Gemeente Waadhoeke

Beheerplan Civiele Kunstwerken 2023-2026

Maart 2023

Auteur: Tom Engelsma
Afdeling Beheer Openbare Ruimte

adres
Harlingerweg 18
8801 PA Franeker

postadres
Postbus 58
8800 AB Franeker

online
www.waadhoeke.nl
info@waadhoeke.nl

telefoon
0517 380 380

Inhoudsopgave

Inleiding 2

1. Waar staan we nu? 4

1.1 Analyse 4

2. Wat willen we bereiken? 7

2.1 Achtergrond 7

2.2 Gemaakte keuze 7

3. Wat gaan we ervoor doen? 8

3.1 Algemeen 8

3.2 Verkeersbruggen 8

3.3 Fiets- en voetgangerbruggen 9

3.4 Diverse kunstwerken 9

4. Wat mag dat kosten? 10

4.1 Regulier onderhoud 10

4.2 Groot onderhoud 10

4.3 Reconstructie of vervanging 10

4.4 Resumerend voor de planperiode 2023-2026 11

Inleiding

In een beheerplan worden de kwaliteit en kwantiteit van de in gemeentelijk eigendom zijnde kapitaalgoederen beschreven. Het gaat om het geheel van activiteiten die veiligheid, duurzaamheid en esthetica (toonbaarheid) van de kapitaalgoederen in stand houden, c.q. op niveau brengen, tegen zo laag mogelijke kosten. Beheerplannen zijn belangrijk omdat het hier gaat om beheer van kapitaalgoederen en het voorkomen van kapitaalvernietiging.

De *Wegenwet* vraagt van de beheerder goed rentmeesterschap. De *Wegenverkeerswet* verwacht dat de wegbeheerder streeft naar maatregelen die de veiligheid van de weggebruiker en de functionaliteit van de weg waarborgen. Met de inwerkingtreding van het *Nieuw Burgerlijk Wetboek* is de bewijslast omgedraaid. De beheerder kan aansprakelijk worden gesteld voor schade die iemand lijdt als gevolg van gebreken aan de weg. Ook bruggen zijn onderdeel van de hiergenoemde weg.

In het Besluit Begroting en Verantwoording (hierna: BBV) en de verordening ex-artikel 212 van de Gemeentewet staat dat de gemeenteraad bij verordening de uitgangspunten voor het financiële beleid, het financiële beheer en de inrichting van de financiële organisatie vaststelt.

Kapitaalgoederen dienen zo lang mogelijk een bijdrage te leveren aan het doel waarvoor zij zijn aangeschaft of aangelegd. Criteria hierbij zijn veiligheid, duurzaamheid, esthetica (toonbaarheid) en kosten. Veiligheid is qua meetbaarheid absoluut; een constructie is veilig of zij is niet veilig. Het duurzaamheidsaspect levensduur is van groot belang in relatie met de veiligheid van een constructie. Bij de andere 2 criteria zijn keuzes te maken. Er moet beleid worden gemaakt voor het beheer van deze kapitaalgoederen. Beheer gaat hierbij om behouden wat je hebt. De kapitaalgoederen dienen zo lang mogelijk een bijdrage te leveren aan het doel waarvoor zij zijn aangelegd. Een kapitaalgoed kan op verschillende manieren worden beheerd; hoe mooi moet het er uit zien, hoe veilig moet het zijn, welk kwaliteitsniveau wordt nagestreefd en wat mag het kosten? Allemaal vragen waarvan de antwoorden van invloed zijn op de keuzes die per kapitaalgoed kunnen worden gemaakt en de financiële consequenties die daaruit voortvloeien. Deze keuzes vormen als beleidsthema's onderdeel van een nog te maken kwaliteitsplan openbare ruimte. Het voorliggende beheerplan is gestoeld op het uitgangspunt zoals vermeld in de opdracht voor de openbare ruimte ,nl. kwaliteit op minimaal het huidige peil met als insteek "veilig en sober, doch doelmatig".

Ten behoeve van het beheer/onderhoud van de civieltechnische kunstwerken op het gemeentelijk grondgebied dient er zoals de BBV voorschrijft periodiek een beheerplan door de raad te worden vastgesteld. De civiele kunstwerken betreffen de kapitaalgoederen 'bij het water' zoals bruggen, sluizen, oeverconstructies, duikers en vaar-recreatieve objecten. In het plan zijn de onderhoudsmaatregelen met bijbehorende benodigde budgetten weergegeven.

De in het beheerplan opgenomen onderhoudswerkzaamheden moeten volgens een prioriteitsstelling binnen de planperiode van 4 jaar worden uitgevoerd. Na elke jaarschijf zal de voortgang worden bepaald en zal de planning zo nodig worden bijgesteld.

Hoofdkenmerken
Dit beheerplan probeert een antwoord te geven op de vraag welke kosten voor inspectie, onderhoud en eventuele vervanging gewenst zijn in de periode 2023 - 2026.

Relevante cijfers:
De gemeente Waadhoeke heeft 133 verkeersbruggen, 170 fiets-/voetgangersbruggen, 4 tunnels, 1 viaduct, 3 sluizen, 8 natuurlijke oevers (1 km), 88 beschoeiinggedeeltes (9 km), 102 damwandgedeeltes (9,8 km), 44 kade (walmuur-)muurgedeeltes (5,7 km), 16 duikers, 40 steigers, 7 trailerhellingen en 4 meerpalen. Deze zijn gemaakt van hout, kunststof, beton/metselwerk of staal. Het areaal bruggen bestaat uit verkeersbruggen en fiets-/voetgangersbruggen. Er zijn twee beweegbare verkeersbruggen (Winsum en Ritsumasyl). Er zijn twee sluizen in de noordelijke Elfstedenvaarroute en één in de vaarweg naar Marsum. De oeverconstructies worden gevormd door natuurlijke glooiingen, beschoeiingen, damwanden en kademuren. Duikers omvat een deel van de duikers die haaks onder de gemeentelijke weg door liggen.
Het areaal kapitaalgoederen is de afgelopen jaren uitgebreid als gevolg van de herinrichting van het gebied ‘Haak om Leeuwarden’ en ‘Gebiedsontwikkeling Deinum’. Een aantal kunstwerken is of zal worden aangepakt in het kader van het bodemdalingsproject in Noordwest Fryslân.

Uitgangspunten
- Het huidige kwaliteitsniveau is uitgangspunt voor het beheer; de termen veilig, sober doch doelmatig worden hierbij gehanteerd.
- Het plan omvat op dit moment een goede prioritering van de onderhoudsmaatregelen met de daarbij behorende benodigde budgetten.
- Het totale areaal civieltechnische kunstwerken is in de periode okt. 2021 t/m mrt 2022 geïnspecteerd
- Gezien de meerjarige financiële consequenties van het beheerplan dient dit beheerplan door de raad te worden vastgesteld.

1. Waar staan we nu?

Een terugblik, vooruitblik en een uitgevoerde inspectie van het gehele areaal geven de huidige stand van zaken van het beheer van civiele kunstwerken aan. Bij het item 'vooruitblik' wordt op duurzaamheid ingegaan.

1.1 Analyse

Terugblik

Het beheerplan 2023-2026 volgt op het plan 2019-2022. Het in het aflopende plan vermelde klein onderhoud is uitgevoerd. Het wat grotere onderhoud is in grote lijnen uitgevoerd; een deel is opgeschoven in de tijd en er is groot onderhoud aan niet in het beheerplan vermelde objecten uitgevoerd.

In 2020 was het i.v.m. veiligheidsredenen noodzakelijk de brug bij de Alde Loop in Achlum te vervangen. Deze vervanging staat niet in het beheerplan. Hiervoor is separaat krediet aangevraagd en vastgesteld.
De in het beheerplan opgenomen vervanging van 4 verkeersbruggen is nog niet gerealiseerd. Vanwege nader onderzoek en aanwezigheid waterspitsmuis (Dronryp), omgevingsbelangen (Tzummarum en Hitzum) en complexiteit (Herbaijum) worden de werkzaamheden later uitgevoerd dan in het beheerplan 2019-2022 is aangegeven. Daarnaast speelde tijdelijke onderbezetting deels door ziekte een rol. Ook is de financiële planning niet in overeenstemming met de uitvoering. Financieel wordt een vervanging bv op een jaar gezet, terwijl de voorbereiding steeds meer tijd in beslag gaat nemen en een spreiding van kosten laat zien. M.a.w. de start van een project is wel tijdig, maar de financiële uitgaven en de fysieke uitvoering lopen achter op de in het beheersplan aangegeven jaartallen.
Voor alle 4 bruggen loopt de civieltechnische voorbereiding incl. het vergunningentraject vanaf begin 2022. Voor de bruggen zijn het beheerplan 2023-2026 geïndexeerde (t.o.v. het beheerplan 2019-2022) kostenbedragen opgenomen.

De vervanging van de brug Hoarnestreek/Tzummarumer Fiskersfeart zal januari 2023 starten.
In augustus 2023 zal gestart worden met de brug in de Puoldyk nabij Dronryp. In september 2023 zal met de brug Hitzumerweg/Arumervaart in Hitzum worden begonnen. De aanpak van de brug in de voormalige Rijksweg bij Herbaijum tezamen met de onderdoorgang voor voetgangers zal waarschijnlijk eind 2023 aanvangen.

Alle planningen zijn het laatste jaar onderhevig aan een betrekkelijk grote onzekerheid gezien lange doorlooptijden bij nutsbedrijven, aannemers, leveranciers etc. Dit zoals bekend vanwege de schaarste aan materialen en vakmensen.

Vooruitblik

Deze onzekerheid zal naar verwachting nog meerdere jaren het geval zijn, waardoor er behoorlijke afwijkingen van de in het beheerplan 2023-2026 aangegeven planningsjaren en kosten kunnen optreden. De eerder vermelde schaarste zal naar verwachting tot prijsverhogingen leiden en eventuele aanbestedingsvoordelen temperen of (meer dan) teniet doen.

De grootste investering in het beheerplan 23-26 is ten behoeve van het vervangen van de oeverconstructies langs het van Harinxmakanaal ter plaatse van de Oostelijke Industrieweg in Franeker (2024, ca. 2,8 mln.). De in 1965 aangebrachte stalen damwand over een lengte van bijna 1 km langs de Oostelijke Industrieweg is van slechte kwaliteit. Uit nader onderzoek zal blijken in

hoeverre in 2024 volledige vervanging noodzakelijk is. Misschien kan er worden volstaan met een lichtere maatregel.

De andere grotere werken zijn:

- Vervanging betonnen brug in Puoldyk ten oosten van Dronryp;
- Vervanging betonnen brug Hoarnestreek bij Tzummarum;
- Vervanging betonnen brug in Hoofdweg Hitzum;
- Bouwen betonnen brug + loop-onderdoorgang (Oude) Rijksweg in Herbaijum;
- Vervanging van een betonnen brug nabij Dongjumerweg 11/12 nabij Ried;
- Vervanging houten damwand langs van Harinxmakanaal bij Opslach Dronryp;
- Groot beton-onderhoud brug Gernierswei/Menamerfeart nabij Sânwei;
- Vervanging houten damwand noordzijde vaart ten oosten van brug Hofsleane Berltsum;
- Vervanging betonnen duikerbrug Dyksterhuzen Bitgummole;
- Vervanging houten brug over Schalsumervaart naar atletiek-/ijsbaan Franeker;
- Vervanging houten damwand Salverdaweg Franeker;
- Vervanging houten damwand langs Bolswardervaart bij Weakens 10;
- Vervanging houten damwand in gedeelten van wijk Fugellân in Dronryp.

De Prins Hendrikkade en het oostelijke gedeelte van de Zuiderkade in Franeker zijn niet in dit beheerplan opgenomen.
Beide oude kadegedeeltes lekken en voldoen niet meer aan de huidige constructieve eisen m.b.t. belasting door vaar- en wegverkeer. In 2018 is het gedeelte Zuiderkade (1930) plaatselijk versterkt met extra verankering. De Zuiderkade wordt jaarlijks gemonitord. In 2020 is uit veiligheidsoverwegingen de halve rijbaanbreedte van de Prins Hendrikkade (1948) fysiek afgesloten voor autoverkeer.
Uit onderhouds-/vervangingsafwegingen worden de projectkosten van de aanpak van de Zuiderkade geraamd op € 2,6 mln. en die van de Prins Hendrikkade op € 2,5 mln..
De aanpak van de kades heeft een relatie met de bochtverbreding van het kanaal aldaar. Het jaar van uitvoering van dit project is afhankelijk van de voortgang van het overleg tussen provincie, gemeente en diverse derden. Onderdeel van dit overleg is kostendekking door de betrokken partijen.

De twee oevergedeeltes worden in het concept-toedelingsplan oevers toebedeeld aan de provincie. In dit plan, waarover begin 2023 door Provinciale Staten een definitief besluit zal worden genomen, gaat het eigendom en beheer van de gemeente over naar de provincie. De planning is dat dit per 1 januari 2024 ingaat.
Uit de algemene regels van het plan blijkt niet duidelijk of er sprake is van verrekening (bruidsschat) van eventueel achterstallig onderhoud bij overdracht.
Er is op dit moment nog geen goed inzicht te geven in de gevolgen van de toedeling voor de beheerkosten van het totale oeverareaal van de gemeente. Niet enkel op basis van de onzekerheid over wel/niet een bruidsschat, maar ook op basis van het niet bekend zijn van de onderhoudsstaat van de aan de gemeente toebedeelde oevers.

Bij het vervangen of reconstrueren van zware kades/loswallen is een stalen damwand vaak een onderdeel van de constructie. Voor wat minder zwaar belaste damwanden wordt de laatste jaren naast hout ook beton en kunststof toegepast. Voor lichtere beschoeiing wordt kunststof relatief nog wat meer toegepast.
Voor bruggen geldt dezelfde ontwikkeling wat betreft materiaaltoepassing. Keuzes werden/worden voor een groter deel gemaakt op basis van klimaat- en duurzaamheidsdoelstellingen.

Nu Waadhoeke een duurzaamheidsbeleid heeft, zal bij het onderhoud van civiele kunstwerken getracht worden hier zo veel mogelijk invulling aan te geven. Dit kan met name bij het ge- en hergebruik van de verschillende materialen. Hout is t.o.v. kunststof bezig aan een comeback. Wanneer tropisch hardhout FSC-gecertificeerd is, is dit uit duurzaamheidsoverwegingen prima toepasbaar. Kunststof geeft in de productie- en recyclefase een veel hogere milieubelasting dan hout. Hout kan nieuw worden aangeschaft, kan worden hergebruikt en in een eindstadium aan de natuur worden 'teruggegeven'.
Bij de keuze van materialen zijn ook de verwerkbaarheid en de LCC-kosten van belang. Deze kosten omvatten de aanlegkosten en de onderhoudskosten tijdens de levensduur van een constructie.

Inspectie en nieuwe mjop
Uit een eind 2021 en begin 2022 gehouden technische inspectie van het gehele areaal volgen per object de onderhoudsmaatregelen met bijbehorende kosten voor de planperiode 2023 t/m 2026 (bijlage 1).
De vermelde bedragen zijn uitvoeringskosten inclusief voorbereidings-(V), advies-(A) en toezichts-(T) kosten. De inspectie is een globale visuele inspectie, waarbij in de systematiek voor het eerst een risico-afweging is meegenomen. Dit m.b.t. de aspecten betrouwbaarheid object, gevolgen niet functioneren object voor de omgeving, kapitaalvernietiging en veiligheid. Veiligheid wordt bij bruggen zwaarder gewogen dan bij oeverconstructies.

Er is onderscheid gemaakt tussen klein onderhoud en groot onderhoud/vervanging. Onder klein onderhoud wordt een aantal terugkerende bewerkingen (schoonmaken/schilderen etc.) verstaan. Daarnaast behoren correctief onderhoud (herstel defecte of ontbrekende delen) en het aanpassen (wettelijke veiligheidseisen) van brugleuningen van verkeersbruggen tot het klein onderhoud. Groot onderhoud/vervanging behelst het grote onderhoud (bijv. het vervangen van een houten brugdek) en algehele vervanging van een kunstwerk. De VAT-kosten als percentage van de uitvoeringskosten zijn voor het kleine onderhoud op 4,2 % gesteld en voor groot onderhoud/vervanging op 8%. Voor de grotere projecten boven de € 100.000 is met 18,9 % gerekend.

Groot onderhoud/vervanging bestaat voor een groot deel uit achterstallig onderhoud. Dit heeft de volgende oorzaken:

- De fusiegemeenten en Waadhoeke hadden/hebben onvoldoende budget om achterstallig onderhoud in voldoende mate uit te voeren en te voorkomen;
- Als gevolg hiervan is bij vorige beheerplannen een flink aandeel van het groot onderhoud/vervanging over de toen geldende planperiodes heen geschoven;
- Het beheer van civieltechnische kunstwerken was t.o.v. de andere beheerdisciplines, zoals bijv. wegen en groen, enigszins een 'ondergeschoven kindje'. De beheersystematiek heeft later vorm gekregen. Er werd meermalen noodgedwongen op ad-hocbasis gewerkt;
- Door de gemeentelijke fusie zijn er in het aanloopjaar 2017 en in het eerste operationele jaar van de Waadhoeke zaken blijven liggen. Het vorige beheerplan behelsde de jaren 19 t/m 22.

Voor de periode 2023 t/m 2026 blijkt dat de kosten van groot onderhoud/vervanging ca. 85 % van de totale beheerkosten binnen de 4-jarige planperiode betreffen. Dit aandeel was in de vorige planperiode 72 %. Vanwege de grootte van het achterstallige onderhoud, het einde van de levensduur van objecten en door structureel onvoldoende budget zal naar verwachting het aandeel groot onderhoud/vervanging groot blijven gedurende de periode 2027-2037.

2. Wat willen we bereiken?

2.1 Achtergrond

Bij het beheren van kapitaalgoed kunnen keuzes worden gemaakt ten aanzien van dat beheer. Vragen als hoe fraai het moet zijn, welk kwaliteitsniveau er moet worden nagestreefd en wat het mag kosten dienen hiertoe beantwoord te worden. De voormalige gemeenten hebben gekozen voor de variant 'basis.'

2.1.1 Variant basis

Variant 'basis' houdt in dat het beschikbare budget voldoende is om te voorzien in het onderhoud en vervangingen die nodig zijn om het kapitaalgoed in een zodanige conditie te houden, dat de waarde daarvan niet verminderd en dat aan de basis vereisten op het gebied van veiligheid voldaan kan worden. Het gaat hier om technisch onderhoud.

2.1.2 Variant intensief

Variant 'intensief' houdt in dat de bruggen naast de basisvariant er kwalitatief hoogwaardig bijliggen en dus ook voldoen aan kwaliteiten die betrekking hebben op uiterlijk en esthetiek.

2.2 Gemaakte keuze

In de beheerplannen wordt onderscheid gemaakt tussen:

1. Regulier onderhoud (terugkerende niet te grote bewerkingen in een vastgestelde termijn) en
2. Groot onderhoud en vervangingen (deze bewerkingen zijn aan een (vaak langere) vastgestelde termijn gebonden

2.2.1 Regulier onderhoud

Uitgangspunt is het in stand houden van het huidige kwaliteitsniveau en het voorkomen van achterstallig onderhoud. In termen van de kwaliteitsniveaus zoals hierboven beschreven, geldt voor de aangegeven bruggen het kwaliteitsniveau 'basis'.
Onder regulier onderhoud worden een aantal terugkerende bewerkingen verstaan in een vastgestelde termijn op korte of middellange termijn.

2.2.2 Groot onderhoud

Uitgangspunt hiervan is ook het in stand houden van het huidige kwaliteitsniveau en het voorkomen van achterstallig onderhoud, waarbij het kwaliteitsniveau 'basis' is. Het gaat hier over grotere bewerkingen waarbij de uitvoeringstermijn langer is. De periode is afhankelijk van de soort bewerking.
Daarnaast komt er een moment dat er vervangen, gerestaureerd of gereconstrueerd moet worden. Door met regelmaat regulier en groot onderhoud uit te voeren kan vervanging, restauratie of reconstructie langer worden uitgesteld.

3. Wat gaan we ervoor doen?

3.1 Algemeen

Na een positief raadsbesluit zal het civieltechnische onderhoudswerk van 2023 worden voorbereid. Dit gaat om de clustering van werkzaamheden, prioritering binnen 2023, de technische uitwerking en de aanbesteding. Tegen het einde van dat jaar zal worden nagegaan in hoeverre en tegen welke kosten deze jaarschijf van het beheerplan is uitgevoerd.
In principe is er voor de uitvoering van het reguliere onderhoud geen participatie. Bij groot onderhoud/vervanging kan het, in het geval van bereikbaarheid/vormgeving, wel aan de orde zijn.
Regulier onderhoud is meestal klein technisch onderhoud zoals schoonmaken, schilderen, aanstraten (gedeelte), brugdekplanken vervangen, voegwerk etc..
Jaarlijks worden inspecties uitgevoerd waarna daadwerkelijk de onderhoudsmaatregel bepaald wordt. Afhankelijk van de staat van onderhoud op dat moment kunnen maatregelen naar voren worden gehaald of uitgesteld worden. De onderverdeling in aard en intensiteit van maatregelen wordt hieronder weergegeven.

3.2 Verkeersbruggen

Civieltechnisch wordt onder onderhoud de volgende maatregelen verstaan, dit kan afwijken hoe vanuit het BBV naar onderhoud wordt gekeken.

Regulier onderhoud:

- Verwijderen begroeiing
- Herstel kleine beschadigingen
- Herstel leuningwerk en schilderen leuningwerk
- Herstel aansluitende verharding
- Herzetten opsluitbanden
- Herstel voegwerk van metselwerk

Groot onderhoud:

- Betonwerk; loszittende delen verwijderen en herstellen
- Voegwerk; herstellen van metselwerk
- Ondersabelingen inspecteren en herstellen
- Schamprand voorzien van nieuwe coating
- Herstel wegdek aansluitende verharding; beschadigde oude asfalt laag door middel van frezen verwijderen
- Asfaltdek aanbrengen

Herstel houten brug:

- Controle liggers en overig houtwerk op rotting
- Houtwerk en palen vervangen
- Controle bevestigingsmiddelen en herstellen
- Slijtlaag herstellen

3.3 Fiets- en voetgangersbruggen

Regulier onderhoud:

- Verwijderen begroeiing
- Herstel kleine beschadigingen
- Herstel leuningwerk en schilderen leuningwerk
- Herstel aansluitende verharding
- Herzetten opsluitbanden

Groot onderhoud:

- Vervangen slijtlaag
- Vervangen of herstellen dek en onderbouw

3.4 Diverse kunstwerken

Regulier onderhoud:

- Verwijderen eventuele begroeiing
- Herstel kleine beschadigingen aan hout, beton en staalwerk
- Herstel beschadigingen aan schilderwerk
- Herstel leuningwerk

Groot onderhoud:

- Betonwerk; loszittende delen verwijderen en herstellen
- Voegwerk; herstellen van metselwerk
- Ondersabelingen inspecteren en herstellen
- Vervangen leuningen

Vervangen gehele constructie

4. Wat mag dat kosten?

De hierna opgenomen en kosten en budgetten zijn excl. verzekeringen, kapitaallasten en overhead zoals eigen uren. De kosten zijn gebaseerd op prijspeil 2023.

4.1 Regulier onderhoud

Voor regulier onderhoud civiele kunstwerken is in de planperiode € 2.019.345 nodig. Na neerwaartse bijstelling van de kostenstijging (met circa 17%) is dat € 1.669.635.
Er is € 1.242.672 aan budget beschikbaar, dus een tekort van € 426.963 over de gehele planperiode.

	2023	2024	2025	2026	totaal	gemiddeld
Benodigd	696.558	491.550	325.274	505.963	2.019.345	504.836
- Bijstellen kostenstijging	-120.630	-85.127	-56.331	-87.623	-349.710	-87.428
Benodigd na bijstellen	575.928	406.423	268.943	418.340	1.669.635	417.409
Beschikbaar	310.668	310.668	310.668	310.668	1.242.672	310.668
Tekort / over	-265.260	-95.755	41.725	-107.672	-426.963	-106.741

4.2 Groot onderhoud

Voor groot onderhoud civiele kunstwerken is in de planperiode € 1.701.079 nodig.
Om de kosten voor groot onderhoud over een aantal te egaliseren is er een voorziening gevormd. De voorziening voor groot onderhoud bruggen én kademuren is € 1.028.107 per 01-01-2023 (concept jaarrekening 2022). Er is geen sprake van onderhanden werk zodat dit bedrag nog volledig besteedbaar is.
Er wordt jaarlijks € 188.888 toegevoegd aan de voorzieningen; in de planperiode € 755.552.

	2023	2024	2025	2026	totaal	gemiddeld
Benodigd	480.163	766.045	388.550	66.321	1.701.079	425.270
Beschikbaar						
- Voorziening per 01-01-2023	1.028.107				1.028.107	257.027
- Jaarlijkse dotatie	188.888	188.888	188.888	188.888	755.552	188.888
Tekort / over	736.832	-577.157	-199.662	-122.567	82.580	20.645

Voor groot onderhoud is de voorziening in de planperiode meer dan toereikend, namelijk een overschot van € 82.580.

4.3 Reconstructie of vervangingen

Voor reconstructie of vervanging van civiele kunstwerken is in de planperiode € 5.808.197 nodig.

	2023	2024	2025	2026	Totaal
Reconstructie of vervangingen					
Dongjumerweg 11 Ried / De Ried	590.000				590.000
Opslach 1 Dronryp	176.496				176.496
Gernierswei / Menamerfeart bij Sânwei 21 Menaam		157.814			157.814
Oostelijke Industrieweg Franeker		2.800.000			2.800.000
N.O. zijde vaart Tichelersdyk 6 Berltsum		132.627			132.627
Dyksterhuzen 8 / Sylsleat bij Bitgummole			414.422		414.422
Bloemketerp 6 / Schalsumervaart Franeker			161.150		161.150
Salverdaweg Franeker			257.041		257.041
bij Weakens 10 Winsum langs Bolswardervaart				227.943	227.943
toegangsvaart Fûgellân Dronryp				187.344	187.344
toegangsvaart Fûgellân Dronryp				156.950	156.950
toegangsvaart Fûgellân Dronryp				241.328	241.328
	766.496	**3.090.441**	**832.613**	**813.565**	**5.503.115**
Meerkosten beschikbaar gestelde investeringskredieten					
Puoldyk / molenvaart bij Dronryp	120.322				120.322
Hoarnestreek 14 Tzummarum / Tz. Fiskersfeart	52.640				52.640
Rijksweg 24 Herbaijum / opvaart kanaal	192.400				192.400
Hoofdweg 24 Hitzum / Arumervaart	159.500				159.500
	524.862	-	-	-	524.862
Vervallen beschikbaar gesteld investeringskrediet					
Brug Salverdaweg	-219.780				-219.780
	-219.780	-	-	-	**-219.780**
TOTAAL INVESTERINGSUITGAVEN	1.071.578	3.090.441	832.613	813.565	5.808.197

Deze investeringsuitgaven moeten worden geactiveerd en leiden tot een uitzetting van de kapitaallasten (rente en afschrijving) als volgt:

	2023	2024	2025	2026	2027
Benodigd	0	61.584	275.548	327.614	384.564
Beschikbaar	0	0	0	0	0
Tekort	0	-61.584	-275.548	-327.614	-384.564

De kapitaallasten voor de nieuwe investeringsuitgaven zijn nog niet beschikbaar gesteld. Hetzelfde geldt voor de meerkosten van de eerder beschikbaar gestelde vier investeringskredieten. Het eerder beschikbaar gestelde krediet voor brug Salverdaweg is niet nodig en beschikbaar.

Voor het totaal aan uitzetting kapitaallasten is nog geen budget beschikbaar.

4.4 Resumerend voor de planperiode 2023-2026

• Voor het regulier onderhoud van civiele kunstwerken is een jaarlijks tekort van € 106.741.
• Voor groot onderhoud is in de planperiode 2023-2026 geen tekort. De voorziening is toereikend en kan voor € 82.580 vrij vallen.
• Voor de kapitaallasten die ontstaan uit reconstructie of vervanging is een tekort van € 61.584 oplopend naar € 327.614 in 2026.

Voorstel om de tekorten te dekken:

- Voor het beheerplan Civiele Kunstwerken de onderhoudsbudgetten structureel te verhogen met € 106.741 en structureel ruimte maken voor nieuwe kapitaallasten oplopend van € 61.584 in 2024 naar € 384.564 in 2027 evenals de voorziening incidenteel met € 82.580 vrij te laten vallen.

- De verhoging met € 106.741 ten laste van Onvoorzien met bestemming (loon- en prijsontwikkeling) te brengen, de nieuwe kapitaallasten uit Onvoorzien structureel te dekken en de vrijval van € 82.580 ten gunste van de algemene reserve te brengen.