte door het waterschap en de recreatieve voorzieningen door de gemeente.
- Baggerwerk Verlengde Hoogeveense Vaart: in samenwerking met het waterschap Velt en Vecht is de Productgroep WK bezig met een baggerplan waarin naast de provinciale vaarweg, de Verlengde Hoogeveense Vaart, ook gekeken wordt naar het verwerken van specie van het waterschap in nabijgelegen waterleidingen. Een optie is het realiseren van depots of zelfs het deels verwerken van de zandfracties uit de specie binnen de realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg Vierslagen.

Ligplaatsbeleid

De noodzaak van een handhaafbaar ligplaatsbeleid wordt volgens de Productgroep WK steeds groter. Ook bij gemeenten wordt de behoefte om mee te werken aan zo'n beleid steeds duidelijker. Enkele gemeenten nemen al initiatieven om het ongewenst liggen/afmeren in te dammen. De Productgroep WK heeft voorgesteld (door middel van een GS-nota) met gemeenten een handhaafbaar en voor de scheepvaart wenselijk ligplaatsbeleid op te stellen. De Productgroep WK gaat nu aan de slag met de uitwerking.

Renovatie gebouwen Drentsche Hoofdvaart

In navolging van de gebouwen van het complex Uffeltersluis worden de gebouwen op de overige vijf sluiscomplexen langs de Drentsche Hoofdvaart gerenoveerd. De bestaande stijl wordt gerespecteerd, maar waar nodig worden details in de oude staat hersteld.

Waterkwantiteitsbeheersplan

Het voorontwerp-Waterkwantiteitsbeheerplan 2002-2006 voor de provinciale kanalen is eind 2001 in procedure gebracht. Deze procedure zal medio 2002 afgerond worden. In de periode van tervisieligging van 18 maart 2002 tot en met 23 mei 2002 en op de hoorzitting zijn er geen reacties op het ontwerp ingebracht.

2.6 Actueel thema Bedrijfsvoering 2001-2002: "Oplevering" van het project WK-DOT

Inleiding

De Productgroep WK van de provincie Drenthe is al jarenlang bezig haar concurrentiepositie als weg- en vaarwegbeheerder te versterken. De eerste "bouwsteen" in dit proces was het project Beheer 2000 van 1995, dat medio 2000 is opgeleverd. Hierbij werd de formatie teruggebracht van 102 (38-urige) fte's (per 31 december 1995), exclusief ondersteuning en peilbeheer, naar 71,7 (36-urige) fte's in 2000, inclusief ondersteuning en peilbeheer. Grotendeels is deze formatieteruggang (bij gelijkblijvend areaal) terug te voeren op meerwerk uitbesteden en minder werk in eigen beheer verrichten. De totale baten werden begroot op circa

€ 900.000,— per jaar, waarvan overigens voorlopig nog circa € 567.000,— per jaar aan 55+-regelingen betaald wordt (een soort (aflopende) frictiekosten).

Toen in 1999 duidelijk werd dat het project Beheer 2000 afstevende op de oplevering c.q. de streefformatie, startte een nieuw project: WK-DOT, mede omdat door het Nederlands Economisch Instituut een benchmarking van het wegenbeheer door de twaalf provincies was opgesteld, waaruit bleek dat Drenthe niet een van de goedkoopste wegbeheerders per km weg was (maar qua kosten per km zevende van de twaalf). Via het project WK-DOT is onderzocht of verdere efficiencywinst in het weg- en vaarwegbeheer mogelijk was, een en ander in relatie tot eventuele knelpunten.

In de bestuursopdracht van oktober 1999 staat: “of de in Beheer 2000 in gang gezette beleidslijn moet worden gecontinueerd”. Begin 2000 kwam het rapport WK-DOT gereed en het plan werd met een compliment door GS goedgekeurd op 18 april 2000. De ontwikkelingen in 2001 zijn beschreven in paragraaf 1.7. Hierna volgt het totaalbeeld van het inmiddels formatief afgesloten project.

Het plan WK-DOT

Het plan WK-DOT voorziet in een aantal veranderingen, waaronder een (gefaseerde) uitbreiding van de formatie aan civieltechnische MBO'ers in de “binnendienst”, vanwege het forse werkaanbod aan uit te besteden civieltechnisch werk, de onder invloed van de informatisering en juridisering van het openbaar bestuur “zwaardere” voorbereiding en vanwege monitoring en “Buurmaïsering”. Daarnaast kan door verdere uitbesteding en vermindering van het aantal beheersteunpunten van negen naar vier, het aantal kantonniers worden teruggebracht. Door efficiëntere inroostering bleek bovendien het aantal sluis-/brugbedienaren omlaag te kunnen.

In overzicht ontstaat het volgende beeld.

Formatie	1 januari 2000	1 januari 2002	WK-DOT-streef
Binnendienst WK	24,859	24,6944	28,5 *
Kantonniers	29,842	22,8417	20,0
Sluis-/brugbedienaren	15,000	15,0000 **	13,0
Totaal WK:	69,701	62,5361	61,5 fte*

* Plus één civieltechnische “starter” (mbo/hbo) buiten de formatie (tijdelijke aanstelling)

** 1 mei 2002: veertien

Belangrijke onderdelen van WK-DOT zijn de teruggang van negen beheersteunpunten naar vier, en van drie rayons naar twee. Afsproken is dat de formatie van de Productgroep WK geleidelijk reduceert (“officiële krimpsector”). De bestaande kapitaallasten (eigenlijk: de geactiveerde boekwaarde) van de (ver)bouw van de steunpunten worden zoveel mogelijk “afgeboekt” via een begrotingswijziging in de tweede helft van 2002. Het wegvallen van (een deel van) de kapitaallast is één van de baten/besparingen van het plan WK-DOT. De uitbreiding van de binnendienst vindt in principe pas plaats als de formatie vanuit de buitendienst kan worden overgeheveld (bijvoorbeeld door omscholing van buitendienstmedewerkers naar binnendienstfuncties). Door de formatiereductie (gekoppeld aan meer uitbesteding) zal het weg- en vaarwegbeheer op termijn circa € 590.000,— per jaar voordeliger worden (op basis van de overhead van 1999-2000 van circa 110%).

Aangezien besloten is dat het plan WK-DOT wordt ingevoerd zonder gedwongen ontslagen, was aanvankelijk de inschatting dat het jaren zou vergen om op de nieuwe streefformatie te belanden. Er is wel eens gesuggereerd dat het plan WK-DOT pas in 2011-2013 zou worden opgeleverd. Aanvankelijk leek dat geen probleem, want het plan WK-DOT was qua intentie bedoeld als koers (“de Productgroep WK is geleidelijk op weg naar een streefsituatie met

aanzienlijk minder kantonniers”), mede om bij vacatures te kunnen vaststellen of een vacature vervuld moest worden of niet. De gedachte was, dat als er (bijvoorbeeld) een vacature voor kantonnier zou ontstaan, die vacature niet vervuld zou hoeven worden.

Ging het echter om een vacature van (bijvoorbeeld) secretaresse, dan moest die wel vervuld worden. De streefformatie was gedacht als een instrument voor een flexibele bedrijfsvoering en een flexibel formatiebeheer binnen de Productgroep WK, als uitwerking van de gedachte van de “ademende organisatie” uit de Reorganisatie 1997. De Productgroep WK is eigenlijk de enige productgroep die naast een toegestane formatie ook een door GS vastgestelde streefformatie heeft.

Implementatie

Het plan WK-DOT is gefaseerd ingevoerd. In juni 2000 is de toen aanwezige bemensing van de binnendienst van de Productgroep WK herverdeeld in de nieuwe structuur van het plan WK-DOT (dat wil zeggen in twee rayons). Hierbij zijn achttien medewerkers herplaatst (zonder bezwaren). Daarbij kon een senior-beleidsmedewerker/projectleider worden vrijgemaakt voor het concernproject proBIS, vanuit de gedachte dat de Productgroep WK, met haar managementcontracten, veel belang heeft bij een goed financieel en bedrijfsvoeringssysteem.

In de winter 2000-2001 is overleg gevoerd met de Ondernemingsraad (OR) over de “reorganisatie” van de buitendienst (in feite van de “kantonniersdienst”). Tijdens dit overleg, en tijdens regelmatige overleggen met de Stafgroep Personeel en Organisatie, bleek dat de filosofie van de ademende organisatie in de praktijk toch lastig te realiseren en te operationaliseren is. De OR wilde een gedetailleerd plan zien, hoe de Productgroep WK van dertig kantonniers tot twintig zou komen. Ook bleek dat vacatures een zeer moeilijk punt was: een krimpsector heeft in de praktijk een soort vacaturestop. De Productgroep WK heeft zich daarom ingespannen maatwerk te leveren in de overgang van dertig naar twintig kantonniers en van negen naar vier steunpunten. Omdat het onmogelijk bleek voor het steunpunt Dieverbrug (aanvankelijk gedacht als één van de vier te handhaven steunpunten, met meer dienstdoende kantonniers en meer strooiroutes dan vóór het plan WK-DOT) een vergunning milieubeheer van de gemeente Westerveld te krijgen (door bezwaren van omwonenden), werd in juli 2001 door GS besloten Borger, Schoonebeek, Rogat en Assen/Kloosterveen als steunpunt te handhaven.

Daarnaast is maatwerk geleverd in het om-/her- en bijscholen en overplaatsen van kantonniers; alles op vrijwillige basis. In de winter 2001/2002 werd (per 1 november 2001) de viersteunpuntenstructuur operationeel, en deden twintig kantonniers dienst in de binding c.q. in de gladheidsbestrijding. Hierbij werden dertien kantonniers overgeplaatst naar een ander steunpunt en zes naar een andere functie (zonder bewaar). De OR sprak hierover zijn waardering uit. Het volgende maatwerk vond plaats.

- Eén kantonnier heeft een outplacementtraject met omscholing gehad en ging op 2 januari 2001 naar het bedrijfsleven.
- Eén kantonnier is junior-geodeet bij de Productgroep CT geworden.
- Eén kantonnier is sluis-/brugbedienaar geworden (terwijl de sluis-/brugbedienaar ook junior-geodeet werd).
- Drie kantonniers (plus een sluiswachter plus twee buitendienstmedewerkers geodesie) hebben gebruikgemaakt van de 55+-regeling.
- Eén kantonnier werd opvolger van de medewerker beleidsondersteuning in de binnendienst van de Productgroep WK op de vacature daarvan.
- Eén kantonnier is (mede vanwege een reïntegratietraject) bezig met een opleiding voor civieltechnisch medewerker (MBO) en verricht werkzaamheden, met een proefperiode,

in de binnendienst van de Productgroep WK behorende bij één van de nieuwe MBO-functies van het project WK-DOT.

- Eén kantonniër is in 2001/2002 ingezet als toezichthouder op het grote CT-project “Klaverblad Holsloot” en gaat daarna naar CT als junior-geodeet in opleiding (anticiperend op natuurlijk verloop binnen de Sectie Geodesie en Vastgoed). Deze persoon zit nog wel als kantonniër in de formatie.

Mede door flexibel pensioen en uittreden van twee binnendienstmedewerkers van de Productgroep WK in 2002, bereikt de Productgroep WK als geheel medio 2002 de streefformatie van het project WK-DOT (61,5 fte). Dan is er overigens nog één kantonniër (zie hiervoor) en één sluis-/brugbedienaar “boventallig” (in de zin van het project WK-DOT).

De baten van WK-DOT

De krimpsector WK levert in belangrijke mate de formatie voor de groeisectoren (GS-besluit “formatieve knelpunten”, oktober 2000). Gedeeltelijk levert het project WK-DOT ook de financiering, zij het dat de voorziene baten van het project WK-DOT aanvankelijk lager zijn door de zes medewerkers die gebruikmaken van de 55+-regeling. In november 2001 is een “deal” gesloten met de concerndirectie en zijn de baten van het project WK-DOT per 1 januari 2002 afgekocht. Het managementcontract Wegenbeheer is gekort met € 345.000,— per jaar, zijnde € 181.500,— per jaar wegens vermindering van steunpunten en € 163.500,— per jaar wegens voorlopige reductie van apparaatskosten). Het wegen- en vaarwegenbeheer heeft inmiddels overigens een financieel probleem doordat de overhead tussen 2000 en 2002 enorm gestegen is, dat onvoldoende is vertaald in accres van het budget van de managementcontracten. Daar moet in 2002 nog een oplossing voor gevonden worden. Wel is duidelijk dat het project WK-DOT veel sneller is opgeleverd dan in 2000 was gedacht, een succes dus.

Ambtelijke molens draaien soms sneller dan men denkt!

Overigens is er ook een valkuil, want door het snelle bereiken van de streefformatie is er opnieuw geen langetermijnkoersdoel meer voor het toetsen van eventueel ontstane vacatures, met name als die zich in de buitendienst voordoen.

De afronding van WK-DOT

Het project WK-DOT is nog niet volledig gereed. De “binnendienst” is nog niet klaar voor de toekomst, mede omdat daar de streefformatie nog niet bereikt is (omdat er in de buitendienst nog twee fte’s boventallig zijn en het in-company opleidingstraject LBO-MBO nog “loopt”). Het feitelijke einddoel zal de productgroep bereiken als het MBO-opleidingstraject gereed is, volgens planning eind 2003 (of bij herexamens medio 2004).

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, zowel in haar rol als wegbeheerder (dus op haar eigen wegennet), als in de rol van gebiedsregisseur. Hier is alleen de eerste rol aan de orde. De provincie streeft naar 33% minder verkeersdoden in 2010 ten opzichte van het basisjaar 1998 (dit is de geactualiseerde, maar inhoudelijk gelijke vorm van de vroegere doelstelling 50% minder verkeersdoden in 2010 ten opzichte van 1986). Het aanbieden van uniforme wegen aan de weggebruiker is een van de middelen om dat doel te bereiken.

De eerste “bouwsteen” qua lay-out uniforme wegen werd gelegd via het Handboek wegontwerp (HWO), dat in februari 2002 gereedkwam. Dat handboek is via een projectmatige

aanpak totstandgebracht, als resultaat van het project Herziening van de Richtlijnen ontwerp niet-autosnelwegen (RONA), onder regie van de stichting Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw (CROW) te Ede, het nationale kenniscentrum voor verkeer en vervoer en infrastructuur, waar ook onze provincie intensief mee samenwerkt, aan bijdraagt en van afneemt. De RONA-herziening heeft plaatsgevonden tussen 1998 en 2002 en de noordelijke provincies hebben er een zware rol in gespeeld.

Het project Herziening RONA was verdeeld over vier werkgroepen (Basiscriteria, Stroomwegen, Gebiedsontsluitingswegen en Erftoegangswegen). De provincie Drenthe heeft de voorzitter van de Werkgroep Gebiedsontsluitingswegen geleverd in de persoon van Ton Woestenburg (hoofd Productgroep WK/waarnemend hoofd CT), de provincie Groningen heeft de voorzitter van de Werkgroep Basiscriteria geleverd. Het HWO is inmiddels breed verspreid onder de doelgroep wegontwerpers en wegbeheerders en omvat meer dan 1000 pagina's verdeeld over vier delen (overeenkomend met genoemde vier werkgroepen). Het is (als naslagwerk) niet bestuurlijk vastgesteld.

De directeur CROW stelt in zijn voorwoord met voldoening vast dat het handboek als "toolbox" thans is afgestemd met (de principes van) het concept Duurzaam Veilig Wegverkeer (dus de filosofie van Duurzaam Veilig is erin doorgevoerd).

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 duidelijk op wat voor soort weg hij zich bevindt door gebruik te maken van een eenduidig wegbeeld (het principe van de "self-explaining road");
- voorkom onbedoeld gebruik van de weg;
- voorkom grote snelheids- en richtingsverschillen tussen de verschillende categorieën voertuigen.

Het HWO houdt hier rekening mee en probeert tevens recht te doen aan het beginsel van "vergevingsgezindheid": een eventuele menselijke fout moet de weggebruiker c.q. een andere verkeersdeelnemer niet direct fataal worden en daar moet de infrastructuur(constructie) voor zorgen.

Duurzaam Veilig c.q. het provinciaal verkeers- en vervoersbeleid onderscheidt drie categorieën wegen:

- stroomwegen (in principe zijn dit autosnelwegen of autowegen);
- gebiedsontsluitingswegen (in principe zijn alle gebiedsontsluitingswegen provinciale wegen);
- erftoegangswegen ("verblijfsgebieden").

Voor dit onderscheid moeten de wegennetten in de provincies dus gecategoriseerd zijn. In Drenthe is dit gebeurd in het Provinciaal omgevingsplan (POP). De categorisering heeft bij ons dus de status van statenbesluit (d.d. december 1998).

Project Document essentiële kenmerken (DEK)

Toen eenmaal (in de loop van 2001) duidelijk werd dat de RONA c.q. het HWO alleen het operationele niveau zou gaan voorzien, constateerde het Nationaal Verkeers- en Vervoersberaad (NVVB, onder voorzitterschap van de minister van verkeer en waterstaat) dat de kloof tussen het (beleids)strategisch niveau (neergelegd in het (concept-)Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) c.q. de PVVP's en het operationeel niveau voor de beschrijving van de duurzaam veilige infrastructuurkenmerken erg groot is geworden.

Er bleek behoefte aan een functionele beleidsnota waarin de kenmerken worden beschreven waaraan de verschillende wegcategorieën moeten voldoen. Het is de bedoeling dit document, waarin de essentiële (weg)kenmerken per duurzaam veilige wegcategorie beschreven worden, bestuurlijk vast te stellen. Het is de bedoeling het DEK in december 2002 gereed te hebben. Opdrachtgever is de Adviesgroep Verkeersveiligheid van het NVVB. De voortgang van het project DEK staat regelmatig op de agenda van het NVVB. Opdrachtnemer is de stichting CROW, die het feitelijke "schrijfwerk" heeft uitbesteed aan adviesbureau Traffic Test te Veenendaal. Tijdens het project functioneert een Begeleidingsgroep Essentiële Kenmerken, waarin alle koepels van wegbeheerders zijn vertegenwoordigd, onder voorzitterschap van Ton Woestenburg namens het Interprovinciaal Overleg (IPO). Het IPO heeft tevens een "schaduwgroep" (een soort klankbordgroep) opgericht, onder voorzitterschap van ir. R.F. (Rob) Duvergé van de provincie Fryslân. Deze groep put zoveel mogelijk de menskracht uit de vakberaden Verkeersveiligheid, Bouw en Beheer van de twaalf provincies. Essentiële kenmerken zijn te beschouwen als de minimuminrichtingseisen die de (onmiddellijke) intuïtieve herkenbaarheid van de wegcategorie bewerkstelligen c.q. de herkenning van het gewenste gedragsregime door de weggebruiker waarborgen. De categorisering vormt daarbij de "mentale trigger" om genoemd gedrag op te roepen via uniformiteit van de inrichting (onmiddellijk herkenbare uniforme wegbeelden). De gedachte is dat dit pakket kenmerken door de wegbeheerders (zo mogelijk) als beleidsregel wordt gehanteerd en binnen korte termijn (gedacht wordt aan drie jaren) wordt aangebracht. De naam DEK is de voorlopige werknaam. De uiteindelijke bestuurlijke c.q. juridische status van het "document" ligt nog niet vast.

Een (Drents) beeld van de wegcategorieën volgens de nieuwe/herziene richtlijn "DEK" (in wording)

Ondanks dat het DEK zijn definitieve vorm nog niet gekregen heeft en ondanks dat de bestuurlijke vaststelling nog moet plaatsvinden, tekent zich volgens het Drentse beleid in ontwikkeling het volgende beeld af.

a. Stroomwegen

Stroomwegen zijn in Drenthe ofwel autosnelwegen (die niet in het provinciaal wegennet voorkomen) 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 "barriers") op enkelbaanswegen, zeker over grotere lengten, zoals die in sommige richtlijnen en in het HWO voorkomen. Op stroomwegen komen bovendien geen aanliggende (maar uitsluitend vrijliggende) bushaltes en parkeerplaatsen voor. Ook behoren bermplanken tot de kenmerken. Er komen geen drempels voor in stroomwegen.

Essentiële kenmerken zijn voor Drenthe het blauwe bord (met juridische maximumsnelheid 100 km/uur), 0,20 m brede belijning, doorgetrokken kantstrepen, in principe een onderbroken middenstreep en het ontbreken van gelijkvloerse kruisingen.

Een discussiepunt is de harde rijrichtingscheiding die er volgens het Samenwerking verband Noord-Nederland (SNN) niet moet komen .



N381: een halve autosnelweg

b. Gebiedsontsluitingswegen (80 km-wegen)

Deze wegcategorie 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: de Duurzaam Veilige overrijdbare rijrichtingscheiding (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. Het HWO laat op gebiedsontsluitingswegen landbouwverkeer en erfaansluitingen toe, maar alleen als tijdelijke fasering. In de eindsituatie is volgens het HWO elke gebiedsontsluitingsweg volledig gesloten voor landbouwverkeer. Drenthe c.q. het Noorden ziet dat alleen als een reëel perspectief voor de drukkeren wegen (ter indicatie: met etmaalintensiteiten boven 10.000).

Essentiële kenmerken zijn de DVOR (minimaal een dubbele middenstreep), 0,15 m brede belijning, onderbroken (3-3) kantstrepen, geslotenverklaringen voor (brom)fietsers en de afwezigheid van drempels.



De DVOR op de N378 tussen Gasselternijveen en Stadskanaal

c. Erftoegangs(verzamel)wegen (verblijfsgebieden)

De erftoegangsweg is te onderscheiden aan de enkele “rijloper”, dus aan het ontbreken van een middenstreep. Dit geeft weinig discussie, 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 de essentiële kenmerken van de hogere categorieën.

Essentiële kenmerken zijn de 0,10 m brede onderbroken (3-3) kantstrepen (behalve bij hele smalle wegen). Erftoegangswegen hebben geen middenstreep, zijn niet breder dan 6,00 m en hebben geen vrijliggende of aanliggende halte- en parkeerplaatsen (halteren op de rijbaan). Ook kunnen drempels voorkomen. Een voorbeeld is de N376 (Schoonloo-Grolloo).



N376 tussen Schoonloo en Grolloo

(Voorlopige) Conclusie

De provincie Drenthe ziet (net als het IPO) de essentiële (weg)kenmerken als een onderdeel van Duurzaam Veilig, fase II c.q. van het nieuwe PVVP (dat onderdeel wordt van het nieuwe POP). Zolang die kenmerken nog niet formeel vastgesteld zijn, is het onmogelijk het invoeringstraject ervan te beschrijven, maar globaal ontstaat het volgende beeld.

- De aanpassing van ons wegennet aan de Essentiële Kenmerken zal zoveel mogelijk plaatsvinden samen met het groot onderhoud. Wellicht is een inhaalslag nodig voor wegen die net groot onderhoud hebben gehad. Een en ander staat en valt met de provinciale Interdepartementale Commissie Economische Structuurversterking(ICES)-claim rond het NVVP.
- Het realiseren van uniforme, duurzaam veilige, essentiële kenmerken gebeurt zo sober en doelmatig mogelijk, waarbij het SNN één lijn blijft trekken.
- Als de provincie op een weg(vak) afwijkt van een essentieel kenmerk, gaat zij dat expliciet verantwoorden in een beleidsnota (Verantwoordingsnota essentiële kenmerken) (motivatieprincipe).
- Het project DEK zal ook een financieel en juridisch hoofdstuk bevatten.
- Een eenmaal gereed (en vastgesteld) “DEK” moet intensief gecommuniceerd worden met de verkeersdeelnemers (p.r.-campagne).
- Naar de huidige juridische inzichten zal een “DEK”, zelfs als het de status van beleidsregel krijgt, niet leiden tot een toename van de claims waartoe de provincie als wegbeheerder veroordeeld zou kunnen worden (mits de provincie het motivatieprincipe juist hanteert).

Op 3 juni 2002 presenteerden de CROW, de Verkeer en Milieu Consultancy en de provincie Drenthe het (in ontwikkeling zijnde) systeem van de Essentiële kenmerken aan de Forschungsgesellschaft für Strassen und Verkehr (FGSV). Het ontlokte daarbij welgemeende complimenten van FGSV (Duitsland is nog niet zover...).

Naschrift

Dit hoofdstuk dateert van juni 2002. Inmiddels is “het Noorden” in dialoog met de Projectorganisatie Essentiële Kenmerken gegaan. Er tekent zich een SNN-standpunt af dat juist op stroomwegen een dubbele en op gebiedsontsluitingswegen een enkele middenstreep een essentieel kenmerk (voor de herkenbaarheid) is.

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

Sinds juni 2000 hebben de Productgroepen CT en WK dezelfde leidinggevende. Eerst omdat het toenmalige hoofd van de Productgroep CT de verzelfstandiging van de Stichting Erfgoedhuis (inmiddels Drents Plateau) verzorgde, en sinds oktober 2001, omdat hij benoemd is als hoofd van de Productgroep Bodem.

Omdat in de praktijk bleek dat de personele unie CT/WK leidde tot grote flexibiliteit en efficiency, besloten GS in oktober 2000 tot een onderzoek naar de mogelijkheid en wenselijkheid van de eventuele samenvoeging van de Productgroepen CT en WK, onder directe aansturing van de directeur-griffier (DG). GS vroegen hierover een advies in het eerste kwartaal van 2001. Het hoofd van de Productgroep CT/WK werd projectleider en leverde december 2000 zijn offerte bij de DG in.

Mede omdat het advies van de OR over de offerte enige tijd vergde ging het project pas eind februari 2001 echt van start. In juni 2001 leverde de projectgroep het advies aan de DG op. Voorgesteld werd de Productgroepen CT en WK samen te voegen, omdat de nadelen kleiner bleken dan de voordelen.

De nadelen

- Groep wordt groter (span of control), is een risicopunt; zo'n grote groep vergt sectie-coördinatoren (die er overigens voor samenvoeging ook al waren).
- Verandering brengt een gevoel van onzekerheid met zich mee.
- De financiële administratie Productgroepen Bodem en CT wordt uit elkaar getrokken.

De voordelen

- Doorbreken verkokering, dus efficiënter werken.
- Meer flexibele keuze in prioriteit en inzet van mensen.
- Grotere productiecapaciteit.
- Minder versnippering, zoals bedrijfsondersteunende functies (minder eenlingfuncties).
- Taken zijn beter uit te zetten.
- Verbetering professionalisering en verbetering werkrelatie met opdrachtgevers (bevoornden zakelijk gedrag).

Voorgesteld werd een groeimodel (eigenlijk: ontwikkelmodel), dat wil zeggen gedurende (circa) twee jaar steeds beter op elkaar ingespeeld te raken en steeds beter te gaan samenwerken.

De DG besprak het eventuele samenvoeging CT en WK(ESCW)-rapport in juli 2001 met de OR. Die adviseerde eerst (als apart project) een stappenplan te maken. Op 2 augustus 2001

leverde Ton Woestenburg zijn offerte voor fase II van ESCW (met name voor het stappenplan) in bij de DG. Na de zomervakantie van 2001 organiseerde de OR een tweetal gesprekken voor medewerkers van de Productgroepen CT en WK. Breed constateerde de OR een voorkeur voor samenvoeging, en gaf in oktober 2001 een positief advies voor de offerte. In december 2001 leverde de projectgroep ESCW een stappenplan, alsmede een monitoringssysteem op richting de directie.

Op 28 februari 2002 gaf de OR een positief advies over het voorstel tot samenvoeging. De dialoog met de OR over ESCW heeft veel tijd gevegd, maar leidde tot een tweetal expliciete uitingen van waardering van de OR over dit (reorganisatie)proces. Een succes dus. Ook is de relatie Productgroep CT/WK met de OR nu redelijk goed. Inmiddels was het informeel overleg met de Commissie van GO begonnen. Het GO is bepaald niet enthousiast over de grootte van de Productgroep CT/WK, maar gaf op 10 april 2002 een positief advies, met als voorwaarden:

- GS komen voor 1 januari 2003 met een visie op het besturingsconcept (met name over de grootte van de groepen en over de sectiecoördinatoren);
- het GO komt voor 1 oktober 2002 met aanvullende indicatoren om de samenvoeging van de Productgroepen CT en WK te monitoren;
- de evaluatie van het groeiontwikkeltraject van (E)SCW komt circa april 2004 in de OR, het GO en GS.

Hierna brachten de Productgroepen CT en WK het voorstel tot de samenvoeging in GS, die er op 23 april 2002 toe besloten. De Productgroepen CT en WK stelden voor verder te gaan onder de naam "Productgroep Waterstaat" (van de provincie Drenthe) vanuit de gedachte dat de namen van de vroegere diensten nu gesplitst voortleven in de namen van de huidige productgroepen. Het college wenst hier echter nog alternatieve namen voor. Ook besloot het college tot de (streef)formatie van 96,34 fte (61,5 + 35,84 - 1,0). Met het besluit van 27 april 2002 is ook het "ontwikkeltaject" (in de nota "groeimodel") formeel begonnen, inclusief de monitoring. Over dit traject wordt circa april 2004 gerapporteerd aan GS (via OR en GO). Op 20 juni 2002 vier(d)en de Productgroepen CT en WK hun gezamenlijk startfeest als bereikte mijlpaal.

2.9. Convenant Duurzaam Bouwen Drenthe

De provincie Drenthe, diverse gemeenten en vertegenwoordigers van woningcorporaties, architecten, bouwbedrijven, waterschappen en energiebedrijven hebben aangegeven op 14 februari 2002 het Convenant Duurzaam Bouwen Drenthe 2001 te ondertekenen. Daarmee verklaren zij zich akkoord met duurzame ambitieniveaus voor de ruimtelijke ordening en stedenbouw, woningbouw en renovatie, utiliteitsbouw en grond-, weg- en waterbouw. Uitgangspunt van het convenant is dat vanaf 2004 in Drenthe alleen nog maar duurzaam wordt gebouwd.

Met de ondertekening van het convenant op 14 februari 2002 is er een overeenkomst die provinciebreed, door gemeenten en alle betrokkenen uit de bouwwereld, gedragen wordt en die een sterke impuls vormt voor duurzaam bouwen in Drenthe.

2.10. Bouwfraude

Einde 2001 werd(en) door ontboezemingen van een voormalig financieel-directeur van aannemingsbedrijf Koop Tjuchem de (geruchten rond) bouwfraude (eigenlijk: aanbestedings-

fraude) actueel. Eigenlijk is dit een continu aandachtspunt, want de verschillen tussen de belangen van opdrachtnemers (aannemers) en opdrachtgevers (in de grond-, water- en wegenbouwsector bijna uitsluitend overheden) zijn enorm. De provincie besteedt jaarlijks zo'n € 30 miljoen.

2.11. Bezoekershuis heropend (Veenesluis)

De voormalige sluiswachterswoning van de Veenesluis is dit voorjaar opnieuw ingericht voor de (varende) recreant, maar ook voor bezoek van scholieren, etc. In huiselijke sfeer zijn met name de functies van onze scheepvaartkanalen in beeld gebracht.



Bezoekershuis bij
Veenesluis

2.12. Conclusie tussenbalans beheer wegen en kanalen medio 2002

Deze kan vooralsnog hetzelfde luiden als de conclusie over het jaar 2001: het gaat redelijk goed in het Drentse provinciale weg- en vaarwegbeheer.

3. Indicatieve vooruitblik beheer wegen en kanalen 2003

3.1. Vaarwegen

Afstandsbediening van bruggen en sluisen

De Productgroep WK heeft ten aanzien van geautomatiseerde of afstandsbediening van bruggen en sluisen enkele mogelijkheden op papier gezet. De ontwikkelingen gaan echter heel snel. Om een goed beeld van deze ontwikkelingen en de kosten te verkrijgen is de Productgroep WK bezig nog dit voorjaar een breed onderzoek op te starten met betrekking tot geautomatiseerde bediening. Onderdelen ten behoeve van dit onderzoek, waarvoor specifieke kennis noodzakelijk is, zullen worden uitbesteed.

Waterhuishouding

De maximale afvoer van water via het Noord-Willemskanaal (sluis de Punt en sluis Vries) bedraagt circa 19,8 m³/sec. Periodiek moet de maximale capaciteit gedurende korte perioden ingezet worden. Deze maximale capaciteit is theoretisch ook voldoende om de circa 2.000 ha landbouwgrond, die binnenkort via gemaal Leemdijk op de Witte Wijk wordt gepompt, via de Drentsche Hoofdvaart en het Noord-Willemskanaal (sluis Peelo) af te voeren. Onderzoek geënt op enkele perioden met extreme afvoer moet aantonen of deze capaciteit inderdaad voldoende is of dat de afvoer via sluis Vries en de Punt moet worden vergroot.

Waterakkoord Meppelerdiep/Overijsselsche Vecht

Aan dit waterakkoord wordt de laatste hand gelegd. Het waterakkoord regelt de afwatering van de stroomgebieden van onder andere het Meppelerdiep en de Overijsselsche Vecht. Een speciaal deel in het waterakkoord is het Draaiboek hoogwater Stroomgebied Meppelerdiep/Overijsselsche Vecht. In dit deel staat beschreven hoe wordt omgegaan met hoogwater. Dit wat betreft de organisatorische zaken alsook de mogelijke maatregelen die openstaan om uit te voeren. Indien de waterpeilen stijgen en de afvoeren groter, worden de verschillende gedefinieerde fasen doorlopen. In de periode van enorme neerslag in februari 2002 kwam naar voren dat het draaiboek goed aansluit op de praktijk.

Het Draaiboek waterbeheer provinciale vaarwegen in bijzondere omstandigheden: de provincie maakt net als alle andere beheerders een uitwerking van het hiervoor genoemde Draaiboek hoogwater Stroomgebied Meppelerdiep/Overijsselsche Vecht, aangevuld met de waterafvoer in Noord-Drenthe (Noord-Willemskanaal). Deze uitwerking gaat in op de handelingen die de provincie moet verrichten als er hoogwater is. Aan de ene kant gaat het dan om de interne organisatie en de advisering van het Provinciaal Coördinatiecentrum (PCC). Aan de andere kant moet onder andere gedacht worden aan het organiseren van noodlijken of het aanbrengen van ballast op de bruggen. Inhoudelijk is dit plan grotendeels gereed en bij de Productgroep WK aanwezig. In 2002 zal het in overleg met de waterschappen in een goede structuur worden opgeschreven.

Scheepvaart

Met de provincie Overijssel wordt bekeken in hoeverre het mogelijk is de vergunningverlening voor bijzondere transporten op de vaarroute Almelo-Coevorden voor het Drentse (korte) gedeelte te mandateren aan Overijssel.



Beroepsvaart op het provinciale kanaal tussen Emmen en Klazienaveen

3.2. Wegen

Grootonderhoudsprojecten

De grootonderhoudsprojecten 2003 zijn verzameld op bijlage 9 en op de kaart wegwerkzaamheden 2003.

Werken voor derden

Net als in 2001 (N34 en N48) en 2002 (N33 en N34) zal de Productgroep CT/WK doorgaan met werken voorbereiden en begeleiden voor Rijkswaterstaat Noord-Nederland (RWSNN). De samenwerking provincie (de Productgroep CT/WK)-RWSNN wordt steeds intensiever. Ook zijn oriënterende ambtelijke besprekingen gaande over overname van rijkswegen door de provincie.

Bijlagen

1

Lengte areaal wegen: stand op 1 januari 2002

Lengte areaal wegen: stand op 1 januari 2002

Wegnr.	Wegnaam	Beginpunt	Eindpunt	Weglengte (in km)			Oppervlakte verharding (in km ²)			Op/afrif	Voetpad	Op/afrif	
				Hoofdfrijbaan	Parallelweg	Fietspad	Parallelweg	Fietspad	Voetpad				
N353	Havelte - prov. Friesland	0,000	10,057	13,453	3,120	10,316	10,764	28,369	88,790	11,848	81,175	19,712	
N371	Assen - Pijlebrug	10,794	14,190	37,362	0,638	32,044	2,712	88,121	261,562	0,429	0,429		
N371A	Gedelte over Pijlebrug	3,750	41,158	0,478	0,290	0,452	4,452	0,870	2,775	1,110	1,110		
N371B	Verbindingsweg Norgenvaart	4,800	5,170	0,370	0,620	0,300	2,170	24,480	87,787	39,614	1,442		
N372	Peizermade - Leek	0,145	13,670	13,670	8,160	14,405	0,930		90,001				
N373	Norgterbrug - Roden	-0,061	8,180	15,096					296,829	11,848	81,175	19,712	
N374	Nieuw Bûnen - Hoogeveen	9,845	16,700	44,698	3,385	29,518							
		2,800	15,488										
		16,650	31,470										
		33,050	50,240										
N375	Eursinge - Meppel	-0,044	23,210	23,254		27,625			182,420		75,969		
N376	Rolde - Veenoord	7,500	23,030	29,939					187,634				
N377	De Krim - Coevorden	24,803	39,212	2,830	0,175	2,625	0,700	7,875	20,532	0,700	7,875		
N378	Gasselte - Eerste Dwaarsdiep	0,108	10,700	10,592	0,330	0,330	0,330	0,660	76,343	0,660	0,660		
N379	Gasselternijveen - Zwartemeer	0,000	16,875	30,744	28,462	2,080			186,119		78,271	3,848	
		17,085	23,095										
		26,900	34,759										
N381	Smilde - Emmen	52,900	91,600	38,700					306,029			53,778	
N382	Rondweg Coevorden	0,000	4,955	4,955	0,490	0,490	1,225	1,225	46,338	18,760	34,147	0,180	
N386	De Groeve - Peize	6,774	9,855	19,007	4,690	12,417			116,353				
		12,900	28,826										
N391	Ter Apel - Emmen	0,017	10,483	10,466					65,936				
N851	Rogat - Meppel	7,593	12,850	5,257	2,725	0,208	11,990	0,624	48,995	11,990	0,624	17,443	
N852	Hoogeveen - Hollandscheveld	-0,085	1,856	7,463		8,304			43,000		22,836		
		2,405	7,927										
N853	Emmen - Schoonebeek	38,950	46,373	8,525	8,620	8,620	23,705		55,948		23,705		
N854	Dalen - Zveeloo	46,870	47,972						73,057	1,460	26,776		
		0,065	10,275	11,065	0,365	9,395							
N855	Spier - Nijnsleek	11,875	12,730	22,831	18,787				138,563		51,664		
		12,700	20,115										
		21,512	22,622										
		23,321	25,962										
N856	Westerbork - Beilen	2,500	7,072	4,572		4,572			24,232		11,430		
N857	Rolde - Borger	0,030	10,927	10,897		10,570			67,372		31,710		
N858	Norg - Dondereen	7,190	13,252	6,062		5,545			35,317		15,249		
N862	Emmen - Nieuw Schoonebeek	2,690	7,954	12,697	7,413				88,910		20,386	5,040	
		9,900	14,747										
N863	Coevorden - Nieuw Schoonebeek	15,342	17,928	18,125	18,425				123,250		50,669		
		1,580	9,570										
		11,640	17,495										
N819	Huis ter Heide - Veenhuizen	18,590	22,870	9,170	9,170				55,020		25,218,000		
N862	Prov. Groningen - De Groeve	3,050	12,220	1,617	1,617				9,379		3,628,000		
N879	Zevenhuizen - Haulenwijk	2,783	4,400	1,544	1,544				9,264		4,635,000		
		9,725	11,269										
Totaal				415,439	15,718	271,223	60,404	34,198,100	2,792,227	60,404	34,198,100	6,559	95,973

	Oppervlakte verharding			Op/afrif
	Hoofdfrijbaan	Parallelweg	Voetpad	
Asfalt	2782595	57458	434130	3384960
Beton	9632	830	276516	288917
Elem.	2116	39935	6559	48610
Totaal	2792227	60404	750581	3722487

* Hoofdfrijbaan de in het gedrukte getallen zijn de werkelijke gemeten afstanden.

2. Financieel resultaat managementcontracten 2001 in één oogopslag (bedragen in euro's)

Landwegen

	Man.contract	Realisatie	Verschil	Uitgesteld	"Zuiver resultaat"
Inkomsten:					
Budget volgens contract	11.169.736	11.132.300	37.436-		
Inkomsten uit leges etc.	9.076	6.911	2.165-		
Overige inkomsten	25.412	194.039	168.627		
Totaal "inkomsten"	11.204.224	11.333.250	129.026		
Bestedingen:					
Apparaatskosten	2.929.300	2.939.497	35.702-		
- kosten 55+	165.603	182.550			
- kosten overuren	27.227	35.785			
Klein onderhoud	3.239.990	3.391.316	151.326-		
Groot onderhoud (deklagen)	4.277.220	3.927.950	900.613		
- uitgestelde werken	551.343			483.000	
- "overige" projecten	226.890	488.367	261.477-		
Kosten overige afdelingen	110.758	54.861	55.897		
Kapitaallasten steunpunten	355.560	355.207	353		
Totaal uitgaven	11.883.891	11.375.533	508.358		
Resultaat (van/naar fonds)	679.667-	42.283-	637.384	483.000	154.384

Vaarweg Meppel - De Punt

	Man.contract	Realisatie	Verschil	Uitgesteld	"Zuiver resultaat"
Inkomsten:					
Rijksbijdrage 2.870.919		3.285.874	414.955		
Prov. bijdrage	272.150	302.380	30.230		
Doorberekening pompkosten	182.006	208.134	26.128		
Overige inkomsten:					
- vergoedingen lig-/aanlegplaatsen	8.100	7.260	840-		
- bediening Meerbrug	4.992	4.532	460-		
- overige		63.890	63.890		
Totaal "inkomsten"	3.338.167	3.872.070	533.903		
Bestedingen:					
Apparaatskosten*	901.236	893.215	6.541		
- kosten 55+	223.197	245.498			
- overuren	40.840	20.019			
Klein onderhoud	986.515	854.244	132.271		
Groot onderhoud	1.427.138	1.405.394	561.742		
- uitgestelde werken	539.998			300.000	
Kapitaallasten "BOS-data"	10.094	via Hfds.4	10.094		
Totaal uitgaven	4.129.018	3.418.370	710.648		
Resultaat (van/naar fonds)	790.851-	453.700	1.244.551	300.000	944.551

Overige vaarwegen

	Man.contract	Realisatie	Verschil	Uitgesteld	"Zuiver resultaat"
Inkomsten:					
Provinciaal budget	2.442.411	2.442.411	-		
Aanpassingsbijdrage	52.462	52.462	-		
Waterhuish. bijdr. Meppelerdiep	359.904	374.555	14.651		
Waterhuish. bijdr. it Suydevelt	361.345	376.054	14.709		
Doorberekening pompkosten	95.378	151.404	56.026		
Overige (huren en pachten)	4.538	8.999	4.461		
- overige	2.269	90.380	88.111		
Totaal "inkomsten"	3.318.307	3.496.265	177.958		
Bestedingen:					
Apparaatskosten	907.561	958.076	62.476-		
- kosten 55+	181.011	201.435			
- kosten overuren	27.227	18.764			
Klein onderhoud	809.998	704.988	105.010		
Groot onderhoud	1.232.920	507.550	1.415.116		
- uitgestelde werken	689.746			760.000	
Totaal uitgaven	3.848.463	2.390.813	1.457.650		
Resultaat (van/naar fonds)	530.156-	1.105.452	1.635.608	760.000	875.608

3. Realisatie groot onderhoud wegen 2001 (bedragen in euro's)

Wegnummer	Beginpunt	Eindpunt	Maatregel	Opmerkingen (schadebeeld)	Rayon	Wegcat.	Teer	Lengte in km	Planning WK
N364	2.290	13.290	Overdracht aan gem. Emmen	Afkoopsom	Oost			11.000	158823
N371	31.400	32.400	Versmallen/MUP-maatregelen		West	3	ja	1.000	
N371	32.590	36.600	Frezen + dek-/fussenlaag	Bezuiden tussenslaag	West	3	ja	4.010	499158
N373**	13.944	14.890	Verbreding + deklaag		West	3	ja	946	485545
N374	3.150	9.240	Deklaag	Spoorvorming + rotonde	Oost	2	nee	6.090	555881
N374	34.300	34.660	Frezen + deklaag		West	2	ja	360	56723
N375*	0.000	0.550	Deklaag		West			550	77143
N376	29.495	30.244	Frezen + deklaag		Oost	2	nee	749	84970
N376	35.900	36.556	Deklaag		Oost	2	nee	656	99832
N386*	18.432	22.400	Deklaag		West	3	nee	3.968	
N386*	25.860	26.675	Deklaag		West	3	nee	815	
N851**	8.540	8.550	Reconstructie Rogat		West	2	nee	10	149747
N851	12.000	12.200	Minstens frezen + deklaag	Bijdrage in rotonde	West	2	nee	200	48554
N852	739	1.856	Frezen + deklaag	Spoor-/ribbelvorming	West	2	ja	1.117	138403
N853	39.577	39.850	Deklaag	Gemeente Hoogeveen	Oost	2	nee	273	47647
N853	40.970	40.970	Aanpassen electr. installatie	Scheurvorming	Oost	2		-	22689
N855	1.855	2.800	Verbreden, profleer-/deklaag		West	2	ja	945	158823
N855	12.700	14.300	Verbreden + deklaag		West	3	nee	1.600	326722
N857	8.000	8.950	Deklaag		Oost	2	ja	950	208966
N857	9.500	10.495	Deklaag		Oost	2	ja	995	
N862	3.420	5.780	Deklaag	Spoorvorming	West	2	nee	2.360	272268
							totaal	27.594	3233071
Reguliere fietspaden:									
F376	20.055	23.000	Deklaag	Onvlakheden	Oost	2	ja en nee	2.945	138857
	24.880	29.100	Deklaag	Onvlakheden	Oost	3	nee	4.220	115.260
F379	0.000	4.000	Deklaag	Onvlakheden	Oost	2	nee	4.000	170.168
F386**	7.700	8.000	Deklaag	Onvlakheden	West	3		-	
F854	11.875	12.705	Reconstructie beton	Onvlakheden	Oost	2	nee	830	167.899
F862	15.342	17.928	Reconstructie beton	Onvlakheden	Oost	3	ja	2.586	352.133
							totaal	14.581	944.317
Reserve projecten:									
N371	24.850	27.490	Deklaag		West	3	ja	2.640	317.646
N855	16.990	19.420	Verbreden + deklaag	Scheurvorming	West	2	ja	2.430	432.453
N855	19.425	19.425	Brug Wapserveense Aa		West	2			226.890
							totaal	5.070	976.989
Reserve projecten fietspaden:									
F353**	0.000	4.500	Deklaag + ged. beton	Onvlakheden	west	3	??	4.500	297.226
F371***	24.850	27.490	Reconstructie beton	Onvlakheden	west	2	nee	2.640	317.646
							totaal	7.140	614.872
				Kosten WK					
					Totaal (incl. reserve)				5.769.248
					Reserve				1.591.861
					Jaarplanning excl. reserve				4.177.387
					Budget				4.277.220

* toegevoegd

** doorgeschoven naar 2002

*** doorgeschoven naar 2003

4. Realisatie groot onderhoud 2001 Vaarweg Meppel-De Punt (bedragen in euro's)

Object/locatie	Planning 2001	Maatregelen	Realisatie
Noord Willemskanaal			
Oever Brug de Punt-Oosterbroek	88.487	Onderhoud oeverconstructie met natuurtechnische aanpassing.	Bestek voorbereid. Aanvraag sub. Interreg II
Oudemolensebrug, Taarlozebrug	4.538	Betondeparatie 's Oudemolensebrug. Taarlozebrug (Spok)	Gereed
Brug Assenwijk	24.958	Meerjaarlijkse staalkonservering	Gereed
Brug sluis Vries	18.151	Meerjaarlijkse staalkonservering	Gereed
Sluis Vries	871.258	Renovatie: hydraulisch maken bewegingswerken, onderhoud deuren, nieuwe wachtgelegenheid	Gereed
Drentsche Hoofdvaart			
Oeverbeplanting	11.345	Onderhoud en verbeteren oeverbeplanting	Gereed
Pieter Hummelbrug, lessenaar en bewegingswerk	27.227	Elektrische installatie vervangen ivm bedrijfszekerheid en aantakingsveiligheid	Gereed
Pieter Hummelbrug, wachtvoorziening	38.571	Verbetere wachtvoorziening. Aanpassing aan huidige arbo-eisen	Gereed
Pieter Hummelbrug, staalkonservering	27.227	Meerjaarlijkse staalkonservering	Gereed
Diverse bruggen, sluisen en gemalen	18.151	Diverse kleinere meerjaren onderhoudswerkzaamheden en inspectie's	Gereed
Norgebrug 113.445		Renovatie historische brug. Totale kosten circa 2 miljoen. Gereed 2002	Werk in uitvoering, gereed 2002
Veenhoopsbrug	22.689	Engineering ontwerp nieuwe val. Verbetering in 2002. Kosten f 590.000,-	Bestek gereed, aanbesteding 2002
Brug Oranjekanaal	9.983	Betondeparatie's, conservering leuningen (Spok)	Gereed
Gemaal-gebouwen Uffelterluis	34.034	Restauratie gebouwen. Financiering f 325.000,- uit opbrengst woningen, arbo-voorzieningen	Deels gerealiseerd
Wortingtonpomp Haarsluis	21.781	Revisie 2 pompen incl vacuumpompen, incl vervanging lagere en conservering buizen	Doorgeschoven naar 2002
gemaal Haarsluis, Uffelte,Paradijs	47.647	Vervanging Vacuumpompen (3 x)	
Dr. Hoofdvaart km 43,7-44,2	36.302	Baggeren ivm bereiken ingrijpdiepte globaal 4000 m3.	Vertraging tgv procedures vergunningen
Recreatievaart-voorzieningen	11.345	Kleinschalige maatregelen: deels herinrichting ivm ligplaatsenbeleid.	Vertraging in vaststelling ligplaatsbeleid
Totaal	1.427.139		

5. Realisatie groot onderhoud Zuid-Drentse vaarwegen 2001 (bedragen in euro's)

Object/locatie	Planning 2001	Maatregelen	Realisatie
Recreatievaart voorzieningen	9.076	Kleinschalige voorzieningen	Deels gerealiseerd
Revisie's diverse kunstwerken WE	11.345	Verzameling kleinere revisie's voortvloeiend uit inspectie's	Gereed
Arbo-voorzieningen	4.538	Terreinaanpassingen objecten	Gereed
Hoogveensche Vaart			??
Diverse objecten (SPOK)	14.067	Kleinere betonreparatie aan o.a viaduct Altevener	bestek is deels voorbereid
Bewegingsw. en electr. inst Nw Brugsluijs	22.689	Vervanging beweg. werken en electr. instal. Nw Br sluis >kosten 2002 f 1.150.000.--	Gereed
Rogastluis /Ossesluis/ Nw Brugsluijs	11.345	2 jaarijke controle Flygt pompen : 6 stuks	
Verl Hoogev Vaart (Oost)			
Diverse objecten (SPOK)	59.899	Herstel looppad +sijlilaag Drift-,Daler-,Hesseler-, Haar-, Hoolbrug , Brug 4	Gereed
Geleidewerken div. Bruggen	24.958	Vervangen verrotte geleidewerkpalen	Gereed
Oranjesluis (Bladderswijk)	68.975	Vervanging bovendeuren lvm slechte staat	Gereed
Noordschetsluis pompen	5.445	2 jaarijke controle Flygt pompen : 2 stuks	Gereed
Brug 23 te Emmen	24.050	Revisie bewegingswerk, aambrengen landverks.einen en slagbomen.	voorbereiding gereed, uitvoering aprtil 2002
Nabij Noordscheschut, km 29.6-30.6, ca 833 m	249.579	Houten damwand tpv te lage dijk vervangen door betonnen damplanken.	In uitvoering
Nabij Nieuwoord, ca 25 m1	9.983	Verzakte palenrij vervangen door hergebruik Azobe incl nat. techn. voorz.	In uitvoering
Nabij Geesbrug km 36.2-36.5, ca. 232 m1	73.512	Verzakte palenrij vervangen door betonconstructie incl nat. techn. voorz.	In uitvoering
Nabij Zwinderbrug km 37.7-38.9, 1045 m	308.571	Verzakte palenrij vervangen door verlaagde betonconstructie + nat. techn. voorz.	In uitvoering
Nabij Dalerbrug km 41.7-42.3, 526 m	156.554	Verzakte palenrij vervangen door verlaagde betonconstructie + nat. techn. voorz.	In uitvoering
Bodem nabij Ericasluis en bocht Bladderswijk	70.790	Aanbrengen bodembescherming en baggeren verontdiepingen	In uitvoering
Bladderswijk			
Oever km 1.83 - km 2.03	14.521	Bovenkant verrotte oeverconst (circa 200 m1 schoeideel) wijzigen in talud bescherming	In uitvoering
Steltjeskanaal			
Oever Kuipersbrug Zw 80 m1 en Nw 291 m1	74.874	Aanbrengen beschoeiing met bijkomende werkzaamheden	In uitvoering
Zijlakte Nw Amsterdam - ca 500 m1	43.109	Klinkerstopeling herzetten - circa 500 m1	In uitvoering
Totaal	1.232.921		

6. Planning groot onderhoud wegen 2002 (bedragen in euro's)

Wegnummer	Beginpunt	Eindpunt	Maatregel	Opmerkingen (schadebeeld)	Rayon	Wegcat.	Teer	Lengte	Kosten WK	
Reserveprojecten 2001										
F353	0,000	4,500	Deklaag	Onvlakheden	West	-	?	4500	320.000	
N373	12,670	14,890	Deklaag		West	2	ja	2080	400.000	
N376	31,230	31,600	Frezen en prof + deklaag	Scheurvorming	Oost	3		370	63.500	
N379	20,100	21,600	Reconstructie Roswinkel (deklaag)	Scheurvorming	Oost	-	ja	1500	227.000	
F386	8,290	9,860	Deklaag	Scheurvorming	West	-	?	1570	115.000	
N855	1,245	4,750	Verbreden (excl. Deklaag)	Scheurvorming	West	2	ja	3505	225.000	
N855	19,420	19,430	Brug Wapserveense Aa		West	-	?	10	225.000	
F863	12,200	15,900	Deklaag		Oost	-	?	3700	200.750	
									1.776.250	
Reguliere projecten										
N371	4,600	5,340	Frezen + Deklaag	Spoorvorming	West	2		740	180.000	
N371	5,340	5,808	Frezen + deklaag (halve rijbaan)	Spoorvorming + gaten	West	2		468	32.000	
N374	11,948	13,360	Frezen + profileer- en deklaag	Spoorvorming + scheurvorming	Oost	2		1412	181.000	
N374	49,600	50,200	Aanpassingen i.v.m. overdracht		West	-		35.000		
N381*	55,557	60,900	Reconstructie asfalt	Spoorvorming	West	1		5343	635.000	
N381	63,700	65,150	Frezen + deklaag	Scheurvorming en Gaten	Wets	1		1450	350.000	
N381	71,400	72,020	Bakfrezen + deklaag (afrit rechts)	Spoorvorming	West	2		620	45.000	
N863	18,590	22,870	Frezen + profileer- en deklaag	Spoorvorming + scheurvorming	Oost	2		4280	635.000	
									2.093.000	
Reguliere fietspaden										
F371	40,700	41,159	Bakfrezen + dunne deklaag	Verzakking + rafeling	West	-		459	42.000	
F372	11,450	12,820	Deklaag	Onvlakheden	West	-		1370	62.000	
F376	7,500	7,715	Deklaag	Onvlakheden	Oost	-		215	10.000	
F386	14,990	15,460	Deklaag (links en rechts)	Onvlakheden	West	-		470	35.000	
F857	2,000	5,700	Deklaag	Onvlakheden	Oost	-		3700	181.500	
									330.500	
Reserveprojecten inclusief fietspaden										
N371	10,230	10,790	Frezen + deklaag	Spoor- en scheurvorming	West	3		560	90.000	
N371	26,600	27,490	Deklaag	Spoorvorming en emulsiebeton	West	2	ja	890		
N371	24,800	27,490	Reconstructie beton	Wortelschade	West	-		2640	410.000	
F372	6,660	8,335	Deklaag	Onvlakheden	West	-		1675	75.000	
N374	20,054	20,928	Bakfrezen + deklaag	Scheurvorming	Oost	2		874	225.000	
N376	7,590	11,960	Bakfrezen + deklaag	Scheurvorming	Oost	2		4010	625.000	
N376	24,800	29,495	Bakfrezen + deklaag	Scheurvorming en onvlakheden	Oost	2		4695	725.000	
N386	6,774	7,048	Deklaag	Scheurvorming	Oost	3		274	40.000	
N852	4,610	7,927	Profileer- en deklaag	Scheurvorming + onvlakheid	West	3		3317	p.m.	
N855	16,990	19,420	Verbreden + deklaag	Scheurvorming	West	3		2430	370.000	
N857	4,980	6,500	Deklaag	Scheurvorming	Oost	3		1520	p.m.	
N857	6,995	7,480	Deklaag	Scheurvorming	Oost	3		485	p.m.	
									2.560.000	
* doorgeschoven naar 2003										
				Kosten WK	Totaal (inclusief reserve)					6.759.750
					Reserve					2.560.000
					Jaarplanning ex. res.					4.199.750
					Budget					4.174.750

7. Voortgang groot onderhoud Vaarweg Meppel-De Punt per 1 juni 2002 (bedragen in euro's)

Object/locatie	Planning 2002	Maatregelen	Voortgang per 1 juni 2002
<i>Noord Willemkanaal</i>			
Oever brug de Punt-Oosterbroek	120.000	Onderhoud oeverkonstr + natuurtechn aanpassing	Interreg III-gelden en PLOP gelden voor extra aanpassing afgewezen. Start uitvoering daardoor vertraagd. Kosten 2003 : 80.000,-- euro Najaar 2002
Taarloose, Oudemolensebrug	9.000	Betonreparaties (spok)	Najaar 2002
<i>Drentsche Hoofdvaart</i>			
Beplantingsplannen oevers en terreinen	10.000	Uitvoeren oeverbeplantingsplan	Najaar 2002
Revisie's uit onderhoudsronde objecten	12.000	Diverse kleinere meerjaren Onderhoudswerk	Zijn deels in uitvoering.
Norgerbrug 680.000		Renovatie historische brug	is afgerond. Totale kosten 750.000 euro.
Worthingtonpomp Haarsluis	23.000	Revisie 2 pompen	Geschiedt na het pompeizoen
Val Veenhoopsbrug	348.000	Vervanging val Veenhoopsbrug.	Bestek is gereed. Aanbesteding medio 2002
Sluizen Drentsche Hoofdvaart	140.000	Electrificeren deurschulven. Totale kosten 270.000,-- euro.	Eerste ontwerp (met historisch beeld) is in ontwikkeling.
Gemaal-gebouwen, sluisgebouw	34.000	Restauratie gebouwen, arbo-voorz, stijlaanpassingen	Deels in uitvoering
Gemaal-gebouwen Dieversl, Haveltersl.	8.200	Betononderhoud gemalen	uitvoering najaar 2002
Drentsche Hoofdvaart te Meppel	15.000	Baggeren ondieptes havengebied te Meppel.	Uitvoering in het najaar
Gemaal Haarsluis, Uffelle, Paradijs	47.000	Revisie vacuumpompen (3 x)	Uitvoering na het pompeizoen.
<i>Meppelerdiep</i>			
Meppelerdiep: Kaapbrug <-> Galgenk brug	45.000	Baggeronderhoud Meppelerdiep/inrichten depot	Eerste baggerwerken zijn verricht. Het depot is deels ingericht.
Recreatievaart-voorzieningen	11.000	Kleinschalige maatregelen, waaronder bezoekershuis	Deels gereed
Waterbodemonderzoek	15.000	Peilingen en milieuhygiënisch waterbodem onderzoek	Najaar 2002
Totaal	1.517.200		

8. Voortgang groot onderhoud Zuid-Drentse vaarwegen per 1 juni 2002 (bedragen in euro's)

Object/locatie	Planning 2002	Maatregelen	Voortgang per 1 juni 2002
Recreatievaart voorzieningen	20.000	Kleinschalige voorzieningen oever + sluissterrein	
Revisie's diverse kunstwerken WE	12.000	Revisie's => uit inspectie's kunstwerken. terreinaanpassingen objecten	Deels in uitvoering Gereed
Arbo-voorzieningen	5.000		Najaar 2002
Waterbodemonderzoek div. locaties	15.000	waterbodemonderzoek tbv baggenwerk	
Hoogeveense Vaart (West)	11.400	Staalconservering /betonreparatie objecten	Vertraging tgv vertraging werken derden
Diverse objecten (SPOK)	752.000	Renovatie sluiswerken	
Nieuwe Brugsluis	27.300	Revisie vlinderklep	
Afsluitwerk Nw Brugsluis	20.500	Baggeren ondieptes en in depot zetten te Rogat	Najaar 2002
Baggenwerk Hoogeveense Vaart			
Verl Hoogeveense Vaart (Oost)			
Diverse objecten (SPOK)	23.200	Metselwerk landhoofden draaibruggen verbeteren.	
Brug 23	56.000	Diverse verbeteringen	Gereed
Nabij Zwinderen km 36.5 - 37.6	351.000	Verbetering paalbeschoeiing	Bestek gereed. Aanbesteding medio 2002
Haarbrug- Holsloot 921 m1	75.400	Verbetering paalbeschoeiing	Bestek gereed. Aanbesteding medio 2002
Nabij Oosterveense brug	23.000	Verbetering damwand mbt uitklimvoorzieningen	Bestek gereed. Aanbesteding medio 2002
Bladderswijk			
oevers ca. km 1.48 - 2.65	112.400	Vervangen deel damwand door taludbescherming	Bestek gereed. Aanbesteding medio 2002
Stieltjeskanaal			
Oevers km 3,22-3,30 en 5,42-5,66	28.600	Afbranden st. damwand + plaatsen schoeidelen Beton reparatie vaste brug St. Kanaalsluis.	Bestek gereed. Aanbesteding medio 2002 Najaar 2002
Stieltjeskanaalsluis	7.000		
Zijltak			
Nw Amsterdam	31.500	Verbeteren laatste traject steenstapelijng.	Bestek gereed. Aanbesteding medio 2002
Totaal	1.571.300		

9. Planning groot onderhoud wegen 2003 (bedragen in euro's)

Wegnr.	Beginpunt	Eindpunt	Maatregel	Opmerkingen (schadebeeld)	Rayon	Weg-categorie	Teer	Lengte in km	Kosten WK	
Reserveprojecten 2002										
N371	10,230	10,790	Frezen + deklaag		West	3		560	90.000	
N371	26,600	27,490	Deklaag	Spoorvorming en emulsiebeton	West	2	ja	2.640	410.000	
F371	24,850	27,490	Reconstructie beton	Wortelschade	West	-		2.640	75.000	
F372	6,660	8,335	Deklaag	Onvlakheden	West	2		1.675	225.000	
N374	20,054	20,928	Bakfrezen + deklaag	Scheurvorming	Oost	2		874	625.000	
N376	7,590	11,960	Bakfrezen + deklaag	Scheurvorming	Oost	2		4.370	725.000	
N376	24,800	29,495	Bakfrezen + deklaag	Scheurvorming en onvlakheden	Oost	2		4.695	40.000	
N386	6,774	7,048	Deklaag	Scheurvorming	West	3		274	p.m.	
N852	4,610	7,927	Prof + deklaag	Scheurvorming + onvlakheid	West	3		3.317	370.000	
N855	16,990	19,420	Verbreden + deklaag	Scheurvorming	West	3	ja	2.430	218.000	
N857	4,980	6,500	Deklaag	Scheurvorming	Oost	3		1.520	80.000	
N857	6,995	7,480	Deklaag	Scheurvorming	Oost	3		485	2.858.000	
Reguliere projecten										
N374	20,928	23,000	Reconstructie ????	Scheurvorming	Oost	2		1.000	350.000	
N375	6,200	8,995	Proffleer- en deklaag	Scheurvorming + spoorvorming	West	2		2.795	325.000	
N375	19,000	19,000	Reparatie asfalt nabij viaducten	Langsonvlakheid	West	2			125.000	
N376	29,500	30,250	Deklaag	Scheurvorming	Oost	2		750	99.000	
N381*	55,557	60,900	Reconstructie asfalt		Spoorvormin West	1			p.m.	
N852	1,000	1,856	Frezen + deklaag	Scheurvorming	West	2		856	p.m.	
Reguliere fietspaden										
F353	4,500	7,200	Deklaag	Scheurvorming + onvlakheden	West	-	nee	2.700	120.000	
F371	32,600	34,600	Reconstructie beton	Scheurvorming + onvlakheden	West	-	nee	2.000	230.000	
F376	29,300	30,350	Deklaag	Onvlakheid	Oost	-		1.050	114.000	
F379	34,470	34,759	Deklaag	Onvlakheid	Oost	-		289	17.600	
									p.m.	
									481.600	
Reserveprojecten incl. fietspaden										
F371	24,850	27,490	Reconstructie beton	Onvlakheden	West	-	nee	2.640	526.000	
N381	82,000	84,966	Proffleer- en deklaag	Spoorvorming en emulsiebeton	Oost	1	nee	2.966	154.000	
F853	46,870	47,972	Deklaag	Onvlakheid	Oost	-		1.102		
F855	23,580	25,962	Deklaag	Onvlakheid	West	-	ja	2.382	250.000	
N854			Oosterhesselerbrug	Vervangen dek	West	-		0	930.000	
									5.168.600	
									930.000	
									4.238.600	
									4.258.245	
* doorgeschoven van 2002										
				Kosten WK						Totaal (inclusief reserve)
										Reserve
										Jaarplanning ex. res.
										Budget

10 Conceptplanning groot onderhoud vaarweg Meppel-De Punt 2003 (bedragen in euro's)

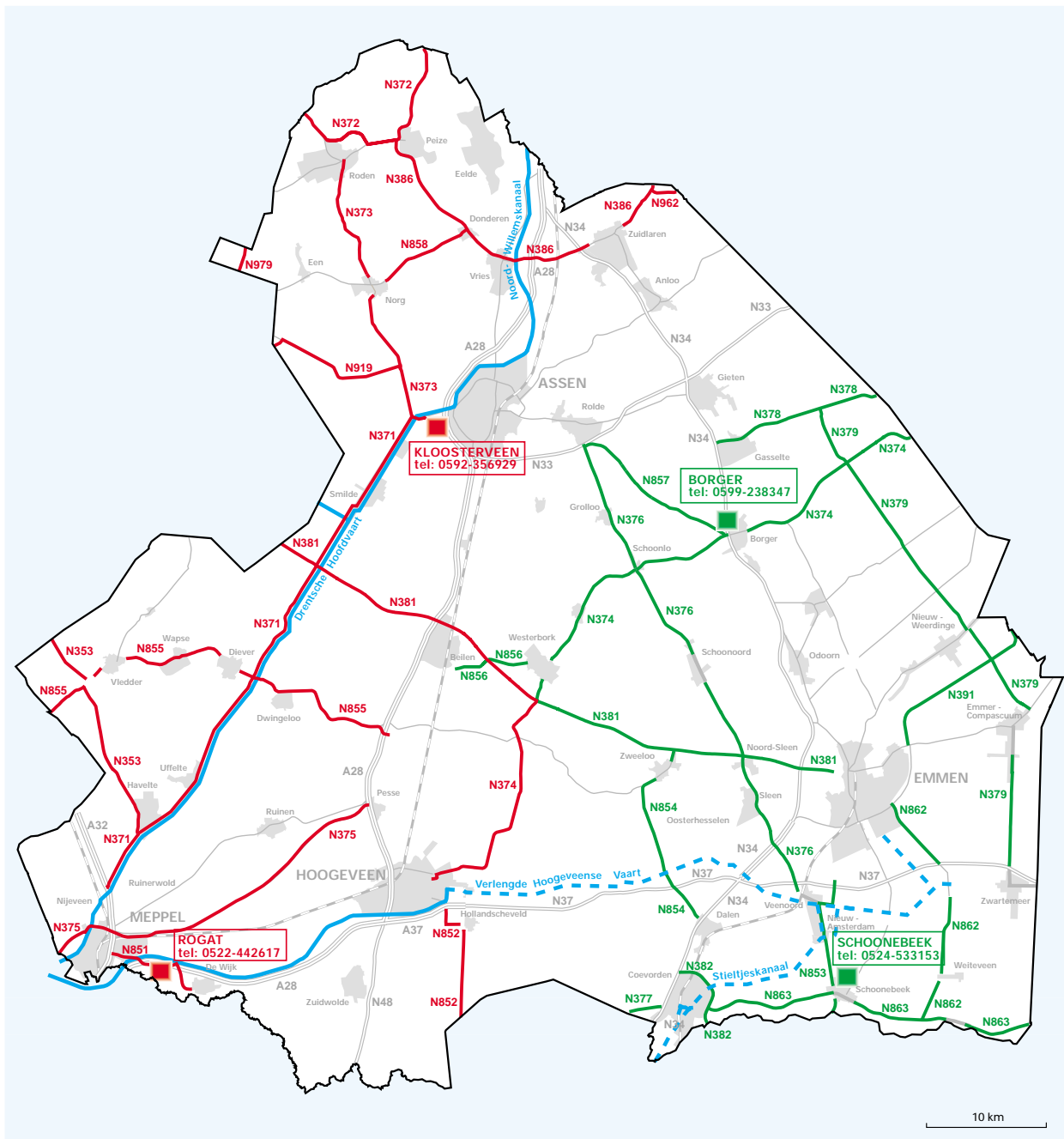
	Object/locatie	Planning 2003	maatregelen
<i>Noord Willemskanaal</i>			
Oevers	oever brug de Punt -Oosterbroek	80.000	Onderhoud oeverkonstr + natuurtechn aanpassing
	Val Vriesebrug	340.000	Aanpassing via ICES-subsidie aanvraag. Vervolg uit 2002 Vervanging val Vriesebrug
Oevers	damwanden Smilde	100.000	Verbeteringen op diverse locaties
<i>Drentsche Hoofdvaart</i>			
Kunstwerken	Revisie's uit onderhoudsronde objecten	42.000	Diverse kleinere meerjaren onderhoudswerk o.a Pijlebrug
	Wortingtonpomp ...sluis	23.000	Revisie 2 pompen
	Stork Bosman pompen	30.000	Meerjaarlijkse controle
	Sluizen Drentsche Hoofdvaart	130.000	Electrificeren deurschuiven 2e fase. Totale kosten 270000 euro
	Gemaal-gebouwen, sluisgebouw	205.000	Restauratie gebouwen, arbo-voorz, stijlaanpassing Betononderhoud gemalen
<i>Bodem</i>	Dr. Hoofdvaart te Meppel/ 6sluizen	35.000	Baggeren ondieptes en in depot brengen
<i>Meppelerdiep</i>			
Bodem	Meppelerdiep: Kaapbrug <-> Galgenk brug	45.000	Baggeronderhoud Meppelerdiep 2e fase
<i>Diversen Mep. de Pun Recreatievaart-voorzieningen</i>			
	Diverse objecten (SPOK)	10.000	Kleinschalige maatregelen, waaronder bezoekershuis
	Waterbodemonderzoek	11.000	Staalconservering /betonreparatie objecten
		10.000	Pellingen en milieuhygiënisch waterbodem onderzoek
	Totaal	1.061.000	

11 Conceptplanning groot onderhoud Zuid-Drentse vaarwegen 2003 (bedragen in euro's)

Object/locatie		Planning 2003	Maatregelen
Algemeen	Recreatievaart voorzieningen	10.000	Kleinschalige voorzieningen oever + sluissterrein
	Revisie's diverse kunstwerken WE	10.000	Revisie's => uit inspectie's kunstwerken. terreinaanpassingen objecten
Kunstwerken CIV	Arbo-voorzieningen	5.000	waterbodemonderzoek tbv baggerwerk
	Waterbodemonderzoek div. locaties	7.000	Staalconservering /betonreparatie objecten
	Diverse objecten (SPOK)	22.000	2 jaarlijkse Controle Flytpompen
Gemalen	Rogat, Osse, Nw Brug, Noordseschut		
Hoogeveense Vaart (West)	Nieuwe Brugsluis	50.000	Renovatie sluiswerken Afronding
Kunstwerken WE			
Verl Hoogev Vaart (Oost)			
Kunstwerken CIV	Geleidewerken Daler-, Driftbrug	38.000	Vervanging ivm verrotte constructie
	Noordseschut sluisdeuren	36.000	Vervanging staats + taatsschoenen benedendeuren
Oevers	Nw Amsterdam 1e fase > km 35-35.5	180.000	Afbranden staal + plaatsen beton 4,5 m, incl 300m afmeervoorziening
Oevers	Erica 1e fase > km 54,3-54,8	175.000	Afbranden staal + plaatsen beton, 4m laag, +blokkenmat
Oevers	Zwinderen > Driftbrug Km 39,3-40,6	395.000	Hout verlagen + plaatsen beton laag 4m + blokkenmat
Waterbodem	Baggerwerk Verl Hoogeveense Vaart	100.000	Baggeren ondieptes en verwerken (ism waterschap)
Stieltjeskanaal	Kruising met Dommerskanaal	46.000	Staal verlagen + stortsteen over 4x 70 m ¹
Coevorden Vechtkanaal oever	Langs spoorbaan 750 m ¹ fase 1	256.000	Hout verlagen + plaatsen beton laag 4,5 m + blokkenmat/bestorting
Totaal		1.340.000	

Kaarten

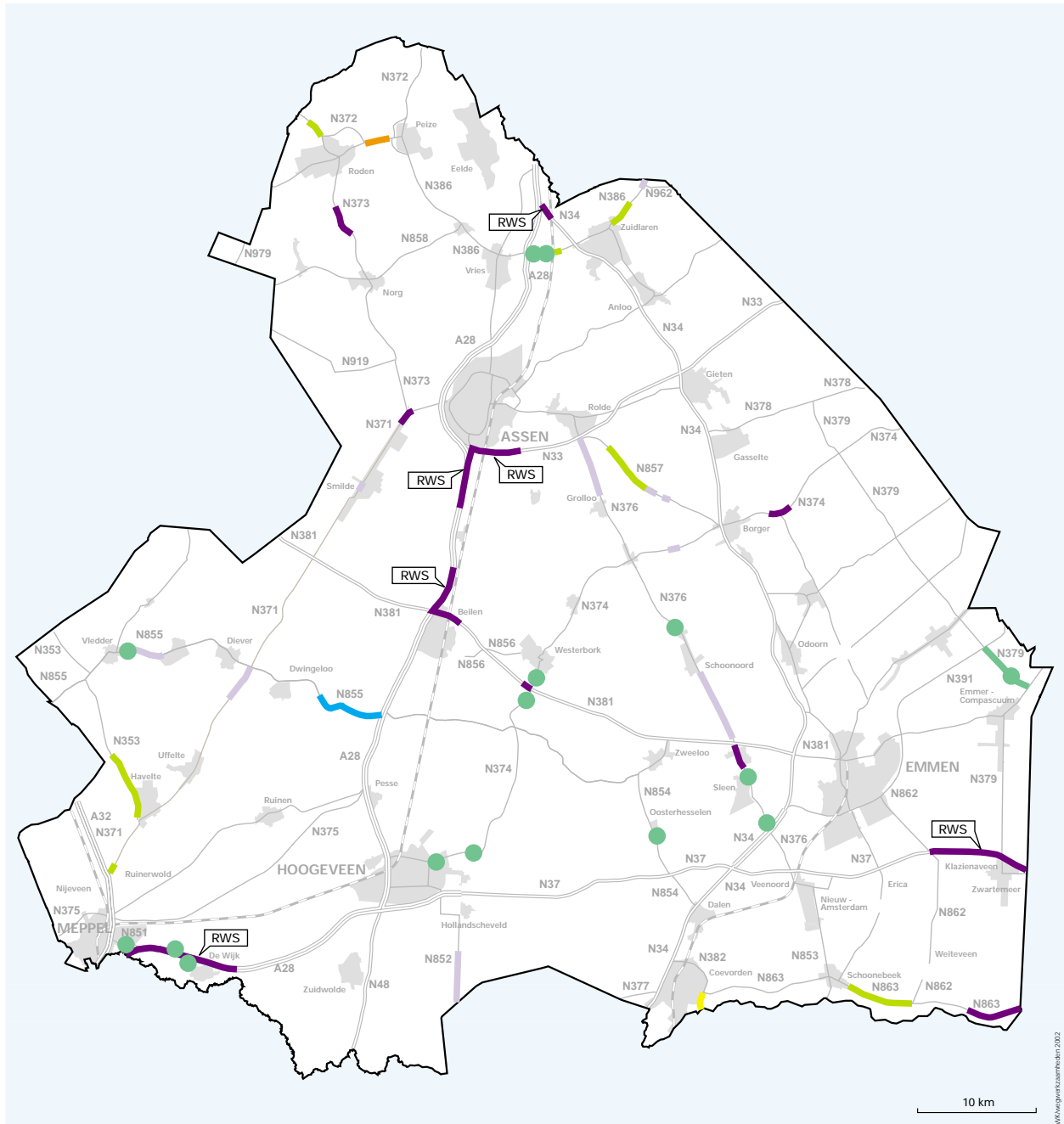
1 Wegwerkzaamheden 2001



LEGENDA

- | | | |
|---|---|--|
| ■ lokatie steunpunt rayon west | — wegen rayon west | — kanalen rayon west |
| ■ lokatie steunpunt rayon oost | — wegen rayon oost | - - - kanalen rayon oost |

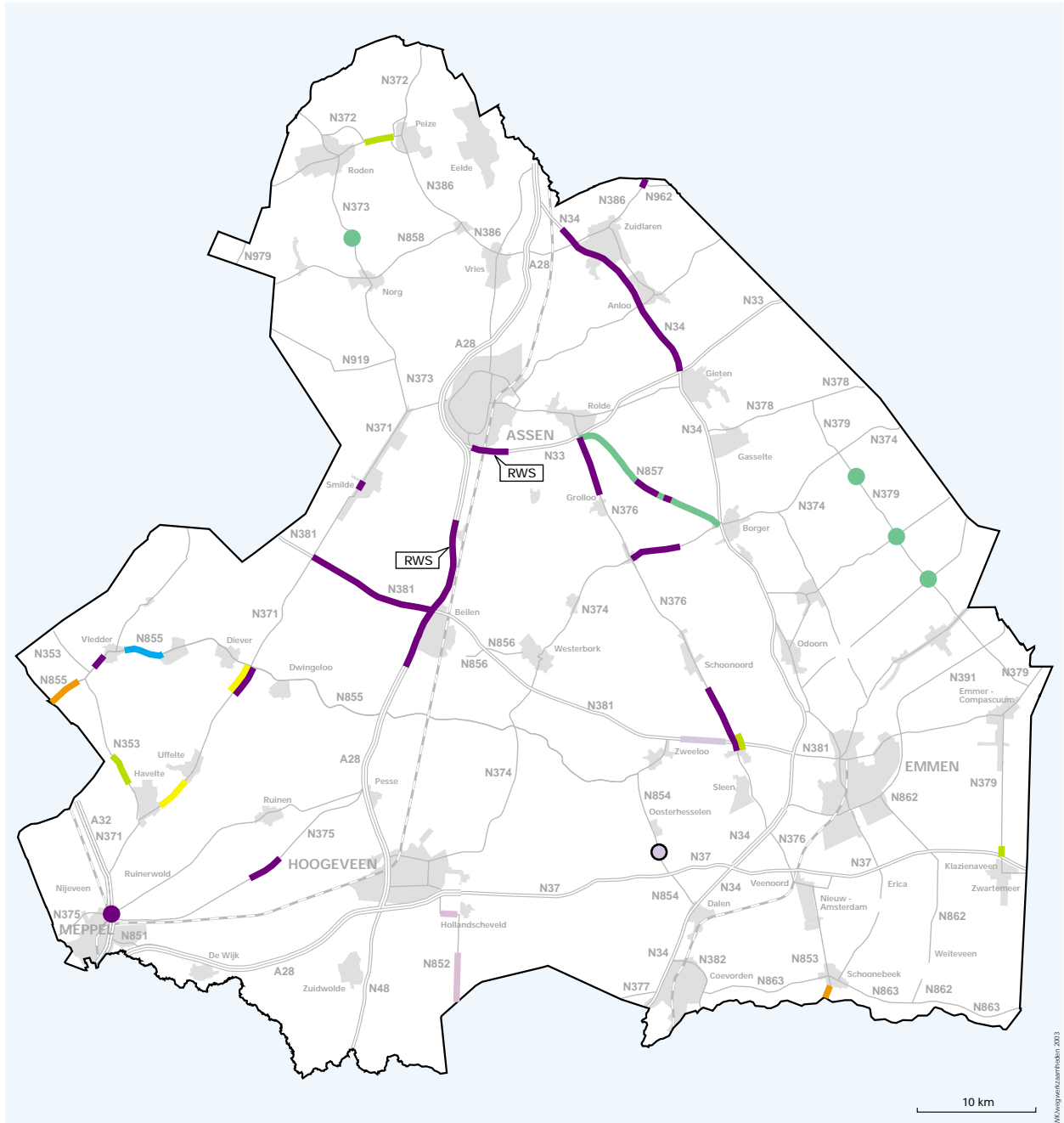
2 Wegwerkzaamheden 2002



LEGENDA

- | | | | | | |
|--|---------------|--|------------------------|--|-----------------|
| | verbreding | | deklaag fietspad | | Rijkswaterstaat |
| | deklaag | | reconstructie fietspad | | |
| | slijtlaag | | reserve | | |
| | verdubbeling | | reserve fietspad | | |
| | reconstructie | | | | |

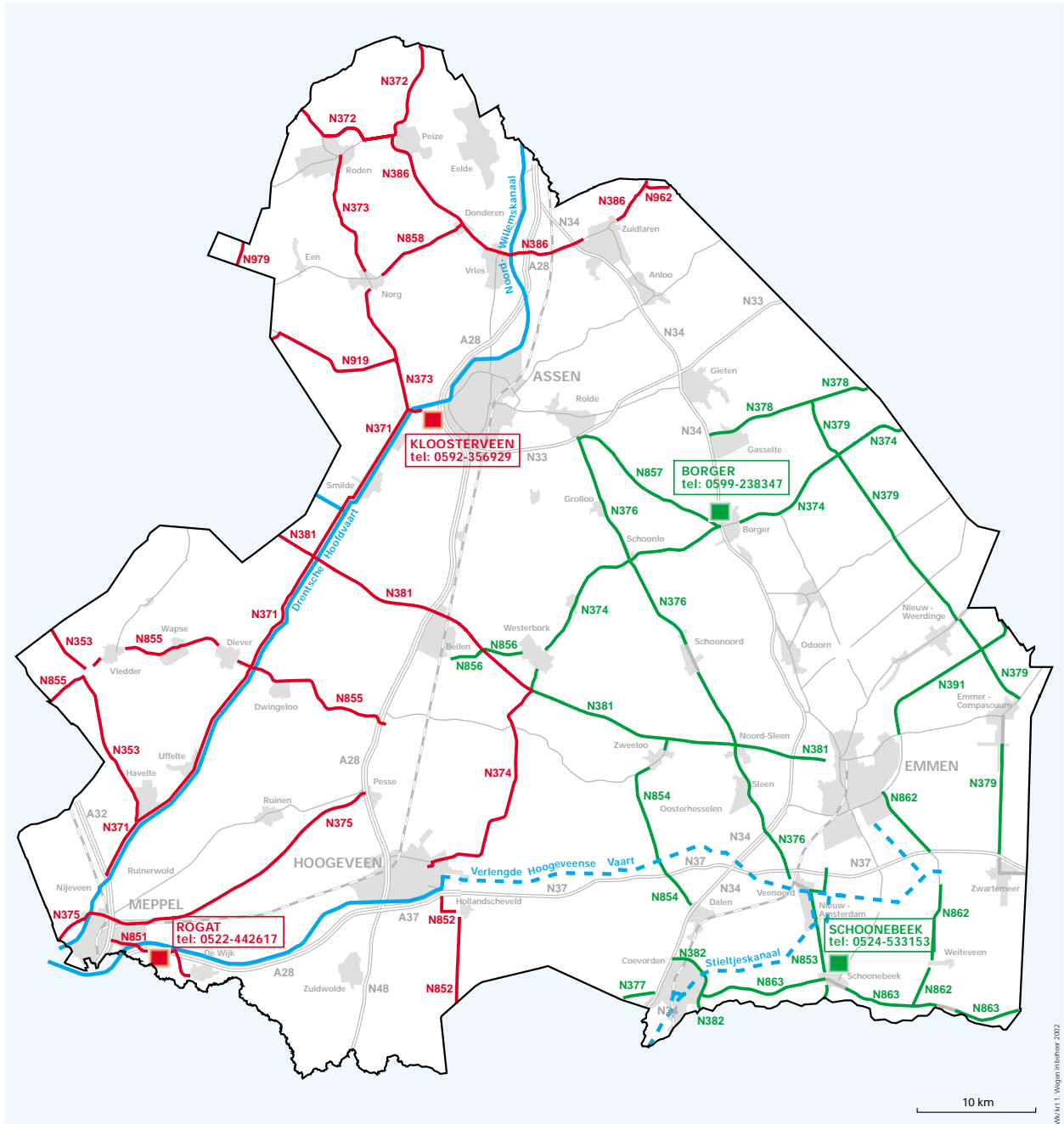
3 Wegwerkzaamheden 2003



LEGENDA

- | | | | | | |
|--|---------------|--|------------------------|--|--|
| | verbreding | | deklaag fietspad | | Rijkswaterstaat |
| | deklaag | | reconstructie fietspad | | reserve |
| | slijtlaag | | reserve fietspad | | weg wordt overgedragen,
deklaag wordt afgekocht |
| | verdubbeling | | | | |
| | reconstructie | | | | |

4 Provinciaal wegen- en vaarwegennet, per rayon



LEGENDA

- | | | |
|---|---|--|
| ■ lokatie steunpunt rayon west | — wegen rayon west | — kanalen rayon west |
| ■ lokatie steunpunt rayon oost | — wegen rayon oost | - - - kanalen rayon oost |

Afkortingenwijzer

Arbo	arbeidsomstandigheden
CM	contractmanagement
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw
CT	Civiele Techniek, Productgroep
DEK	Document essentiële kenmerken
DG	directeur-griffier
DVOR	Duurzaam Veilige overrijdbare rijrichtingsprincipe
DVORAK	DVOR tegen acceptabele kosten
ESCW	Eventuele samenvoeging CT en WK
FC	Financiën en Control, Productgroep
FGSV	Forschungsgesellschaft für Strassen und Verkehr
FJAZ	Financiële, Juridische en Algemene Zaken
fpu	flexibel pensioen en uittreden
GO	Georganiseerd Overleg
GS	gedeputeerde staten
HWO	Handboek wegontwerp
ICES	Interdepartementale Commissie Economische Structuurversterking
IPO	Interprovinciaal Overleg
LG	Landelijk Gebied, Productgroep
MUP	Meerjarenuitvoeringsprogramma
NVVB	Nationaal Verkeers- en Vervoersberaad
NVVP	Nationaal verkeers- en vervoersplan
OR	Ondernemingsraad
POP	Provinciaal omgevingsplan
PVVP	Provinciaal verkeers- en vervoersplan
RIM	Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit, statencommissie
RONA	Richtlijnen ontwerp niet-autosnelwegen
RWSNN	Rijkswaterstaat Noord-Nederland
SNN	Samenwerkingsverband Noord-Nederland
TUT	Technische Universiteit Twente
VR	Voertuigreglement
WK	Wegen en Kanalen, Productgroep
WK-DOT	het plan Denken over de toekomst bij de Productgroep Wegen en Kanalen

