



PROVINCIE
FLEVOLAND



Meerjarenprogramma Beheer en onderhoud en Vervangingsinvesteringen Infrastructuur (MBVI) 2026

Provincie Flevoland

Inhoudsopgave

Samenvating.....	3
Inleiding	4
1. Onderhoudsniveau en prestatie-indicatoren	5
Indicatoren onderhoudsstaat	6
Indicatoren beschikbaarheid	8
Indicatoren duurzaamheid	9
2. Maatregelen 2026 - 2030	11
Maatregelen 2026	12
Maatregelen 2027	13
Maatregelen 2028	14
Maatregelen 2029	15
Maatregelen 2030	16
3. Financieel	17
3.1 Jaarlijks onderhoud	18
3.2 Gladheidbestrijding	21
3.3 Niet-jaarlijks Onderhoud	23
3.4 Vervanginginvesteringen	25

Samenvatting

Medio 2025 passen de uitgaven en de geprogrammeerde uitgaven voor het jaarlijks onderhoud, de gladheidbestrijding, het niet jaarlijks onderhoud en de vervangingsinvesteringen binnen de kaders van het SUP3.0, zoals deze door PS zijn vastgesteld. Wel zijn er de nodige aandachtspunten.

Jaarlijks onderhoud

De uitgaven en aangegane verplichtingen voor het jaarlijks onderhoud in relatie tot de daadwerkelijk budgetten en baten zijn op dit moment **niet** in balans. Daarnaast is de reserve, om tegenvallers te dekken nagenoeg leeg. Om een tekort in 2025 te voorkomen is incidenteel €800.000 vrijgemaakt (Zomernota 2025) uit de voorziening voor niet-jaarlijks onderhoud.

De toenemende kosten binnen het jaarlijks onderhoud zijn structureel van aard, met name door de prijsstijgingen en daarmee hogere inschrijvingen bij nieuwe aanbestedingen. Daarom wordt de incidentele maatregel van €800.000 structureel gemaakt (via Programmabegroting 2026). Dit is op het moment van schrijven passend binnen de voorziening niet-jaarlijks onderhoud. Indien het tekort op termijn niet opgevangen kan worden, wordt hierop bijgestuurd in lijn met afspraken uit het SUP3.0. Daarin is afgesproken dat in eerste instantie gekeken wordt naar een verdere versobering bij het uitvoeren van jaarlijks onderhoud, waarbij nooit concessies gedaan worden ten aanzien van veiligheid.

De verwachte uitgaven en aangegane verplichtingen voor gladheidbestrijding in relatie tot de budgetten zijn op het moment van schrijven **niet** in balans. Het tekort kan niet worden gedekt uit de egaliseringsreserve en moet mogelijk gedekt worden binnen het rekeningresultaat van de provinciale begroting.

Niet-jaarlijks onderhoud

De geprogrammeerde uitgaven voor niet-jaarlijks onderhoud passen binnen de financiële kaders, ook wanneer de dotatie aan de voorziening wordt verlaagd met €800.000 per jaar, ten gunste van het jaarlijks onderhoud. De voorziening niet-jaarlijks onderhoud blijft in de beschouwde periode positief, met andere woorden de onttrekkingen en dotaties zijn in balans. Wel is er weinig flexibiliteit om tegenvallers op te vangen.

Vervangingsinvesteringen

De geprogrammeerde vervangingsinvesteringen zijn op dit moment lager dan het vooraf berekende gemiddelde bedrag conform het SUP 3.0. Het beschikbare bedrag in de reserve activering kapitaallasten vervangingsinvesteringen is op basis van de programmering dan ook voldoende. Hierbij wordt wel de kanttekening gemaakt dat de grote vervangingsopgave van de oeverconstructies nog geprogrammeerd dient te worden. Het MBVI geeft alleen inzicht in de periode tot en met 2030.

Verder kan vastgesteld worden dat op basis van de huidige prognose wordt voldaan aan het advies van de Randstedelijke Rekenkamer om voor tenminste twee collegeperiodes dekking te hebben voor reserve.

Inleiding

MBVI 2026 op basis van het SUP 3.0

Dit Meerjarenprogramma Beheer en onderhoud en Vervangingsinvesteringen Infrastructuur (MBVI) 2026 is gebaseerd op de afspraken die gemaakt zijn in het Strategisch Uitvoeringsprogramma beheer en onderhoud infrastructurele kapitaalgoederen 2024-2027 (SUP 3.0). Het SUP 3.0 is op 29 mei 2024 door de Staten vastgesteld. Het MBVI geeft invulling aan de overkoepelende doelstelling:

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

Programmering

Een stap binnen de cyclus van beheer en onderhoud, is de programmering. Deze programmering van het beheer en onderhoud volgt in het MBVI. Het MBVI, en de bijbehorende Maatregelenlijst, heeft een horizon van vijf jaar en wordt ieder jaar geactualiseerd en van een nieuwe jaarschijf voorzien.

In het onderliggende MBVI is een overzicht opgenomen van de beoogde onderhoudsmaatregelen voor de periode 2026 tot en met 2030, per jaar op kaartbeeld (hoofdstuk 2). De programmering is gebaseerd op de Maatregelenlijst 2026 – 2030, de financiële consequenties van deze maatregelenlijst zijn in dit MBVI (hoofdstuk 3) en in de Programmabegroting 2026 verwerkt.

Monitoring

Binnen de gehele cyclus van de instandhouding van de provinciale infrastructuur is monitoring een belangrijk onderdeel, om zo te borgen dat voldaan wordt aan de doelstellingen en ambities uit het SUP3.0. De kwaliteitsniveaus en indicatoren in dit MBVI zijn overgenomen uit het SUP 3.0. In dit MBVI zijn de meest recente cijfers (peildatum: 1 juli 2025) opgenomen (hoofdstuk 1). Deze indicatoren zijn tevens opgenomen in de reguliere P&C documenten van de Provincie Flevoland.



1. Onderhoudsniveau en prestatie-indicatoren

In de periode 2026 – 2030 wordt op diverse onderdelen van de provinciale infrastructuur onderhoud uitgevoerd. Deze maatregelen zijn gebaseerd op de vastgestelde beheerstrategie en onderhoudsniveau van het SUP 3.0. In het SUP3.0 is onderhoudsniveau B gehanteerd als uitgangspunt voor het beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur. Met onderhoudsniveau B wordt voor de volgende thema's onderstaande bereikt:

Veiligheid

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

Kostenbesparing

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

Voorspelbaarheid

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

Beschikbaarheid

Met onderhoudsniveau B wordt de infrastructuur zo lang mogelijk beschikbaar gehouden. In combinatie met goed programmeren wordt daarmee de overlast en hinder voor (vaar)weggebruikers zoveel als mogelijk beperkt.

Duurzaamheid

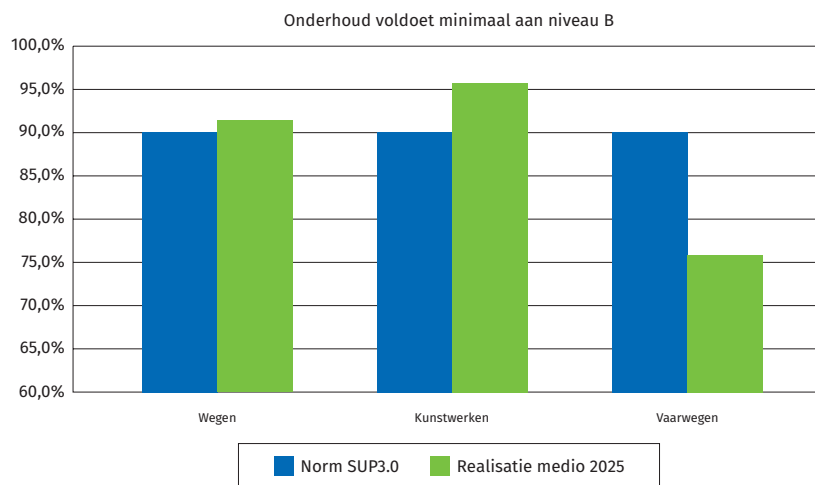
Met onderhoudsniveau B kan de levensduur van het areaal verlengd worden. Dit leidt tot minder (primaire) materiaalgebruik en minder CO2-uitstoot.

De status van de doelen en ambities uit het SUP3.0 wordt gemonitord aan de hand van diverse indicatoren. Deze indicatoren zijn onderverdeeld in drie categorieën: onderhoudsstaat, beschikbaarheid en duurzaamheid.

Indicatoren onderhoudsstaat

Deze set indicatoren gaat over de onderhoudsstaat van diverse assets, beschreven in onderstaand overzicht.

Onderwerp	Indicator	Norm
Kwaliteit wegen	Onderhoudstoestand wegen	Minimaal 90% van de wegen heeft niveau B of hoger.
Kwaliteit vaste kunstwerken	Onderhoudstoestand vaste kunstwerken m.u.v. duikers	Minimaal 90% van de kunstwerken heeft niveau B of hoger.
Kwaliteit vaarwegen	Onderhoudstoestand oeverconstructies	Minimaal 90% van de oeverconstructies heeft niveau B of hoger.



Medio 2025 wordt zowel voor wegen als kunstwerken voldaan aan de gestelde normen voor het onderhoudsniveau. Bij beide assets voldoet ruim 90% aan het onderhoudsniveau B.

Met betrekking tot de kunstwerken zien we wel een lichte daling ten opzichte van voorgaande jaren. In 2023 zijn op basis van een risico gestuurde aanpak en de huidige Euro-normen een aantal vaste kunstwerken in noordelijk Flevoland geïnspecteerd. Uit berekeningen is uiteindelijk gebleken dat vier vaste kunstwerken niet voldoet aan deze Euro-normen. Deze kunstwerken zijn opgenomen in de programmering, waarbij in 2025-2026 integraal afgewogen wordt of de kunstwerken versterkt kunnen of vervangen moeten worden.

Huidige onderhoudsstaat en aanpak oeverconstructies

De oeverconstructies voldoen niet aan het vastgestelde onderhoudsniveau uit het SUP3.0. Dit vastgestelde onderhoudsniveau is een ambitie, welke de komende jaren niet gehaald gaat worden door de omvang van de vervangingsopgave en een ontoereikend programmabudget. Dit is eerder gemeld aan Provinciale Staten via een mededeling.

Binnen de (onder andere financiële) kaders van het SUP3.0 zijn keuzes noodzakelijk. Daarbij is afgesproken dat risicolocaties prioriteit krijgen. Inmiddels is zo'n 1,4 kilometer aan risicolocaties opgeknapt. Door middel van periodieke schouwrondes houden we in de gaten dat er op/rondom de risicolocaties die nog niet zijn opgeknapt geen onveilige situaties ontstaan.

In 2024 zijn aanvullende inspecties uitgevoerd, waardoor beter inzicht is verkregen in de daadwerkelijke onderhoudsstaat van de oeverconstructies. Alle oeverconstructies zijn geïnspecteerd en hierbij is gebleken dat de komende 10 – 20 jaar ruim 160 km aan oeverconstructies, vraagt om groot onderhoud dan wel vervanging. Dit benadrukt de omvang van de (vervangings)opgave; de totale lengte aan oeverconstructies bedraagt zo'n 317 kilometer.

Gelet op het volume en de financiële impact van deze vervangingsopgave, wordt binnen de kaders van het SUP3.0 gewerkt aan een totaalplan. De financiële uitgangspunten van het SUP3.0 zijn hier leidend. De programmering wordt hierop afgestemd, met focus op risicolocaties en een gefaseerde aanpak van vervanging en groot onderhoud. Het eerste deel van dit totaalplan is inmiddels opgenomen in de onderliggende programmering. De komende jaren wordt gewerkt aan circa 70km aan oeverconstructies. Dit betreft een opgave van ruim 63 miljoen euro.



Indicatoren beschikbaarheid

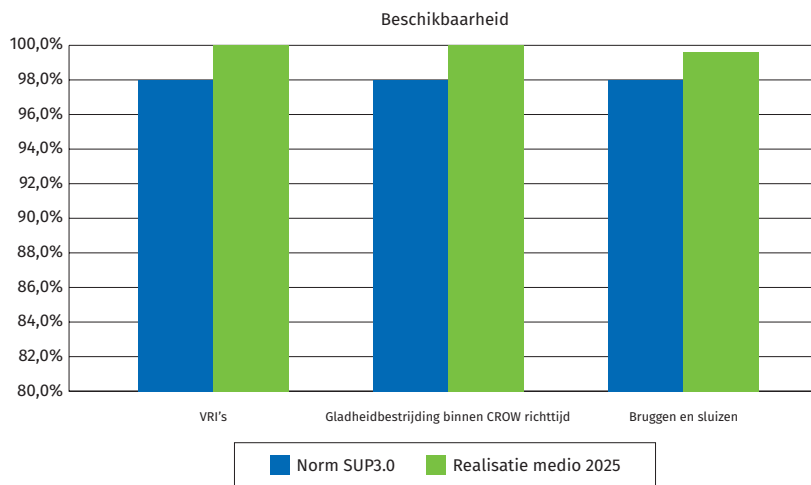
Deze set indicatoren gaan over de beschikbaarheid (dienstverlening) binnen het provinciale areaal. Deze zijn beschreven in onderstaand overzicht.

Onderwerp	Indicator	Norm
Kwaliteit wegen	Onderhoudstoestand wegen	Minimaal 90% van de wegen heeft niveau B of hoger.
Kwaliteit vaste kunstwerken	Onderhoudstoestand vaste kunstwerken m.u.v. duikers	Minimaal 90% van de kunstwerken heeft niveau B of hoger.
Kwaliteit vaarwegen	Onderhoudstoestand oeverconstructies	Minimaal 90% van de oeverconstructies heeft niveau B of hoger.

* Toelichting gladheidsbestrijding

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

Kijkend naar de beschikbaarheid van de verschillende assets dan voldoen deze aan de gestelde norm uit het SUP3.0



Omdat inmiddels alle bruggen en sluizen vanuit het programma Groot Onderhoud Bruggen en Sluizen (GOBS) zijn gerenoveerd, wordt vanaf het SUP3.0 gerapporteerd over de beschikbaarheid van alle bruggen en sluizen. Medio 2025 zien we een beschikbaarheidsgraad van 99,6% over al onze bruggen en sluizen.

Het afgelopen jaar is verder gewerkt aan het verbeteren van de installaties ten aanzien van de industriële automatisering. Hierdoor zien we een afname van het aantal storingen als gevolg van deze automatisering. Een gedeelte van de storingen zal echter niet te voorkomen zijn. Dit heeft te maken met machineveiligheid en het noodzakelijk ingrijpen bij verstoringen. Daarbij kan gedacht worden aan een storing als gevolg van bijvoorbeeld drijfvuil tussen de sluisdeuren.

Indicatoren duurzaamheid

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

Onderwerp	Indicator	Norm
Kwaliteit wegen	Onderhoudstoestand wegen	Minimaal 90% van de wegen heeft niveau B of hoger.
Kwaliteit vaste kunstwerken	Onderhoudstoestand vaste kunstwerken m.u.v. duikers	Minimaal 90% van de kunstwerken heeft niveau B of hoger.

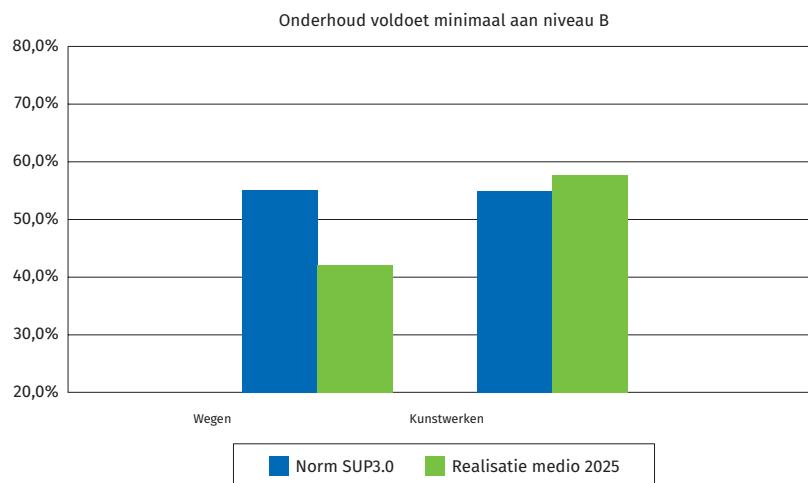
CO₂-reductie per kilometer weg

De CO₂-uitstoot die op dit moment vrijkomt bij de aanleg van een kilometer weg ligt circa 42% lager dan in 1990. Bij onze aanbestedingen sturen we actief op het gebruik van schonere asfaltmengsels met een hoog percentage secundaire grondstoffen. Samen met de markt is afgesproken dat we, waar mogelijk, overstappen op het gebruik van warme asfaltmengsels. Deze asfaltmengsels worden geproduceerd bij een temperatuur van ca 100-140 °C. Traditionele mengsels worden geproduceerd bij een temperatuur van 150-180 °C. Door te produceren bij een lagere temperatuur is circa 30% minder energie nodig, wat een positief effect heeft op de CO₂-uitstoot van het mengsel.

Op dit moment wordt er nog niet voldaan aan de norm. Met de verdere doorontwikkeling van asfaltmengsels liggen we echter wel op koers om te voldoen aan de doelstelling.

CO₂-reductie per kilometer fietspad

De CO₂-uitstoot die op dit moment vrijkomt bij de aanleg van een kilometer fietspad ligt circa 62% lager dan in 1990. Deze reductie is onder meer gerealiseerd door een andere constructieopbouw toe te passen waardoor we minder beton nodig hebben. Cement heeft het grootste aandeel in de milieu-impact van beton. Bij onze aanbestedingen stimuleren we het gebruik van duurzame (schonere) betonmengsels.



Conclusies

De meeste indicatoren voldoen aan de normen zoals vastgesteld in het SUP3.0. De onderhoudsstaat en de beschikbaarheid van de provinciale infrastructuur liggen op niveau.

Op het gebied van duurzaamheid zijn grote stappen gezet in het verduurzamen van beheer en onderhoud. De provincie ligt op koers om te voldoen aan de doelstellingen voor 2030.

Een belangrijke uitzondering en aandachtspunt betreft de onderhoudsstaat van de oeverconstructies. Aanvullende inspecties hebben aangetoond dat ruim 160km oeverconstructies in de komende decennia onderhoud of vervanging vergt. Realisatie van het beoogde onderhoudsniveau (90% op onderhoudsniveau B) is voorlopig niet haalbaar. Dit vanwege de omvang van de vervangingsopgave en de financiële middelen.

Gelet op de complexiteit, (financiële) omvang en impact van deze opgave wordt er binnen de (financiële) kaders van het SUP3.0 gewerkt aan een totaalplan, met prioriteit voor risicolocaties en gefaseerde aanpak. Het eerste deel van dit totaalplan is inmiddels geprogrammeerd. De komende jaren wordt circa 70km aangepakt, met een financiële omvang van ruim 63 miljoen euro.





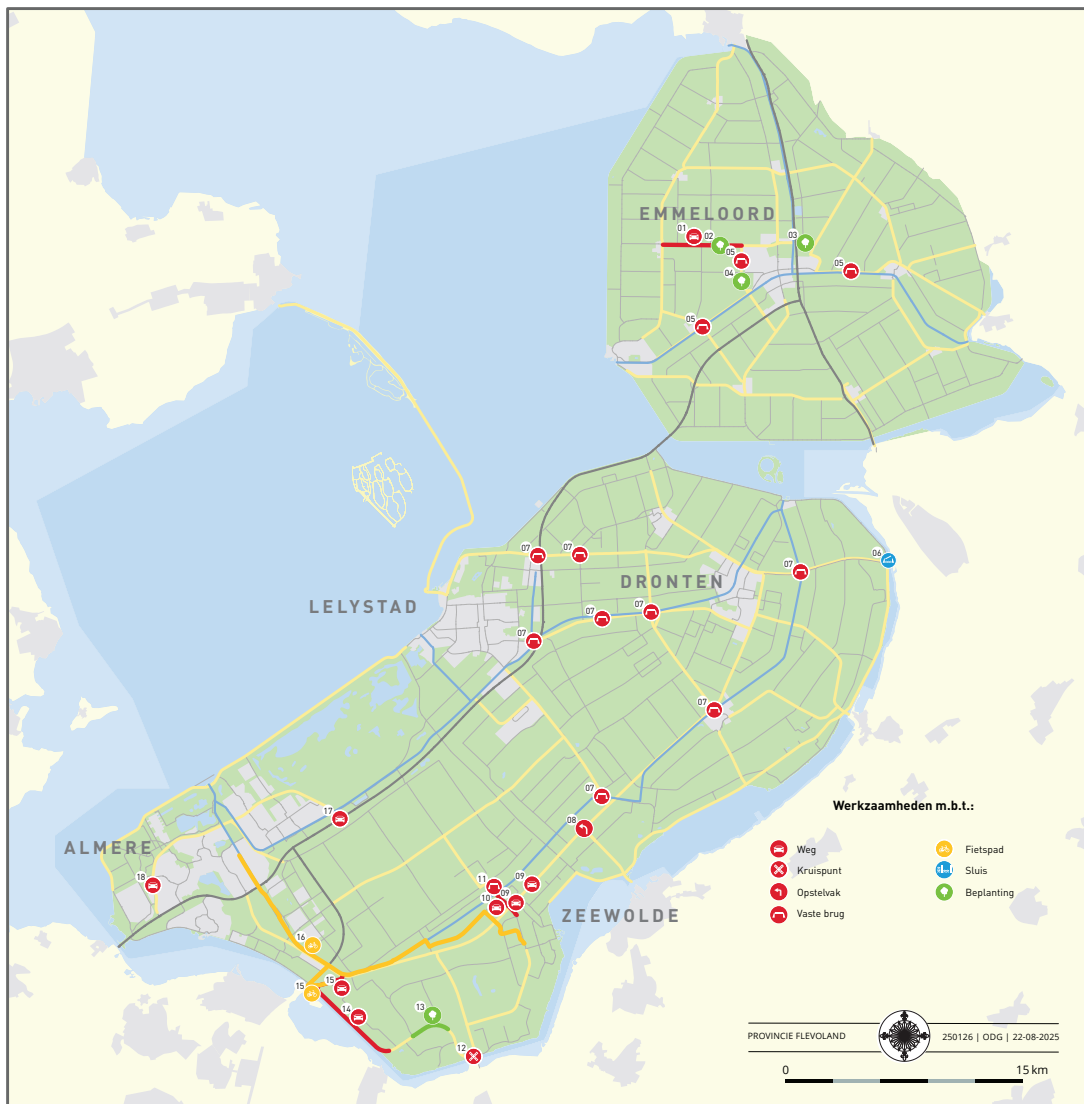
2. Maatregelen 2026 - 2030

Voor het beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur zijn meerdere financiële dekkingsbronnen beschikbaar: jaarlijks onderhoud (JO), gladheidbestrijding, niet-jaarlijks onderhoud (NJO) en de vervangingsinvesteringen (VVI). De nadere definiëring van deze bronnen staat beschreven in hoofdstuk 3. Ontwikkelinvesteringen vallen binnen de programmering van het Programma Mobiliteit en Ruimte. Deze worden gefinancierd vanuit de Reserve Mobiliteit en zijn daarom niet in het MBVI opgenomen.

Dit hoofdstuk toont een overzicht van de maatregelen op kaart inclusief de totale uitgaven per dekkingsbron, voor de komende jaren (2026 - 2030). In de Maatregelenlijst is per project/maatregel terug te vinden wat de begrote uitgaven zijn.

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

De maatregelen voor 2026 en 2027 staan in principe vast. Voor latere jaren zijn er door allerlei omstandigheden nog wijzigingen en aanvullingen mogelijk. Zo zien we steeds vaker dat externe factoren impact hebben op de realisatie van maatregelen. Daarbij kan gedacht worden aan participatie met de omgeving (zoals bij de actualisatie van de wegcategorisering). Maar ook raakvlakken op het gebied van kabels en leidingen, bijvoorbeeld vanuit de energietransitie of verleggingen die noodzakelijk kunnen zijn bij wegverbredingen. Hierdoor kan het zijn dat de realisatie niet in het geplande uitvoeringsjaar plaatsvindt. Wijzigingen met betrekking tot de planning worden twee keer per jaar gecommuniceerd via de Voortgangsrapportage Reguliere Infraprojecten.



Projecten 2026

Noordoostpolder

- 01. Espelerweg - verharding rijbaan
- 02. Espelerweg - vervangen bomen
- 03. Muntweg - vervangen bomen
- 04. Hanne Schaffweg - vervangen bomen
- 05. Diverse bruggen - schilderen leuningen

Oostelijk Flevoland

- 06. Roggebotbrug - plaatsen extra VWS
- 07. Diverse bruggen - schilderen leuningen

Zuidelijk Flevoland

- 08. Gooiseweg - extra rechtsafer en verlenging linksafer
- 09. Gooiseweg - verharding rijbaan
- 10. Spiekweg - verharding rijbaan
- 11. Spiekweg - vervangen voegrubbers brug
- 12. Slingerweg - vervangen asfalt door beton
- 13. Slingerweg - vervangen bomen
- 14. Eenmeerdijk - verharding rijbaan en fietsoversteek
- 15. Gooimeerdijk Oost - verharding rijbaan
- 16. Hoogwaardige fietsroute Almere, Zeewolde, Hilversum
- 17. Buitenring - verharding rijbaan
- 18. Hogering - duiker

Uitgaven 2026 (Bedragen x € 1.000)		
	NJO	VVI
Algemeen	5.058,6	4.646,7
Regio Noord	2.111,8	690,0
Regio Oost	240,0	0,0
Regio Zuid	6.058,0	2.150,0
Totaal	13.468,4	7.486,7



Meerjarige projecten

A: Lelystad / Kampen - doorfietsroute
B: Houtribweg / Karperweg - ombouwen rotonde naar VRI

Projecten 2027

Noordoostpolder

01. Gemaalweg - vervangen brug
02. Wrakenweg - vervangen bomen
03. Banterweg - versterken brugdek
04. Banterweg - verharding rijbaan
05. Banterweg - verharding rijbaan
06. Leemringweg - versterken brugdek
07. Repelweg - aansluiting MTC
08. Akkerstraat - versterken brugdek
09. Domineesweg - verharding rijbaan
10. Domineesweg - aanleggen fietsoversteek
11. Domineesweg - vervangen bomen

Oostelijk Flevoland

12. Kampersluis - vervangen balans en draaistoel brug
13. Hanzeweg parallelweg - verharding rijbaan
14. Hanzeweg - vervangen asfalt door beton
15. Overijsselseweg - verharding rijbaan
16. Overijsselseweg - OVI onderdoorgang
17. Houtribweg - extra rijstrook rotonde
18. Markerwaardijk - vervangen geleiderail
19. Houtribweg - verlengen rechtsaffier
20. Noordersluis - vervangen bruggen
21. Drontenweg - vervangen bomen
22. Elburgerbrug - plaatsen wachtsteiger (noordzijde)
23. Elburgerbrug - plaatsen wachtsteiger (zuidzijde)
24. Spijkweg - verharding rijbaan
25. Spijkweg - verharding rijbaan
26. Biddingringweg - afsluiten zijwegen en/of plaatsen VRI
27. Biddingringweg - verbreding
28. Biddingringweg - verbreding
29. Biddingringweg - verbreding
30. Biddingringweg - verharding rijbaan
31. Gooiseweg - vervangen brugdek en voegrubbers

Zuidelijk Flevoland

34. Slingerweg - vervangen bomen
35. Nijkerkerpad - verharding rijbaan
36. Gooiseweg - vervangen vri
37. Gooiseweg - inboet 100 bomen
38. Buitenring - extra rijstrook of VRI
39. Zuidersluis - renoveren sluisdeuren
40. Hogering - vrije invoeger

Uitgaven 2027 (Bedragen x € 1.000)		
	NJO	VVI
Algemeen	4.729,6	8.749,7
Regio Noord	1.619,3	2.263,9
Regio Oost	4.374,0	4194,8
Regio Zuid	690,3	564,2
Totaal	11.413,2	15.772,2

Maatregelen 2028



Meerjarige projecten

- A: Urk / Emmeloord / Marknesse - HW-fietsroute
B: Houtribweg - opheffen versmalling
C: Houtribweg - oostelijke aansluiting kruispunt A6

Projecten 2028

Noord-oostpolder

01. Wrakkenweg - verharding rijbaan
02. Kuinderweg - verharding rijbaan
03. Muntweg - verharding rijbaan
04. Marknesserweg - verharding rijbaan
05. Marknessersluis - vervangen basculebrug
06. Vollenhovebrug - vervangen electr. installatie en slagboom kasten
07. Hannie Schaftweg - verharding rijbaan
08. Hannie Schaftweg - aanleggen fietsoversteek
09. Hannie Schaftweg - middeneiland rotonde
10. Schokkerringweg - verharding rijbaan
11. Domineesweg - verharding fietspad

Oostelijk Flevoland

12. Markerwaardijk - herprofielen fietspad
13. Markerwaardijk - verbetering verkeersveiligheid
14. Oldebroekerweg - verharding rijbaan
15. Harderdijk - vervangen asfalt door beton

Zuidelijk Flevoland

16. Roerdompweg - verharding rijbaan
17. Vogelweg - aanpassen fietsoversteek

Uitgaven 2028 (Bedragen x € 1.000)		
	NJO	VVI
Algemeen	4.753,1	9.250,9
Regio Noord	3.990,0	3.244,0
Regio Oost	1.374,0	2.086,0
Regio Zuid	986,0	0,0
Totaal	11.103,1	14.580,9



Projecten 2029

Noordoostpolder

- 11. Friesesluis - betononderhoud basculekelder
- 12. Wrakkenweg - verharding rijbaan
- 13. Kuinderweg / Kamperweg - kappen populieren
- 14. Oosterringweg - verharding rijbaan
- 15. Oosterringweg - verharding rotonde
- 16. Vollenhovevweg - verharding rijbaan
- 17. Hannie Schaftweg - aanleggen fietsoversteek
- 18. Hannie Schaftweg - verharding rijbaan
- 19. Urkersluis - verharding brugdek

Oostelijk Flevoland

- 10. Kamperhoekweg - verharding rijbaan
- 11. Elburgerbrug - betononderhoud
- 12. Lisdoddeweg - verharding rijbaan
- 13. Noordersluis - renoveren sluisdeuren

Uitgaven 2029 (Bedragen x € 1.000)		
	NJO	VVI
Algemeen	5.768,5	10.831,8
Regio Noord	740,0	97,0
Regio Oost	1.359,3	0,0
Regio Zuid	3.385,0	0,0
Totaal	11.252,8	10.928,8

Maatregelen 2030



Projecten 2030

Zuidelijk Flevoland

- 01. Oostvaardersdijk - verharding rijbaan
- 02. Oostvaardersdijk - aanleg fietsvoorziening
- 03. Oostvaardersdijk - verharding rijbaan
- 04. Gooiseweg - vervangen VRI

Uitgaven 2030 (Bedragen x € 1.000)		
	NJO	VVI
Algemeen	9.075,0	4.693,8
Regio Noord	0,0	0,0
Regio Oost	0,0	0,0
Regio Zuid	1.363,0	157,0
Totaal	10.438,0	4.850,8



3. Financieel

Voor het beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur zijn meerdere financiële bronnen beschikbaar: jaarlijks onderhoud (JO), gladheidbestrijding, niet-jaarlijks onderhoud (NJO) en de vervangingsinvesteringen (VVI).

Jaarlijks Onderhoud (JO)

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

Niet-Jaarlijks Onderhoud (NJO)

Niet-Jaarlijks Onderhoud staat bekend als “groot onderhoud”. Dit onderhoud is cyclisch en betreft een groter deel van de asset. Dit onderhoud wordt ingepland zodra de asset binnen afzienbare tijd niet meer voldoet aan het vastgestelde onderhoudsniveau.

Vervangingsinvesteringen (VVI)

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

3.1 Jaarlijks Onderhoud

In de begroting wordt elk jaar een budget opgenomen voor jaarlijks onderhoud. In de periode 2024-2027 is dat €10,24 miljoen per jaar. Activiteiten die uit dit budget gefinancierd worden zijn onder andere:

- noodzakelijke kleinere reparaties aan (vaar)wegen, kunstwerken, fietspaden, wegmeubilair en markeringen in verband met verkeersveiligheid of als gevolg van calamiteiten;
- groen onderhoud: bermen maaien, snoeien van beplanting en bomen, bestrijding overlast van (invasieve soorten);
- bediening van bruggen en sluizen;
- storingsonderhoud aan verkeerslichten en openbare verlichting;
- inspecties;
- diverse kosten zoals gas, water, elektra, netwerkkosten, dienstauto's en -boten, waterschapslasten, kosten incident management en (niet-)verhaalbare schades.

Wanneer in een jaar minder wordt uitgegeven dan beschikbaar is, wordt dit overschot geparkeerd in de egaliseringsreserve jaarlijks onderhoud. In jaren dat er meer uitgaven zijn, worden die opgenomen uit deze egaliseringsreserve. Het maximale saldo van deze egaliseringsreserve is €750.000.

Terugblik Jaarlijks Onderhoud 2024

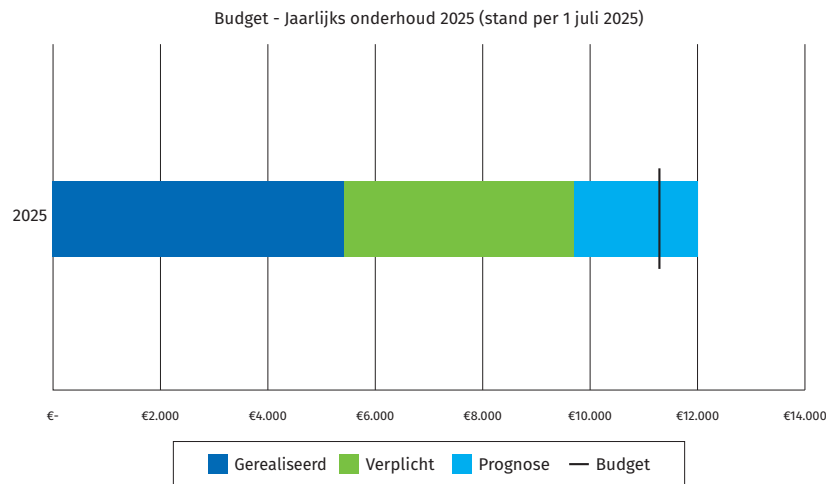
Het afgelopen jaar (2024) is €569.000 onttrokken uit de egaliseringsreserve. Daarmee is de stand in deze reserve nihil. Deze onttrekking aan de reserve was nodig vanwege een aantal overschrijdingen binnen het Jaarlijks Onderhoud, die zijn verantwoord in de Jaarstukken 2024.

De grootste overschrijding (€ 0,54 miljoen) betrof het onderhoud aan bruggen en sluizen. Dit was met name het gevolg van aanvullende werkzaamheden die buiten de projectscope van het programma "Groot Onderhoud Bruggen en Sluizen" (GOBS) vielen. Daarnaast deden zich onvoorziene storingen en werkzaamheden voor binnen het correctieve en preventieve onderhoud.

Ook was in 2024 sprake van prijsstijgingen op de energiemarkt, waardoor de energiekosten hoog bleven. Dit leidde tot een overschrijding van circa €0,16 miljoen.



Prognose Jaarlijks Onderhoud 2025



Medio 2025 is ongeveer €5,4 miljoen besteed binnen het Jaarlijks Onderhoud en zijn er nog verplichtingen van ongeveer €4,3 miljoen. Naast deze verplichtingen is het de verwachting dat er nog ruim €2,2 miljoen aan onderhoud nodig is. Dit zal dan resulteren in een overschrijding van zo'n €720.000. Binnen het jaarlijks onderhoud is er echter ook sprake van baten. Met inachtneming van deze baten wordt een neutraal rekeningresultaat verwacht. Daarnaast laat ervaring binnen beheer en onderhoud zien dat factoren zoals weeromstandigheden en de arbeidsmarkt een grote invloed hebben op de daadwerkelijke realisatie van jaarlijkse onderhoudswerkzaamheden. Bovendien varieert het volume van onderhoudswerkzaamheden per jaar. Hierdoor worden niet altijd alle budgetten in het desbetreffende boekjaar uitgegeven en verschuiven uitgaven naar het volgende (boek)jaar.

Financiële aandachtspunten binnen het Jaarlijks Onderhoud.

Binnen de infrasector nemen de kosten al enkele jaren toe, met name door prijsstijgingen. Tegelijkertijd waren er binnen het jaarlijks onderhoud nog enkele lopende contracten met "gunstigere" prijzen. In 2025 zijn meerdere onderhoudscontracten voor verschillende onderdelen van het jaarlijks onderhoud afgerond en opnieuw aanbesteed. Nagenoeg alle aanbestedingen kennen, vanuit financieel perspectief, hogere inschrijvingen. In het SUP3.0 is dit als aandachtspunt benoemd.

Met deze inschrijvingen en een lege egalisatiereserve zou het jaarlijks onderhoud aan het einde van het jaar uitkomen op een fors tekort. Om dit voor het boekjaar 2025 te voorkomen is actie ondernomen. In de Zomernota 2025 is besloten om de stijgende kosten binnen het jaarlijks onderhoud op te vangen vanuit de voorziening voor het niet-jaarlijks onderhoud door €800.000 (incidenteel) vrij te laten vallen. Dit bedrag is meegenomen in de weergave van het "budget" in de grafiek.

De prijsstijgingen zijn natuurlijk niet incidenteel. De prijzen blijven hoog en de nieuwe contracten zijn voor meerdere jaren afgesloten. Om het onderhoud te blijven uitvoeren binnen de kaders van het SUP3.0 is het noodzakelijk om de bovengenoemde incidentele maatregel, structureel te maken. Deze maatregel is verwerkt in onderliggende rapportage, en wordt meegenomen in de Programmabegroting 2026.

De voorziening niet-jaarlijks onderhoud blijft, ook na deze aanpassing, positief (zie hoofdstuk 3.2) en voldoet aan de BBV-regelgeving. Deze bijstelling is in lijn met de actuele verwachtingen en afspraken volgens het SUP3.0. Mocht desondanks blijken dat het tekort binnen jaarlijks onderhoud te groot is, dan wordt eerst gekeken of het onderhoud soberder uitgevoerd kan worden, zonder concessies aan veiligheid. Een voorbeeld daarvan is het verlagen van de frequentie voor het reinigen van objecten waar dat vooral esthetisch is of dat bomen minder frequent gesnoeid worden wanneer deze niet in het valbereik van een weg staan

Conclusie jaarlijks onderhoud

De uitgaven en aangegane verplichtingen voor het jaarlijks onderhoud in relatie tot de daadwerkelijk budgetten en baten zijn op dit moment niet in balans. Daarnaast is de reserve, om tegenvallers te dekken, leeg. Om een tekort in 2025 te voorkomen is incidenteel €800.000 vrijgemaakt uit de voorziening voor niet-jaarlijks onderhoud.

De toenemende kosten binnen het jaarlijks onderhoud zijn structureel van aard, met name door prijsstijgingen en daarmee hogere inschrijvingen bij nieuwe aanbestedingen. Hierdoor is er een structureel financieel aandachtspunt binnen het jaarlijks onderhoud. De incidentele maatregel van €800.000 wordt structureel gemaakt. Dit is op het moment van schrijven passend binnen de voorziening niet-jaarlijks onderhoud. Indien het tekort op termijn niet opgevangen kan worden wordt hierop bijgestuurd, in lijn met afspraken uit het SUP3.0. Daarin is afgesproken dat in eerste instantie gekeken wordt naar het soberder uitvoeren van het jaarlijks onderhoud, waarbij nooit concessies gedaan worden ten aanzien van veiligheid.



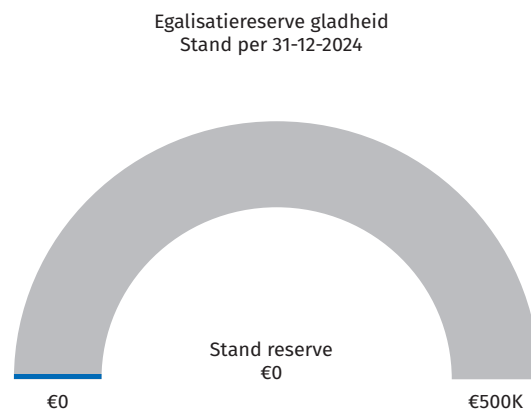
3.2 Gladheidbestrijding

Voor de gladheidbestrijding wordt jaarlijks een vast bedrag beschikbaar gesteld in de begroting. Voor de periode 2024-2027 is dat circa €1,17 miljoen per jaar. Vanwege de onvoorspelbaarheid van gladheid is een egaliseriereserve voor gladheid in het leven geroepen (B030). De kosten van gladheidbestrijding zijn weersafhankelijk waardoor zij jaarlijks fluctueren. Zo is er een flexibele buffer om de sterk wisselende inzet (en kosten) van de gladheidbestrijding op te vangen, zonder dat in het reguliere onderhoudsprogramma moet worden ingegrepen. Voeding van de reserve vindt plaats uit batige saldi op de begrotingspost gladheidbestrijding in de jaren dat er lage kosten worden gemaakt. Het maximale saldo van de reserve is €500.000.

Terugblik winterseizoen 2024 – 2025

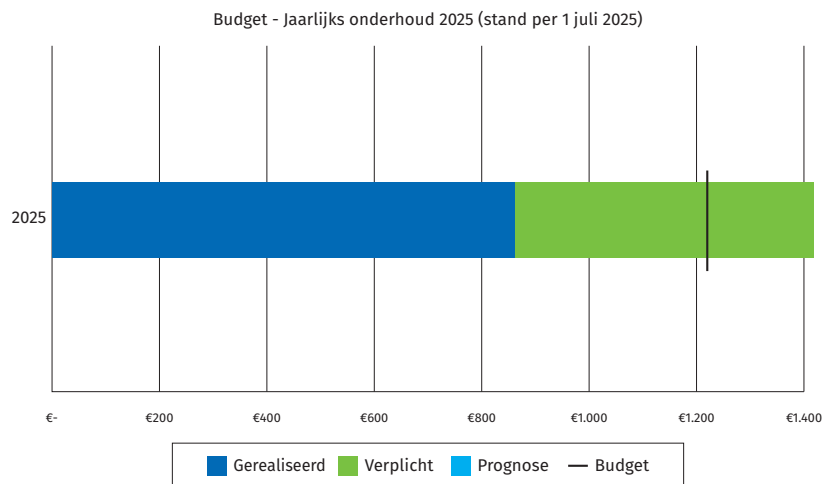
Het afgelopen winterseizoen kan beschreven worden als een zachte, wisselvallige winter. Er was sprake van geregeld neerslag, met een beperkt aantal vorstdagen. Uiteindelijk heeft dit geleid tot 27 uitgevoerde acties om gladheid te voorkomen.

Zoals vermeld in het Jaarverslag 2024 was er in 2024 een overschrijding van €0,09 miljoen op gladheidbestrijding. Deze overschrijding was grotendeels het gevolg van prijsstijgingen van strooizout en een toename van areaal. Tevens was er sprake van een lichte stijging van het aantal strooi beurten. De egaliseriereserve gladheidbestrijding blijft hierdoor leeg. De provincie strooit ook voor derden. De kosten hiervoor worden doorberekend. Per saldo was hierdoor de feitelijke overschrijding ten aanzien van gladheid nagenoeg nihil.



Prognose budget 2025 gladheidbestrijding

Per 1 juli 2025 is al ruim €861.000 uitgegeven en staat er bijna €556.000 aan verplichtingen open. Naast deze verplichtingen worden geen andere verplichtingen meer verwacht.



Met deze uitgaven is de prognose dat de gladheidsbestrijding in 2025 niet binnen het budget uitgevoerd kan worden. Er ontstaat een tekort van ongeveer €200.000. Met de baten (strooien voor derden) die de provincie ontvangt zal dit tekort kleiner zijn. Gemiddeld genomen zijn de baten zo'n €95.000.

Uiteraard blijft het verdere verloop van het budget sterk afhankelijk van de start van het gladheidseizoen en de mogelijke benodigde inzet. Het tekort kan niet worden gedekt uit de egaliseringsreserve en moet mogelijk gedekt worden binnen het rekeningresultaat van de provinciale begroting.

Gefaseerd wordt het strooimaterieel vervangen wanneer het afgeschreven is. Deze kosten komen jaarlijks terug als afschrijvingen. Nieuwe strooiers bieden de mogelijkheid om efficiënter te werken, zowel in tijd als in het verbruik van strooizout, wat minder belastend is voor het milieu. Tegelijkertijd moet worden opgemerkt dat het inkopen van dergelijk materieel duurder geworden is en dat onderhoud duurder is geworden. Het strooizout wordt centraal ingekocht via Rijkswaterstaat. Hierdoor heeft de provincie aanbestedingsvoordelen, door mee te liften in een groot inkoopcontract.

In 2025 is de inzet van de aannemers die de gladheidsbestrijding voor ons uitvoeren (de inzet van chauffeurs en vrachtwagens) opnieuw aanbesteed in mini-percelen. In zijn algemeenheid is hier een prijsstijging van zo'n 12% te zien ten opzichte van de oude contracten.

Conclusie Gladheidsbestrijding

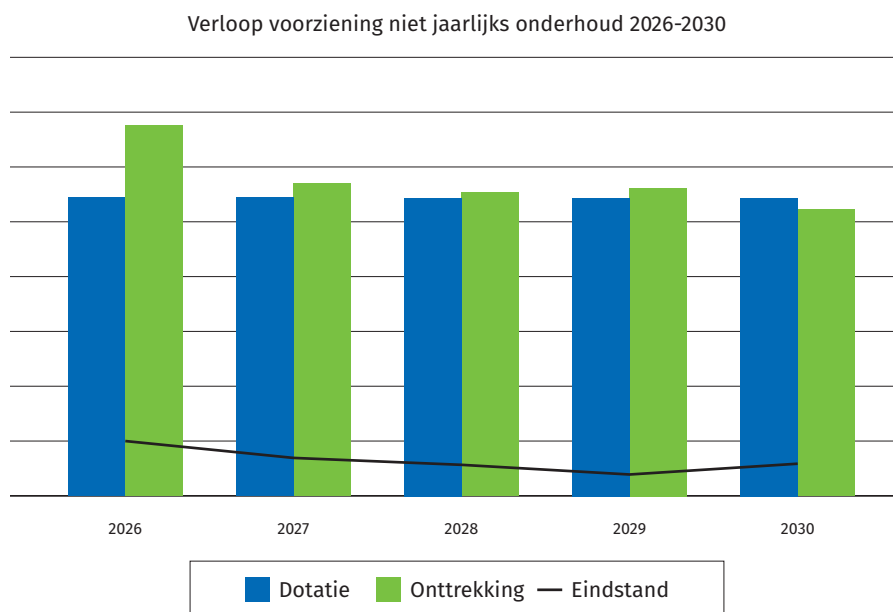
De uitgaven en aangegane verplichtingen voor de gladheidsbestrijding in relatie tot het beschikbare budget is op het moment van schrijven niet in balans. Met oog op mogelijke baten zal dit tekort naar verwachting niet groter worden. Het tekort kan niet worden gedekt uit de egaliseringsreserve en moet mogelijk gedekt worden binnen het rekeningresultaat van de provinciale begroting.

3.3 Niet-Jaarlijks Onderhoud

Bij niet-jaarlijks onderhoud gaat het om maatregelen die onder groot onderhoud vallen. Dit is onderhoud dat eens in de 5 à 15 jaar plaatsvindt, maar geen totale vervanging is. Het grootste gedeelte van het niet-jaarlijks onderhoud wordt gevormd door het onderhoud aan onze wegen en vaarwegen. Onderhoud wordt geprogrammeerd op basis van het vastgestelde kwaliteitsniveau van de asset en de uitkomsten van inspecties.

De kosten van niet-jaarlijks onderhoud worden rechtstreeks ten laste gebracht van de voorziening niet-jaarlijks onderhoud (V025). In de begroting wordt jaarlijks een budget gedoteerd aan deze voorziening. Wanneer de jaarlijkse dotatie stelselmatig achterloopt bij de onttrekking uit de voorziening is er een probleem. Op grond van het “Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten” (hierna; BBV) mag de voorziening in geen enkel jaar negatief zijn. Een accountant ziet hierop toe.

In onderstaande grafiek is te zien dat de dotatie aan de voorziening, conform de BBV, stabiel is: de blauwe balken, ca. €10,8 miljoen per jaar. De stand van de voorziening blijft positief (de zwarte lijn), dit conform de eisen op grond van de BBV.



De komende vijf jaar zijn de onttrekkingen in balans met de jaarlijkse dotatie aan de voorziening. In de huidige programmering is rekening gehouden met groot onderhoud aan de oeverconstructies (niet zijnde vervangingen). In deze periode wordt voor ruim €21 miljoen aan groot onderhoud uitgevoerd, om vervanging te voorkomen. Hiermee wordt de reserve voor vervangingsinvesteringen uiteindelijk ontlast.

Zoals benoemd in de vorige paragraaf, is sprake van forse prijsstijgingen in combinatie met nieuwe contracten. Dit zet het budget voor jaarlijks onderhoud structureel onder druk. In deze programmering wordt daarom voorgesteld om structureel €800.000 over te hevelen vanuit de voorziening niet-jaarlijks onderhoud. Dit voorstel is verwerkt in de grafiek. Gelet op de huidige programmering kan de voorziening hierin voorzien. Het verloop van de voorziening laat echter ook zien dat er weinig ruimte is om eventuele tegenvallers op te vangen of om groot onderhoud te bekostigen dat op basis van de huidige inzichten nog niet geprogrammeerd is.

Conclusie

De geprogrammeerde uitgaven voor het niet-jaarlijks onderhoud passen binnen de financiële kaders. De voorziening niet-jaarlijks onderhoud blijft in de beschouwde periode positief, met andere woorden de onttrekkingen en dotaties zijn in balans. Wel is er minder flexibiliteit om tegenvallers op te vangen.



3.4 Vervangingsinvesteringen

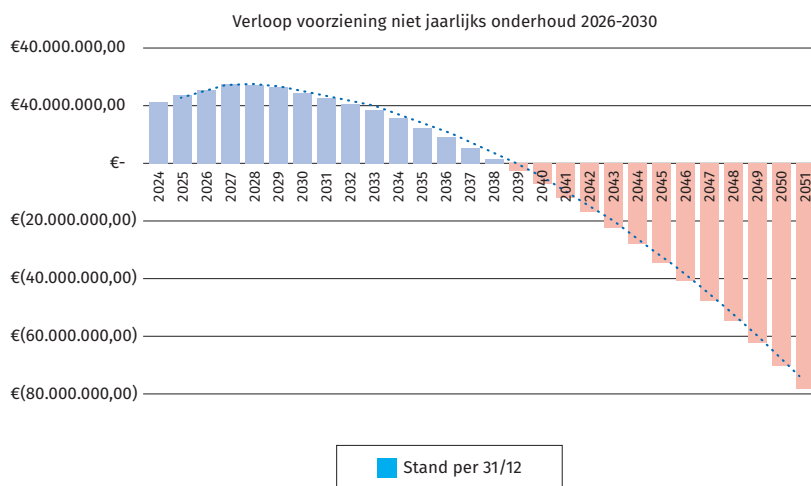
Vervangingsinvesteringen behandelen we op een manier die vergelijkbaar is met kopen op afbetaling of het aangaan van een hypotheek: de aankoop/investering is niet in een keer als totaalbedrag terug te zien in de kosten van het lopende jaar waarin de uitgaven zijn gedaan. In plaats daarvan worden de kosten jaarlijks gedurende het gebruik voor een 1/40ste deel afgeschreven ('in termijnen betaald', ook wel: de kapitaallasten).

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

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

Als de jaarlijkse storting hoger is dan de jaarlijkse kapitaallasten (de huidige situatie) stijgt het saldo van deze reserve. De reserve daalt als de kapitaallasten hoger zijn dan de storting. Doordat we doorgaan met investeren nemen de kapitaallasten per jaar toe. De verwachting is dat vanaf 2027/2028, de totale kapitaallasten hoger zijn dan het gereserveerde bedrag. De afschrijvingen nemen daarna dusdanig toe dat in 2039 de nullijn bereikt gaat worden.

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



Een belangrijke kanttekening in het bovenstaande overzicht is dat nog niet de volledige programmering van het oeverprogramma is meegenomen zijn. Het MBVI geeft inzicht in de programmering tot en met 2030. Het oeverprogramma loopt ook ver na 2030 door waardoor het impact heeft op het verloop van de reserve.

Conclusie

De geprogrammeerde vervangingsinvesteringen zijn op dit moment lager dan het vooraf berekende gemiddelde bedrag conform het SUP3.0. Het beschikbare bedrag in de reserve activering kapitaallasten vervangingsinvesteringen is op basis van de programmering dan ook voldoende. Een belangrijke kanttekening hierbij is de grote vervangingsopgave ten aanzien van de oevers welke nog geprogrammeerd dient te worden.

Verder kan vastgesteld worden dat op basis van de huidige prognose voldaan wordt aan het advies van de Randstedelijke Rekenkamer om voor tenminste twee collegeperiodes dekking te hebben voor reserve.





Colofon

Dit is een uitgave van:

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

Contact:

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

September 2025