



---

22 november 2011  
Corr.nr. 2011-52775, VB  
Zaaknr. 363504

Nummer 37/2011

---

**Voordracht** van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten van Groningen inzake nieuwe beheerssituatie hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl en afkoopsommen beheer, onderhoud en vervangingsinvesteringen op het Winschoterdiep/Rensel

---

**SAMENVATTING:**

Met het Rijk en de provincie Fryslân is een concept-convenant opgesteld inzake de wijziging van de beheerssituatie op de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl en het vaststellen van afkoopsommen inzake beheer, onderhoud en vervangingsinvesteringen op de zijtakken (Winschoterdiep/Rensel en Van Harinxmakanaal). Tevens wordt uitbetaling van de (reeds toegezegde) gelden in het kader van de Nota Mobiliteit t.b.v. achterstallig onderhoud Winschoterdiep hierin betrokken. Voorgesteld wordt in te stemmen met de overdracht van de hoofdvaarweg en de afkoop van beheer, onderhoud en vervangingsinvesteringen op de zijtakken.

**Inleiding**

Met het Rijk (Rijkwaterstaat Noord-Nederland) en de provincie Fryslân is de afgelopen jaren herhaaldelijk overleg gevoerd omtrent de wijziging van de beheerssituatie van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl en afkoop van (de rijksbijdragen) voor het reguliere beheer en onderhoud van de zijtakken (Van Harinxmakanaal en Winschoterdiep/Rensel).

Het Rijk wil het beheer en onderhoud van de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl overnemen van de provincies, omdat:

- Het Rijk het beheer en onderhoud van Hoofdvaarwegen tot haar taak acht te behoren;
- Het Rijk een eenduidige beheerssituatie wil voor alle hoofdvaarwegen;
- Het Rijk het aantal specifieke uitkeringen wil verminderen (en de huidige vergoeding voor het beheer en onderhoud aan de provincies is een specifieke uitkering)

In de afgelopen maanden is intensief overleg gevoerd met het Rijk om te trachten tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT van 7 november jl. een principe-overeenkomst te kunnen vaststellen. Dit is echter niet gelukt. Vervolgoverleg heeft in de afgelopen weken echter geleid tot een concept-convenant waar beide provincies en het Rijk zich in kunnen vinden. Dit convenant is als bijlage bij deze voordracht gevoegd. Omdat het Rijk heeft aangegeven nog dit kalenderjaar over te willen gaan tot het uitbetalen van de overeengekomen afkoopsommen, moet het convenant nog dit kalenderjaar worden bekrachtigd. Wij hebben, onder voorbehoud van goedkeuring door uw Staten, het convenant spoedeshalve, reeds ondertekend.

**Kort historisch overzicht van het overleg met het Rijk**

De rijksbijdrage voor het onderhoud van de Fries-Groningse kanalen is vastgelegd in een convenant (1957) met de provincies Fryslân en Groningen. De bijdrage heeft betrekking op de vaarweg Lemmer-Delfzijl (Prinses Margrietkanaal, van Starckenborghkanaal en Eemskanaal), het Van Harinxmakanaal (provincie Fryslân) en het Winschoterdiep (inclusief aansluitend gedeelte van de Rensel). De hoogte van de rijksbijdrage is in 1991 opnieuw vastgesteld in een nieuw convenant. Naar aanleiding van het nieuwe convenant zijn afspraken gemaakt over de aanpak van sluizen, bruggen, beschoeiingen en waterbodems. Deze afspraken zijn in 1997 vastgelegd in het "Plan van Aanpak Investerings Fries-Groningse kanalen". In het rapport Commissie-Brinkman "Anders gestuurd, beter bestuurd, 2004" is voorgesteld om de vaarweg Lemmer-Delfzijl van de provincies Fryslân en Groningen over te dragen aan het Rijk en om het Van Harinxmakanaal en het Winschoterdiep (inclusief een deel van de Rensel) te financieren via het provinciefonds.

In een bestuurlijk overleg in 2006 is afgesproken dat de vaarweg Lemmer-Delfzijl in beheer en onderhoud blijft bij de provincies Fryslân en Groningen waarbij het beheer en onderhoud en de verantwoordingsrapportages in lijn komen met de overige hoofdvaarwegen in beheer bij Rijkswaterstaat. Verder is afgesproken dat het Rijk en de provincies voor de hoofdvaarwegen (vaarweg Lemmer-Delfzijl) een nieuwe overeenkomst met financiële afspraken voorbereiden en voor de niet-hoofdvaarwegen (Van Harinxmakanaal en Winschoterdiep (inclusief een deel van de Rensel)) een afkoop van de huidige financiële overeenkomst voorbereiden.

In 2007 zijn deze afspraken vastgelegd in een intentieverklaring tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de provinciebesturen van Fryslân en Groningen. Tegelijkertijd is een onderzoek uitgevoerd naar de kosten van de Fries-Groningse kanalen (rapport Infram). Het onderzoek richtte zich op de kosten voor onderhoud en exploitatie van het Winschoterdiep, het Eemskanaal, het Van Starckenborghkanaal, het Prinses Margrietkanaal (Fryslân) en het Van Harinxmakanaal (Fryslân). Ook zijn de onderhoudsachterstanden bij oeververdedigingsconstructies en waterbodems bepaald evenals de vervangingskosten van bruggen en sluizen.

In 2009 is een poging om de financiering van beheer en onderhoud van de zijtakken door een afkoopregeling te beëindigen mislukt. Overdracht van de hoofdvaarweg werd toen door alle betrokken partijen als niet opportuun beschouwd gezien het verwachte efficiencyverlies.

In de eerste helft van 2011 heeft Rijkswaterstaat Noord-Nederland (RWS-NN) de discussie weer opgestart waarbij de beschikbare middelen voor achterstallig onderhoud (NoMo-gelden) als drukmiddel werden gehanteerd. Aangezien de grootste verwachte in-efficiency, in de vorm van overdracht van bediening naar het Rijk, voor het Rijk een bespreekbaar punt was hebben de provincies ingestemd met verkenning van de mogelijkheden. Nadat in eerste instantie bleek dat afkoop van beheer en onderhoud van de zijtakken voor het Rijk op dit moment onhaalbaar is, hebben de provincies een voorstel gedaan voor een nieuw convenant gebaseerd op periodes van 10 jaar, waarbij voor de eerste 10 jaar het uitgangspunt 70% BON (Basis Onderhouds Niveau) werd voorgesteld. RWS-NN heeft hierop een tegenvoorstel gedaan voor een eindige 20 tot 30-jarige overeenkomst. Aangezien RWS-NN dit voorstel niet verder wilde onderbouwen, hebben de provincies het voorstel zo ingevuld dat uitgaande van een eindige 30-jarige overeenkomst zij een jaarlijkse vergoeding zouden krijgen waarin regulier onderhoud, vervangingsinvesteringen kunstwerken en achterstallig onderhoud verdisconteerd waren.

RWS-NN heeft hierop een tegenvoorstel gedaan voor een eindige 10-jarige overeenkomst gebaseerd op enkel een jaarlijkse vergoeding gelijk aan de huidige (te lage) vergoeding voor regulier onderhoud. Dit voorstel is door de provincies als onbespreekbaar afgewezen.

In de afgelopen weken is echter plotseling gebleken dat het Rijk toch mogelijkheden ziet voor éénmalige afkoop van het beheer en onderhoud en de vervanging van de kunstwerken op de zijtakken (Winschoterdiep/Rensel en Van Harinxmakanaal). Ook de (reeds beschikbaar gestelde) bedragen in het kader van de Nota Mobiliteit (Achterstallig Onderhoud Vaarwegen) worden hierbij betrokken.

### **Verder vervolg en planning**

Het concept-convenant is een voorstel op hoofdlijnen. De doorwerking van deze hoofdlijnen op het vlak van organisatie en personeel moeten nog nader worden uitgewerkt. Voor de invoering van de nieuwe beheersorganisatie moeten overgangsregelingen worden opgesteld. Het streven is om de nieuwe beheerssituatie per 1 januari 2013 in te voeren en uiterlijk 1 januari 2014. In oktober 2012 wordt de balans opgemaakt of dit gaat lukken.

### **Overwegingen**

Door in te stemmen met de overdracht komt er, binnen afzienbare termijn, een einde aan de discussie over verantwoordelijkheden en financiering van de Fries-Groningse kanalen. Het Rijk wordt eigenaar en beheerder van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. De jaarlijkse bijdragen die het Rijk uitbetaald aan de provincies voor het reguliere beheer en onderhoud kan het Rijk naar eigen inzicht inzetten. Provincies blijven, op contractbasis, de bediening van bruggen en sluizen uitvoeren en krijgen mogelijk een rol in de vergunningverlening en handhaving.

De status (vaarwegklasse Va) van de hoofdvaarweg staat niet ter discussie en de huidige afspraken (fase 1 en 2) over vernieuwing van kunstwerken om klasse Va te worden blijven gehandhaafd. Dit betekent dat de provincie de uitvoering behoudt van de vernieuwing van deze kunstwerken.

Bovenstaande betekent dus dat alle bestaande afspraken zijn verankerd in het convenant. Er is echter wel sprake van een andere rolverdeling en verantwoordelijkheid: het Rijk krijgt de verantwoordelijkheid en het voortouw op de hoofdvaarweg, provincies krijgen een rol in de uitvoering.

Door in te stemmen met de overdracht wordt de uitbetaling van de overeengekomen bijdragen in het kader van de Nota Mobiliteit, Achterstallig onderhoud Vaarwegen, (NoMo/AOV) op korte termijn geëffectueerd. Dit betekent dat wij op korte termijn aan de slag kunnen met het wegwerken van het achterstallig onderhoud op het Winschoterdiep. De problematiek daar, voor met name het baggerwerk, zal dan binnen afzienbare termijn kunnen worden opgelost.

De jaarlijkse bijdragen die wij nu ontvangen voor het regulier beheer en onderhoud voor het Winschoterdiep/Rensel vervallen met de uitbetaling van de afkoopsom. Het beëindigen van de uitbetaling van de jaarlijkse uitkering is onafwendbaar: het Rijk wil af van dit soort jaarlijkse bijdragen. Het is dus zaak om een aanvaardbaar onderhandelingsresultaat in de wacht te slepen. Gezien de gehanteerde methodieken voor de afkoopsom van beheer, onderhoud en de vervangingsinvesteringen en de resultaten die zijn neergelegd in de afkoopsommen, zijn wij van mening dat gesproken kan worden van een goed onderhandelingsresultaat.

### **Relatie met afstandsbediening bruggen en sluizen**

Indien de overdracht kan rekenen op instemming van alle partijen, stellen wij voor een deel van de afkoopsom in te zetten ter financiering van de invoering van verdere afstandsbediening van bruggen en sluizen in onze provincie. De verdere optimalisering van de afstandsbediening zal een investering vergen van ca. € 8 mln en deze investering kan in ca. 6 á 8 jaar worden terugverdiend. Een voorstel omtrent verdere uitrol van de afstandsbediening zullen wij binnenkort separaat voorleggen.

### **Resumerend**

In de bijlage vindt u de tekst van het concept-convenant.

Samengevat komen de afspraken met het Rijk voor onze provincie op het volgende neer:

#### *Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (nieuwe beheerssituatie):*

- \* Het Rijk wordt beheerder en eigenaar van de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (in onze provincie van het Van Starckenborghkanaal en het Eemskanaal)
- \* de status van de hoofdvaarweg is gewaarborgd;
- \* Het Rijk krijgt het beheer en onderhoud. Mogelijk kunnen provincies in de uitvoering een rol spelen.
- \* Verkeersmanagement: Aansturing door Rijk. Provincies blijven de bediening uitvoeren op contractbasis.
- \* Vergunningverlening en handhaving: Aansturing door Rijk, uitvoering deels door provincies.
- \* Aanleg nieuwe projecten t.b.v. behalen klasse Va: alle bestaande afspraken blijven gehandhaafd. Dit betekent dat provincies alle lopende projecten, waar overeenstemming over bestaat (fase 1 en 2) blijven uitvoeren.

#### *Zijtakken (Winschoterdiep/Rensel): afkoop rijksbijdragen:*

- \* afkoop ineens van de rijksbijdrage beheer en onderhoud. Hierbij is de "Brokx-methode" toegepast (22,22 keer het jaarlijks bedrag gebaseerd op 50% Basisonderhoudsniveau)
  - \* uitbetaling ineens van de (reeds overeengekomen) bijdragen achterstallig onderhoud in het kader van de Nota Mobiliteit (Achterstallig Onderhoud Vaarwegen)
  - \* afkoop ineens van de vervangingsinvesteringen. Hierbij is de INFRAM-methode toegepast, waarbij betrokken zijn de te vervangen kunstwerken van de komende 30 jaar. Vervolgens is de contante waarde vastgesteld, gebaseerd op prijspeil 2011.
- Dit leidt tot onderstaande overzichtstabel omtrent afkoopsommen voor onze provincie:

Onderdeel	Provincie Groningen
Beheer & onderhoud	22,22 x 2,4mln = 53 mln
NoMo AOV	16 mln
Kunstwerken	22 mln
<b>Totaal</b>	<b>91 mln</b>

Gelet op bovenstaande stellen wij u voor in te stemmen met de overdracht van de hoofdvaarweg en de afkoop van beheer, onderhoud en vervangingsinvesteringen op de zijtakken door het vaststellen van bijgevoegd conceptbesluit.

Groningen, 22 november 2011

Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen:

M.J. van den Berg , voorzitter.

H.J. Bolding , secretaris.

**Provinciale Staten van Groningen:**

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 22 november 2011, nr. 2011-52775, VB;

**BESLUITEN:**

1. In te stemmen met de overdracht van eigendom, beheer en onderhoud van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (van Starckenborghkanaal en Eemskanaal) door de provincie aan het Rijk;
2. In te stemmen met afkoop door het Rijk van de bijdragen voor beheer, onderhoud en vervangingsinvesteringen van het Winschoterdiep/Rensel voor een totale afkoopsom van € 91 mln.

Groningen,

Provinciale Staten voornoemd:

, voorzitter.

, griffier.



# CONCEPT-CONVENANT

Bestuurlijke afspraken inzake  
de nieuwe beheersituatie op de  
Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl

Zaaknummer                      (Provincie Fryslân)  
Zaaknummer                      (Provincie Groningen)

**Versie 2**  
**21 november 2011**



o **De ondergetekenden:**

1. De Minister van Infrastructuur en Milieu, mevrouw **M. Schultz – Van Haegen**, handelende als bestuursorgaan, hierna te noemen: "Rijk",

**EN**

2. De Provincie Fryslân, gevestigd te Leeuwarden, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door gedeputeerde mevrouw **S. Poepjes**, daartoe gemachtigd door de Commissaris der Koningin, handelende ter uitvoering van een besluit van Gedeputeerde Staten d.d. [datum],
3. De Provincie Groningen, gevestigd te Groningen, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door gedeputeerde de heer **M. Boumans**, daartoe gemachtigd door de Commissaris der Koningin, handelende ter uitvoering van een besluit van Gedeputeerde Staten d.d. [datum],

hierna te noemen: "Provincies",

Alle ondergetekenden tezamen genoemd: "partijen"

**In aanmerking nemende:**

dat de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (bestaande uit het Prinses Margrietkanaal, het Van Starkenborghkanaal en het Eemskanaal) hierna tezamen genoemd "Hoofdvaarweg", in eigendom, beheer en onderhoud is bij de Provincies;

dat deze Hoofdvaarweg onderdeel uitmaakt van het landelijk hoofdvaarwegennet waarvan het Rijk het beheer en onderhoud tot zijn taak heeft;

dat de functionaliteit van de Hoofdvaarweg door het Rijk is vastgesteld als een Hoofdvaarweg met tweestrooksdoovaart, een kanaalprofiel klasse Va en een kunstwerkprofiel klasse Va (maatgevend voor deze functionaliteit is het zogenaamde Groot Rijnschip met een lengte van 110 m, een breedte van 11,4 m en een maximale diepgang van 3,5 m) en tevens voor tweebaksdoovaart onder beperkte voorwaarden en vierlaagscontainervaart, overeenkomstig het verkenningenbesluit (1997, nr. MO97-40141);

dat het Rijk bijdraagt aan de directe kosten van onderhoud en exploitatie van de Hoofdvaarweg op basis van de op 2 mei 1990 tussen partijen gesloten overeenkomsten nr. F-2142 en nr. Gr-2205 door middel van specifieke uitkeringen;

dat Rijksbeleid is het aantal specifieke uitkeringen zoveel mogelijk te verminderen;

dat de Stuurgroep Brinkman (stuurgroep doorlichting specifieke uitkeringen) in het rapport "Anders gestuurd, beter bestuurd" (oktober 2004) heeft geadviseerd om de betreffende Hoofdvaarweg rechtstreeks in beheer te brengen bij het Rijk, dit ter vermindering van de administratieve lasten;

dat de Provincies zich bereid hebben verklaard tot overdracht van eigendom, beheer en onderhoud van de Hoofdvaarweg aan het Rijk;

dat Provincies de zijtakken Van Harinxmakanaal en Winschoterdiep/Rensel in eigendom, beheer en onderhoud blijven houden;

dat partijen in dit convenant hun overeenstemming inzake de nieuwe beheersituatie tot uiting willen brengen;



## Verklaren het navolgende te zijn overeengekomen:

### **Artikel 1. Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl**

#### A. Nieuwe beheersituatie

1. Het Rijk wordt beheerder en eigenaar van de Hoofdvaarweg en alle daarbij behorende onlosmakelijk verbonden onroerende bestanddelen zoals: de betrokken oevers, oevervoorzieningen, ligplaatsen, kunstwerken en overige onroerende zaken. In de overdracht worden alle objecten betrokken die in het vigerende convenant onderdeel uitmaken van de Hoofdvaarweg en daaruit betaald worden.
2. De Hoofdvaarweg staat aangegeven op de bij dit convenant behorende kaart (bijlage 1; bijvoegen). Nadere informatie over de Hoofdvaarwegen, c.a. is opgenomen in de overeenkomsten nr. F. 2142 en nr. Gr. 2205 en de door partijen gezamenlijk opgemaakte INFRAM-rapportage van 2007, aan partijen gezamenlijk bekend.
3. Het streven is om de nieuwe beheersituatie per **1 januari 2013** in te voeren, doch uiterlijk **1 januari 2014**. De convenanten uit 1990 nr. F. 2142 en nr. GR 2205 worden per datum van invoering van de nieuw beheerorganisatie geacht te zijn beëindigd.
4. De eigendomsoverdracht vindt plaats om niet, in de staat waarin de Hoofdvaarweg zich bevindt op datum van de overdracht. De daartoe benodigde transactie (opstellen overeenkomst en notariële afhandeling) wordt uitgevoerd door en op kosten van het Rijk. De Provincies zullen daartoe alle vereiste medewerking verlenen.

#### B. Financiële regeling

Gedurende het overgangsjaar (1 januari 2012 – 1 januari 2013) worden de huidige afspraken ten aanzien van de betaling van de kosten voor beheer en onderhoud voor de Hoofdvaarweg gecontinueerd, conform de reeds genoemde convenanten F 2142 en Gr 2205.

#### C. Achterstallig onderhoud Eemskanaal

Voor het achterstallig onderhoud op de Hoofdvaarweg wordt de Provincie Groningen de navolgende bijdrage beschikbaar gesteld, in de vorm van een subsidiebeschikking. De aanvraag daartoe is reeds door de Provincie Groningen ingediend (datum en kenmerk vermelden)

Onderdeel	Provincie Groningen	Totaal
NoMO-AOV: Achterstallig onderhoud vaarwegen (Nota Mobiliteit)	<b>Eemskanaal:</b>  T.b.v. boordvoorzieningen en piping	6,4 mln
<b>Totaal</b>		<b>6,4 mln</b>

#### D. Achterstallig onderhoud Van Starckenborghkanaal

Met betrekking tot het achterstallig onderhoud aan de boordvoorzieningen op het Van Starckenborghkanaal (0,8 mln op basis van NoMo-AOV) vindt geen bijdrage door het Rijk meer plaats. Na overdracht van dit kanaal in eigendom, beheer en onderhoud aan het Rijk zal het Rijk betreffend achterstallig onderhoud aldaar inlopen.

### **Artikel 2. Overgangsregeling Hoofdvaarweg**

#### A. Overgangstraject

Zoals vermeld in artikel 1A lid 3 is het streven om de nieuwe beheersituatie per **1 januari 2013** in te voeren, doch uiterlijk **1 januari 2014**. Hiertoe wordt een gezamenlijke werkgroep in het leven geroepen, onder leiding van Rijkswaterstaat. In **oktober 2012** wordt door partijen bepaald of het streven realistisch is.

Voor ieder hierna te noemen onderdeel wordt een overgangregeling uitgewerkt op basis van onderstaande uitgangspunten:



Aanleg: Klasse Va, fase 1 en 2, uitvoering en projectmanagement door provincies, conform de lopende afspraken vastgelegd in pva fase 2a d.d. 20 oktober 2010, waarbij provincies de werkwijze rond planstudies en uitvoering bepalen. Programmamanagement door het Rijk.

Verkeersmanagement: Verantwoordelijkheid en aansturing door het Rijk, uitvoering en bediening door provincies op basis van Rijksnormering (inhuur op contractbasis; contracten hebben een looptijd van 5 jaar, waarbij verlenging gekoppeld is aan evaluatie van de organisatorische aspecten van de nieuwe beheersorganisatie). De bedienfunctie wordt functioneel uitgevoerd door de provincie, monitoring door het Rijk. Vertrekpunt is de huidige situatie. RWS moet zichtbaar zijn als beheerder.

Beheer en onderhoud: Assetmanagement, planning en programmering, contracteren, verantwoordelijkheid en aansturing door het Rijk, uitvoering door het Rijk. Uitvoering van taken op het gebied van verkeersmanagement (m.n. betonning, bebakening, scheepvaartinspectie) op contractbasis door provincie, 5 jaarlijkse evaluatie. BOA (Bijzondere Opsporings Ambtenaren) wordt hierin betrokken.

Vergunningverlening en handhaving: Verantwoordelijkheid Rijk en aansturing Rijk, uitvoering deels door provincies. Provincie treedt op als adviseur. RWS moet zichtbaar zijn als beheerder.

#### B. Formeel wettelijke overdracht

De Provincies verbinden zich om medewerking te verlenen aan alle wettelijk vereiste transacties en besluiten waarbij door de Provincies aan het Rijk, ieder voor wat betreft het binnen haar grenzen liggende gedeelte van de Hoofdvaarweg, het eigendom, beheer en onderhoud over te dragen.

#### C. Personeel Provincies

Indiensttreding: In het kader van de nieuwe beheersituatie kan een nader te bepalen aantal medewerkers van de Provincies op basis van Rijksnormeringen in dienst treden van het Rijk. Partijen sluiten daartoe alsdan aanvullende deelconvenanten.

Inhuur: Daarnaast worden er overeenkomsten tussen het Rijk en de Provincies gesloten voor inhuur van personeel en uitvoering van nader te specificeren taken, e.e.a. overeenkomstig de in art. 2A genoemde uitgangspunten. Betreffende overeenkomsten hebben een looptijd van 5 jaar, waarbij eventuele verlenging gekoppeld is aan evaluatie van de organisatorische aspecten van de nieuwe beheerorganisatie.

#### D. Friciekosten

De met de overgang gepaard gaande frictiekosten hebben betrekking op het personeel van de Provincies (Fryslân max. 5 fte, Groningen max. 15 fte). Deze kosten komen ten laste van het Rijk. Over de verdere procedure ten aanzien van de frictiekosten worden nadere afspraken gemaakt, vast te leggen in een deelconvenant. De Provincies hebben de inspanningsverplichting om personeelconsequenties gedurende 5 jaren, ingaande op 1 januari 2012, op te lossen.

### **Artikel 3. Zijtakken: Van Harinxmakanaal en Winschoterdiep/Rensel**

#### A. Beheersituatie

De Provincies houden de zijtakken Van Harinxmakanaal en Winschoterdiep/Rensel in eigendom, beheer en onderhoud.

#### B. Financiële regeling / achterstallig onderhoud

Partijen zijn ten aanzien van de financiële verplichtingen van het Rijk het navolgende overeengekomen. Nadat het Rijk aan onderstaande financiële verplichtingen heeft voldaan, heeft het Rijk met betrekking tot de zijtakken geen enkele andere verplichting - hoe ook genaamd en hoe ook ontstaan - jegens de Provincies.



Onderdeel	Provincie Groningen	Provincie Fryslân	Totaal
Afkoop beheer & onderhoud	22,22 x 2,4 mln = 53 mln	22,22 x 2,6 mln = 58 mln	111 mln
NoM0-AOV: Achterstallig onderhoud vaarwegen (Nota Mobiliteit)	16 mln	6 mln	22 mln
Afkoop vervanging kunstwerken	22 mln	31 mln	53 mln
<b>Totaal</b>	<b>91 mln</b>	<b>95 mln</b>	<b>186 mln</b>

#### B. Financiële regeling / achterstallig onderhoud (vervolg)

RWS doet samen met de Provincie Fryslân met de RINK/RIO-inspectie een opname van achterstallig onderhoud op het Van Harinxmakanaal. Die opname wordt op basis van RWS-prioritering in het landelijke RWS maatregelenprogramma opgenomen. Het Van Harinxmakanaal wordt als hoofdvaarweg in die prioritering meegenomen. Het Landelijke RWS-maatregelenprogramma wordt naar budgetten en kasritmes vertaald. Finale afhechting van het noodzakelijke achterstallig onderhoudsprogramma voor het Van Harinxmakanaal vindt plaats door een bestuurlijke afspraak tussen RWS-NN en de Provincie Fryslân, op basis van de uitkomsten van de RINK/RIO-methode, het landelijke maatregelenprogramma en de financiële programmering en het kasritme van betaling aan de Provincie Fryslân.

#### C. Betaling

De in bovenstaande tabel (art. 3B) genoemde bedragen worden in één keer door het Rijk betaald, doch uitsluitend op declaratiebasis. Het is de verplichting van de Provincies om terstond na ondertekening van onderhavig convenant een declaratie te zenden aan:

*Rijkswaterstaat Noord-Nederland  
t.a.v. de Crediteurenadministratie  
Postbus 8185  
3503 RD - UTRECHT*

Hierbij dient het volgende te worden vermeld:

- Datum, kenmerk en zaaknummer van dit convenant.
- Bestelnummer:

Het gedeclareerde bedrag wordt na ontvangst van de declaratie in **december 2011** betaald.

#### D. Tsjerk Hiddessluizen

Over de periodieke algehele vervanging aan het einde van de levensduur van de Tsjerk Hiddessluizen te Harlingen sluiten het Rijk en de Provincie Fryslân een aanvullend convenant. Na de vervanging vervallen alle op dit object betrekking hebbende financiële aanspraken van de Provincie Fryslân op het Rijk.

### **Artikel 4. Noord-Willemskanaal**

#### A. Beheersituatie

Het Groningse deel van het Noord-Willemskanaal vanaf de Provinciegrens tot de monding in de Zuiderhaven blijft in eigendom, beheer en onderhoud aan de Provincie Groningen toebehoren.



## B. Financiële regeling

Het Rijk blijft bijdragen in de kosten van beheer en onderhoud, overeenkomstig de huidige bijdrage. Op deze bijdrage blijft tevens de onderstaande indexering van toepassing:

Er wordt in de onderhavige bijdrage uitgegaan van personeelskosten en kosten van werken in een verhouding van 55:45. De index wordt als volgt berekend:

Vermenigvuldigingsfactor voor het personeelskostenbestanddeel:  
 $1 + (C-U)/U$

Vermenigvuldigingsfactor voor het werkenbestanddeel:  
 $1 + 0,7(C-U)/U$

*Verklaring voor de symbolen:*

*C= het door het CBS gepubliceerde indexcijfer van regulingslonen van volwassen werknemers (lonen per maand voor alle werknemerscategorieën incl. spaarloon, vakantietoelage en andere uitkeringen) voor de maand november van het aan de betaling voorafgaande jaar*  
*U= het door het CBS gepubliceerde indexcijfer van regulingslonen van volwassen werknemers (lonen per maand voor alle werknemerscategorieën incl. spaarloon, vakantietoelage en andere uitkeringen) voor de maand november van het aan de betaling voorafgaande jaar*

## **Artikel 5. Inrichting overlegstructuur / evaluatie**

1. Gedurende de overgangsfase 1 januari 2012 – 1 januari 2013 blijft de bestaande Coördinatiegroep, bestaande uit de HID van Rijkswaterstaat Noord-Nederland (namens de Minister van Infrastructuur en Milieu) en de gedeputeerden van de beide Provincies, in functie.
2. Met betrekking tot de nadere inrichting van de overlegstructuur (op directie- en uitvoeringsniveau) zowel tijdens als na de overgangsfase worden in de Coördinatiegroep nadere afspraken gemaakt en schriftelijk vastgelegd.
3. Over de organisatorische aspecten van de nieuwe beheersituatie vindt één keer per 5 jaar een evaluatie plaats, voor het eerst 5 jaar na het moment van invoering van de nieuwe beheersituatie.

## **Artikel 6. Geschillenregeling**

1. Partijen komen ten aanzien van alle geschillen, welke mochten ontstaan naar aanleiding van dit convenant, overeen dat deze eerst worden voorgelegd aan de genoemde Coördinatiegroep teneinde te trachten via minnelijk overleg tot overeenstemming te komen.
2. Er is sprake van een geschil indien partijen dit gezamenlijk vaststellen dan wel indien één van de partijen dit stelt en daarvan de andere partijen schriftelijk op de hoogte heeft gesteld.
3. Indien partijen niet langs minnelijke weg tot een oplossing voor het gerezen geschil kunnen komen neemt de Coördinatiegroep een besluit over de wijze waarop het geschil tussen partijen zal worden beslecht.
4. Bovenstaande laat onverlet dat de weg naar de bevoegde rechter te allen tijde open blijft.

## **Artikel 7. BTW**

Op alle in onderhavig convenant genoemde bedragen is geen omzetbelasting (BTW) van toepassing.

## **Artikel 8. Inwerkingtreding en evaluatie**

Dit convenant treedt in werking op datum van ondertekening.



Aldus in drievoud opgemaakt en ondertekend te Den Haag,

d.d. \_\_\_\_\_

<b>De Gedeputeerde van de Provincie Fryslân</b>  Mw. S. Poepjes	<b>De Gedeputeerde van de Provincie Groningen</b>  Dhr. M. Boumans	<b>De Minister van Infrastructuur en Milieu</b>  Mw. M.H. Schultz-Van Haegen

concept