

Beheerplan haven en sluis 2021-2025

Haven, Arkersluis en Arkervaart

Juli 2020



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave

1.	INLEIDING	3
1.1.	GESCHIEDENIS SLUISCOMPLEX	3
1.2.	WAAROM EEN ACTUALISATIE?	3
2.	ONDERDELEN HAVEN EN SLUIS	4
2.1.	BUITENHAVEN (OUDE LOSWAL).....	4
2.2.	VEDDERKADE	4
2.3.	STRAND HULCKESTEIJN.....	7
2.4.	ARKERSLUISCOMPLEX	7
2.5.	ARKERVAART	8
2.6.	ARKERVAARTBRUG	9
2.7.	HAVENKOM	10
2.8.	REGELGEVING	11
2.9.	PERSONEEL	12
3.	WERKZAAMHEDEN AFGELOPEN PLANPERIODE	14
4.	WIJZE VAN BEHEER.....	15
4.1.	BEHEER.....	15
4.2.	WAT IS IASSET?	16
4.3.	TERUGKERENDE INSPECTIES	17
4.4.	HUIDIGE ONDERHOUDSSTAAT	19
4.5.	OVERZICHT WERKZAAMHEDEN TUSSEN 2021 EN 2025.....	19
4.6.	BAGGEREN.....	20
5.	TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN.....	21
5.1.	VERDUURZAMING BEROEPSSCHEEPVAART	21
5.2.	VERBETEREN VAN DE KOSTENDEKKING VAN DE HAVEN.....	21
5.3.	ONTWIKKELING HAVENKOM.....	21
6.	BEDRIJFSVOERING.....	22
6.1.	FINANCIËN	22
6.1.2.	WIJZIGINGEN IN DE FINANCIËLE SITUATIE	23

Bijlagen

- Bijlage 1: overzichtskaart Arkervaart
- Bijlage 2: kosten groot onderhoud Arkervaart vanaf 2021 (excl. Btw.)
- Bijlage 3: overzicht vervangingstermijnen grote objecten
- Bijlage 4: overzicht kapitaallasten investeringen.

1. Inleiding

1.1. *Geschiedenis sluiscomplex*

In 1531 werd een houten 'Spoysluis' gebouwd in de Arkergraft. De Arkergraft werd in 1648 verbeterd zodat er gevaren kon worden met schuiten. In 1703 kwam er een verzoekschrift van ca. 125 ingezetenen aan het bestuur van Nijkerk om de door de storm van 1702 kapotgeslagen houten sluis te vervangen door een grotere stenen sluis en de Arkergraft te verbeteren zodat "een schip in plaats van een schuyt aan de Vest soude kunnen komen en laden". In 1703 werd een stenen sluis opgeleverd waarin 938.000 stenen waren gebruikt. De sluis was 21,45 meter lang en had een doorvaartwijdte van 5,38 meter. In 1720 werd er na de verbetering van de Arkergraft van "de Vaart" gesproken. In 1933 werd de sluis uit 1703 vervangen door een sluis van 33 meter lang en een doorvaartwijdte van 5,38 meter. Pas in 1968 werd de naam "Vaart" veranderd in "Arkervaart". In 1973 werd de naam van de "Arkersluis" vastgesteld. Dit was om verwarring met de Nijkerkersluis te voorkomen. In 1987 werd de huidige sluis geopend door prins Claus. De toegestane doorvaartafmetingen van de nieuwe sluis zijn 90 meter lang en 8,50 meter breed en 2,60 meter diep.

1.2. *Waarom een actualisatie?*

Tijdens de vaststelling van het eerste beleid- en beheerplan in 1999 is afgesproken dat dit beheerplan iedere 5 jaar wordt geactualiseerd.

Het eerste beleid- en beheerplan uit 1999 bestreek een termijn van 20 jaar. Omdat het beheerplan maar 20 jaar afdekt en de grotere herinvesteringsperiodes na een afschrijvingsperiode van 40-60 jaar vallen, brengt dit met zich mee dat herinvesteringsperiodes financieel gezien, niet gewaarborgd zijn. In dit plan zijn de grote investeringen, die later dan 20 jaar in de tijd zullen plaatsvinden, apart benoemd.

Het is belangrijk het college en de gemeenteraad op de hoogte blijft van de financiële consequenties die te nemen onderhoudsmaatregelen met zich meebrengen. Continu veranderende regelgeving, waaronder strengere eisen aan veiligheid en milieu, brengt extra investeringskosten en technische aanpassingen met zich mee die invloed hebben op het te voeren beleid. Een 5-jaarlijkse actualisatie is dan ook zeker noodzakelijk.

Een 5 jarige actualisatie van het beheerplan is vanuit de BBV (Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten) een voorwaarde om een voorziening in stand te mogen houden voor groot onderhoud.

2. Onderdelen haven en sluis

Omwillen van de leesbaarheid wordt in dit beheerplan de Arkervaart in onderdelen behandeld. Hierbij zijn aan de hand van de overzichtskaart (bijlage 1) de ligging van de onderdelen inzichtelijk gemaakt. Op de komende pagina's wordt het ontstaan en het gebruik van de onderdelen beschreven.

2.1. *Buitenhaven (oude loswal)*

2.1.1. Ontstaan

Doordat de monding van de haven in 1969 is veranderd, is een gedeelte van de vrijkomende damwand van het westelijk havenhoofd gebruikt om het oostelijke havenhoofd naar binnen te verlengen. Hierachter ontstond een gelegenheid om te kunnen laden en lossen. De gedachte was hier een officiële loswal te maken. Door de aanleg van een loswal in de zwaaihoek en de lichte constructie van de damwand is hier later op teruggekomen.

2.1.2. Gebruik

De oude loswal wordt uitsluitend gebruikt voor de beroepsvaart om de auto af te kunnen zetten. De schepen mogen maar een korte tijd, benodigd voor het afzetten van de auto, aan de loswal verblijven. Het afzetten van de auto gebeurt met name in het weekend. De loswal is sinds 2018 afgesloten door een hek door de vereniging "de Zuidwal". De schippers die gebruik maken van het afzetten van de auto staan geregistreerd in het toegangssysteem, zodat ze toegang krijgen tot de loswal.

Op de oude loswal staat een rood havenlicht ten behoeve van de navigatie van de scheepvaart.

De pier van de oude loswal wordt regelmatig gebruikt door vissers. Ook worden er regelmatig zeilwedstrijden georganiseerd door de vereniging "de Zuidwal". Er wordt dan gestart vanaf de pier. De pier is in 2005 voorzien van nieuwe bolders en is goed beloopbaar gemaakt. De damwand inclusief de bolders zijn van de gemeente Nijkerk.

2.2. Vedderkade

2.2.1. Ontstaan

Tijdens de bouw van de nieuwe sluis is in 1986 de Vedderkade aangelegd. Naast de azobé damwand is destijds een stoep aangelegd die het mogelijk maakt vanaf de pier, over het terrein van de recreatiegemeenschap, de openbare weg te bereiken. In 2015 is de gehele azobé damwand vervangen door een stalen damwand voorzien van een betonnen deksloof. In 2017 is een ligplaats met brug aangelegd. Deze kan gebruikt worden als afzetplaats voor charterschepen met fietsers (vaar/fietsvakanties)

2.2.2. Gebruik

De Vedderkade is met zijn ligging direct aan het strand een gewilde afmeergelegenheid voor de recreatievaart. In 2019 zijn er 397 overnachtingen geteld. Daarnaast zijn er jachten die kortstondig aanleggen voor een bezoek aan het strand.

Aan de kade is in 2015 een elektriciteitsvoorziening aangelegd voor de recreatievaart. Hier kunnen schepen tegen betaling elektriciteit afnemen (230 V). Ook is er aan de kade een gedeelte gereserveerd, waar watersporters tegen betaling water kunnen tanken.

In 2012 is er aan de Vedderkade, naast de al aanwezige wachtplaats voor de beroepsvaart, nog een ligplaats gemaakt. Hier kunnen twee schepen aanmeren. Dit was nodig om het ligplaatsentekort binnen de sluis op te vangen. De vrachtschepen meren af aan de meerstoelen die via een loopbrug verbonden is met de Vedderkade. In 2017 is de al eerder genoemde ligplaats met loopbrug gemaakt voor charterschepen.

Lege vrachtschepen vanuit Nijkerk meren vaak af in de buitenhaven. Bij het verkrijgen van een nieuwe reis kan een schip vertrekken zonder daarbij gehinderd te worden door de openings- en sluitingstijden van de Arkersluis.

Voor de beroepsvaart is bij de wachtplaats in 2015 de reeds aanwezige elektriciteitsaansluiting vernieuwd. Hier kan tegen betaling stroom (380 V) worden afgenomen. Deze aansluiting voorkomt geluidsoverlast voor de recreatievaart. Wanneer er geen elektriciteitsvoorziening zou zijn, is de beroepsvaart verplicht elektriciteit op te wekken met aggregaten. Ook is er bij de wachtplaats een water afgiftepunt gemaakt. Hier kan de beroepsvaart water innemen tegen betaling. Betaling gebeurt door muntgeld te werpen in de beschikbare zuilen.

De scouting vereniging “Kiliaen van Rensselaer II” (zeeverkenners) heeft een clubgebouw aan de Vedderkade. Hier is een sanitaire ruimte voorzien van douches, toiletten en wasbakken, ondergebracht die door de gemeente wordt gehuurd. Deze sanitaire ruimte is geopend van 1 mei tot 1 september.

De zeeverkenners huren een ligplaats aan de Vedderkade. In de winterperiode worden de schepen voor onderhoud op de Vedderkade geplaatst.

De leden van de visvereniging “Hoop op Geluk” maken in het voor- en najaar veelvuldig gebruik van de beschutte Vedderkade om vanaf de kant te vissen.

De Vedderkade biedt tevens de gelegenheid voor wandelaars om tot aan de pier te lopen. Op de pier staan drie banken waarop men van het uitzicht kan genieten.

Een groen havenlicht staat op de pier aan het eind van de Vedderkade ten behoeve van de navigatie van de scheepvaart. Dit havenlicht is in 2018 vervangen tegelijk met het rode havenlicht op de oude loswal.

De Vedderkade wordt veelvuldig gebruikt door charterschepen uit Spakenburg. Dit zijn kortstondige bezoeken van hooguit enkele uren.

Langs de Vedderkade is een vuilcontainer van 9 m³ geplaatst waarin de recreatie- en beroepsvaart tijdens de zomerperiode, van mei tot oktober, hun huisvuil kunnen deponeren.

De Gemeente Nijkerk vindt het erg belangrijk dat de voorzieningen altijd veilig en schoon zijn. De volgende werkzaamheden vinden daarom regelmatig plaats:

- elektrotechnische- en schilderwerkzaamheden aan het havenlicht en de stroomkast;

- het schoonhouden van het toiletgebouw (contract met een schoonmaakbedrijf);
- het inzamelen van huishoudelijk afval van de recreatievaart;
- het onkruid vrij houden van de verhardingen;
- het plaatsen en onderhouden van informatieborden.

Deze werkzaamheden worden gedeeltelijk uitgevoerd door de havenmeester en zijn gedeeltelijk uitbesteed.



2.3. Strand Hulckesteijn

Het recreatiegebied strand Hulckesteijn, inclusief het Strandhuis, is sinds 2020 in beheer en onderhoud van de firma Tomassen uit Ermelo. In 2017 is het strand, exclusief het Strandhuis en met uitzondering van een strook langs de Vedderkade door de gemeente verkocht aan Leisurelands.

Om inkomsten te verwerven uit dit gebied heeft de exploitant het gebied afgesloten met slagbomen. Bezoekers kunnen vrij inrijden en moeten achteraf betalen. Bij het uitrijden staat in de nabijheid van de slagbomen een betaalautomaat. Via een uitrijkaart kan men het terrein verlaten. Er zijn enkele pasjes beschikbaar voor degenen die gebruik maken van de Vedderkade.

Vrachtschepen die aanmeren aan de Vedderkade kunnen sinds 2017 niet meer de auto afzetten aan de Vedderkade. Dit is uitsluitend mogelijk aan de oude loswal en in de sluiscolk.

2.4. Arkersluiscomplex

2.4.1. Ontstaan

De bouw van de Arkersluis is begonnen in 1985 en werd geopend in 1987. De Arkersluis zorgt voor een vaste waterpeil in de Arkervaart, waarbij een schutkolk het mogelijk maakt dat schepen een waterpeilverschil van gemiddeld 40 cm, tussen het Nijkerkernauw en de Arkervaart, overbruggen. Hierdoor is scheepvaart op Nijkerk mogelijk.

2.4.2. Gebruik

De sluis wordt door de beroeps- en recreatievaart gebruikt. Het aantal schepen dat jaarlijks gesloten wordt door de Arkersluis is de laatste jaren redelijk constant gebleven. In 2019 waren er 2.631 schuttingen.

De Arkersluis speelt een cruciale rol in de beheersing van het waterpeil in en rondom het stedelijke gebied. Het Waterschap “Vallei en Veluwe” is primair verantwoordelijk voor dit peilbeheer. De sluiswachter zorgt via de omloopriolen en de schuiven in de sluisdeuren dat de Arkervaart op peil blijft. Buiten de openingstijden van de sluis is dit geautomatiseerd. Deze werkzaamheden worden door het waterschap betaald.

De sluis vormt tevens een belangrijke rol in het kader van de Wet Waterkering. Bij hoog water in het Nijkerkernauw geven vloeddeuren een extra zekerheid ter bescherming van het achterland.

Bij een te lage waterstand in de Arkervaart kan het gemaal op de sluis water, vanuit het Nijkerkernauw, in de Arkervaart pompen.

Op de Arkersluis is de bedieningsruimte van de sluis gecombineerd met het havenkantoor.

De Arkersluisbrug vormt de verbinding tussen de beide oevers van de Arkervaart ter hoogte van de Zeedijk. De brug wordt met name gebruikt door bestemmingsverkeer voor het industrieterrein aan de westzijde van de Arkervaart.

Aan de zuidkant van het sluiscomplex, Arkervaart-zijde, ligt vanuit Nijkerk gezien aan de linkerkant een aanlegkade van de gemeente. Op de kade is opslag van dranghekken, een garage voor de dienstauto en de ondergrondse container voor restafval van de scheepvaart. De kade zelf wordt op dit moment sporadisch en slechts kortstondig gebruikt voor specifieke gevallen. Bijvoorbeeld wanneer schepen deels gedemonteerd moeten worden om toch de Gemeentelijk beheerplan haven en sluis 2021 – 2025

sluis te kunnen passeren. De kade is afgesloten door middel van een hek en wordt beheerd door de sluiswachter.

2.5. Arkervaart

2.5.1. Ontstaan

De Arkervaart heeft zijn huidige vorm gekregen in 1985. Door de bocht uit de vaart te halen ontstond een eiland (vogeleiland) ten zuiden van de sluis. Het streefpeil in de Arkervaart is 0.00 NAP. De vaart heeft een diepte van circa 4 meter ten opzichte van NAP in het midden en aan beide zijkanten is de diepte 0,60 meter. De Arkervaart heeft de eerste 2,5 kilometer een breedte van 45 meter. De beschoeiing bestaat de eerste 1,5 km (tot het viaduct van de A28) voor het overgrote deel uit kunststof. Deze zijn in 2017 aangebracht.

Het viaduct heeft een breedte van 18,5 meter en een doorvaarthoogte van 7,25 meter. Deze is in eigendom en beheer van Rijkswaterstaat. Vanaf het viaduct richting het centrum van Nijkerk bestaat de beschoeiing grotendeels uit stalen damwand. Het bodempeil is, met uitzondering van de ligplaatsen van de woonarken, overal minstens -3 NAP. Er zijn 8 ligplaatsen voor woonarken. De beschoeiing bij de woonarken bestaat sinds 2014 uit kunststof damwand.

2.5.2. Gebruik

2.5.2.1. Beroepsvaart

De beroepsvaart heeft sinds 2011 aan de Nijkerkzijde (binnenzijde) van de sluis een wachtplaats en ligplaatsen ter hoogte van het vogeleiland. Deze plaatsen zijn voorzien van loopbruggen. De voorzieningen om af te meren bij de diverse bedrijven in de Arkervaart vallen onder beheer en verantwoordelijkheid van die bedrijven met uitzondering van het stuk kade achter Heuga tapijttegels en langs tankbouw van Rootselaar. Deze kades zijn destijds niet mee verkocht met de grond. Daarnaast is de gemeente eigenaar van de West- en Oostkadijk in de havenkom en de Westkadijk tot aan de provinciale brug bij de Ambachtstraat.

2.5.2.2. Recreatievaart

Achter de meerstoelen voor de binnenzijde van de sluis is een wachtplaats voor de recreatievaart geplaatst. Hier is er geen vaste walverbinding. Dit levert geen problemen op omdat de recreanten hier maximaal een uur liggen.

Het viaduct van de A28 vormt een obstakel voor zeiljachten die Nijkerk willen bezoeken in verband met de beperkte doorvaarthoogte.

2.5.2.3. Vogeleiland

De vereniging voor natuur- en milieueducatie, afgekort met IVN, voert het beheer en onderhoud uit van het vogeleiland in de Arkervaart. Het eiland is een rust- en broedgebied voor vogels en is voorzien van diverse poelen. De IVN verzorgt tellingen en observeert vogels. In 2010 is het gehele eiland voorzien van natuurvriendelijke oevers. Aan de zijde van de vaargeul is beschoeiing met een stenen taludbescherming aangebracht. Aan de luwe zijde zijn

dras plas oevers aangelegd ten gunste van de watervogels. Het waterschap heeft in 2010 in samenwerking met de gemeente een, door zonne-energie aangestuurd, waterrad aangebracht om het eiland natter te maken. Hierdoor wordt het eiland meer geschikt voor watervogels en wordt ongewenste houtopstand beperkt.

2.5.2.4. Woonboten

Er zijn in Nijkerk acht ligplaatsen voor woonboten aangewezen. Deze acht zijn allen bezet. Er is een grote vraag naar ligplaatsen, maar is maar beperkte ruimte tot uitbreiding. Uitbreiding dient altijd afgewogen te worden in relatie tot benodigde ruimte voor de beroepsscheepvaart.

2.5.2.5. Hengelsport

De Arkervaart is een viswater waar vele viswedstrijden worden georganiseerd. De visrechten in de Arkervaart zijn gepacht door de visvereniging Hoop op Geluk. In 2017 zijn bij de aanleg van de kunststof beschoeiing in de Arkervaart ook veel nieuwe visstekken aangelegd door middel van betonnen platen. Dit is in samenwerking met de visvereniging tot stand gekomen.

2.5.2.6. Waterschap

De Arkervaart is belangrijk voor de waterafvoer van een groot gebied. Het waterschap is verantwoordelijk voor de afvoer van het overtollige water in de Gelderse Vallei.

2.5.2.7. Rioolwaterzuivering

De rioolwaterzuivering lost het effluent rechtstreeks op de Arkervaart. Het waterschap heeft in 2008 een extra zuiveringstrap op de zuivering aangebracht, waardoor minder fosfaat in de Arkervaart wordt geloosd. Hierdoor verbetert de waterkwaliteit en vermindert de hoeveelheid blauwalgen in de zomer.

2.6. Arkervaartbrug

2.6.1. Ontstaan

De brug is in 1981 aangelegd in de Rondweg (Ambachtstraat) en heeft ten opzichte van de Arkersluis een smallere doorvaartbreedte. Door de sluis mogen schepen met een breedte van 8,50 meter en door de Arkervaartbrug schepen met een breedte van 6,70 meter. De brug is in het kader van de "Wet Herverdeling Wegen" in 1993 overgegaan naar de Provincie Gelderland. De sluiswachters bedienen de brug en voeren er schoonmaak werkzaamheden uit. Beide activiteiten worden vergoed door de Provincie.

2.6.2. Gebruik

Vrachtschepen die bestemd zijn voor de coöperatie ABZ Diervoeding, maken gebruik van de Arkervaartbrug. De sluiswachter communiceert met de scheepvaart via de marifoon. Doordat de schepen langer zijn dan 35 meter kunnen zij niet draaien in de kom bij het stadhuis. Hierdoor varen de schepen achteruit terug naar de zwaaikom.

Een brugopening voor een recreant wordt door de recreant aangevraagd per marifoon of mobiele telefoon. De sluiswachter pendelt, om de Arkervaartbrug te bedienen met de auto tussen de Arkersluis en de Arkervaartbrug.

Tijdens de spits voor het wegverkeer over de Ambachtstraat zijn er restricties voor het openen van de Arkervaartbrug. Er moet een duidelijk (economische) noodzaak zijn voor de scheepvaart om tussen 7.00 en 9.00 's morgens en na 16.00 's middags door de brug te gaan. De sluiswachters stemmen dit af met de firma ABZ Diervoeding. De exacte regeling hieromtrent staat beschreven in de 'Regeling bediening Arkersluis en Arkervaartbrug'.



2.7. Havenkom

2.7.1. Algemeen

De havenkom heeft bij het stadhuis een breedte van 35 meter. De Westkadijk is ingericht als ligplaats voor de beroepsvaart. De coöperatie ABZ Diervoeding lost er vrachtschepen. Aan de Oostkadijk, aan de kant van het stadhuis, kan de recreatievaart afmeren. Als sanitaire voorziening is een toiletunit geplaatst voor de recreanten. Voor de beroepsvaart en de recreanten is het mogelijk om water te tanken. De beroeps- en recreatievaart kan gebruik maken van een elektriciteitsaansluiting. Voor de elektriciteit wordt betaald via een muntapparaat. Water is gratis verkrijgbaar.

2.7.2. Gebruik

Op honderd meter vanaf de Arkervaartbrug tot aan de havenkom, is er voor de beroepsvaart gelegenheid om af te meren. Door de geringe opslagcapaciteit van grondstoffen bij ABZ diervoeding liggen er geregeld vrachtschepen tot ze kunnen lossen. Na het lossen blijven ze vaak nog enkele dagen liggen.

Recreanten die willen overnachten kunnen afmeren in de havenkom. Op de sluis krijgen ze een sleutel van het toiletgebouw. Dit gebouw staat aan de rand van het parkeerterrein en is geopend van 1 mei tot 1 september.

In de havenkom bevindt zich een uitmonding van een bergbezinkbassin (BBB). Deze is aangelegd in 1997 onder het huidige parkeerterrein bij het stadhuis. Bij extreme regenval stort deze BBB over in de havenkom. De kom wordt veelvuldig gebruikt door vissers.

Om de 40 meter is de stalen damwand voorzien van veiligheidstrappen.

2.8. Regelgeving

Door het intensieve gebruik van de Arkervaart door een veelheid aan gebruikers heeft de sluiswachter/havenmeester goede ondersteuning door regelgeving nodig. Hieronder volgt een korte toelichting op de belangrijkste regelgeving waar de sluiswachter/havenmeester mee te maken krijgt.

2.8.1. Verordening haven-, kade- en liggelden

De inning van haven-, kade- en liggelden ligt vast in de verordening van de haven-, kade- en liggelden. In deze verordening worden de volgende zaken behandeld:

- het tarief;
- verblijfsduur;
- wijze van de inning;
- ligplaatsen;
- vrijstellingen;
- openingstijden.

De tarieven worden jaarlijks geïndexeerd en tijdens de begrotingsbehandeling vastgesteld door de raad. De verordening kent voor de beroepsvaart diverse keuzemogelijkheden:

- een schipper die eenmalig in Nijkerk komt rekent af met een havenbriefje waarop de schipper voor een periode van 7 aaneengesloten dagen mag afmeren in Nijkerk;
- voor schippers die vaker dan één keer in Nijkerk komen kan het aantrekkelijk zijn om te kiezen voor een meerreizenbriefje. Er is keuze uit een 10, 25 en 50 reizenbriefje;
- schippers die vaak komen kunnen een jaarabonnement kiezen.

De recreatievaart is havengeld-plichtig als de schepen afmeren na 10.00 uur. Ook wordt een vergoeding gevraagd voor het schutten. Recreanten die besluiten om te overnachten in de havenkom van Nijkerk betalen alleen havengeld en zijn vrijgesteld van schutgeld.

Het kan voor de beroepsvaart aantrekkelijk zijn om buiten de vastgestelde openingstijden te schutten. Deze mogelijkheid bestaat tegen een daarvoor vastgestelde vergoeding.

Woonboten, de zeeverkenner, de firma Damen en Flevo jachtbouw (Lynx Yachts) betalen liggeld.

2.8.2. Regeling bediening Arkersluis en Arkervaartbrug

In 2015 is de Regeling bediening Arkersluis en Arkervaartbrug door het college vastgesteld. In 2020 zijn de openingstijden op de zaterdag aangepast. De huidige geldende openingstijden zijn als volgt:

- maandag t/m vrijdag van 7.00 - 18.00 uur (tot 19.00 op aanvraag);
- zaterdag van 8.00- 12.00 uur;
- zondag gesloten.

In 2020 heeft een wijziging plaatsgevonden waarbij de zaterdagmiddag in de zomermaanden is komen te vervallen. Aanpassingen van de openingstijden vinden plaats in overleg met de havenmeester, beroepsvereniging Schuttevaer en eventueel andere belanghebbenden.

2.8.3. Algemene Plaatselijke Verordening (APV)

De havenmeester houdt toezicht op de naleving van de regelgeving zoals deze in de APV staat. Bij overtredingen die de openbare orde op en rondom het water verstoren wordt er corrigerend opgetreden. Bij escalatie krijgt men assistentie van de politie of de buitengewone opsporingsambtenaar (BOA).

2.8.4. Binnenvaart Politie Reglement (BPR)

De havenmeester heeft een controlerende en corrigerende taak op de naleving van de verkeersregels uit het BPR. Bij overtreding zal de havenmeester de politie of BOA inschakelen om te laten verbaliseren

2.8.5. Richtlijnen vaarwegen Rijkswaterstaat 2017

Deze richtlijnen geven het kader aan waaraan vaarwegen moeten voldoen. Hier valt concreet te denken aan breedte en diepte van vaarwegen in relatie tot de grootte van de schepen. Verder ook de bewegwijzering voor de scheepvaart. De gemeente Nijkerk gebruikt deze richtlijnen als uitgangspunt wanneer er groot/ vervangingsonderhoud staat te gebeuren.

2.9. Personeel

2.9.1. Bezetting

De formatie op de Arkersluis bestaat uit twee fulltime medewerkers. Daarnaast wordt indien nodig een sluiswachter ingehuurd en is een medewerker van wijkbeheer ingewerkt als vervanger. Indien nodig kan er nog een extra sluiswachter worden ingewerkt. De twee vaste medewerkers werken in een vast dienstrooster. Dit dienstrooster is gebaseerd op de openingstijden. De sluis is 59 uur per week geopend.

2.9.2. Werkzaamheden

De werkzaamheden van de medewerkers zijn te verdelen in de taken van de sluiswachter en de taken die bij een gemeentelijk havenmeester horen.

Naast deze werkzaamheden zorgen de medewerkers voor de waterbeheersing van de Arkervaart. Overdag regelt de sluiswachter de peilen via het scada besturingssysteem. Buiten de openingstijden bewaakt het waterschap de peilen via besturing op afstand. Loopt het peil in de Arkervaart te hoog op, dan is er een protocol opgesteld zodat de medewerkers van de gemeente Nijkerk worden gewaarschuwd door het waterschap. Zij zijn dan in staat de spuicapaciteit van de Arkersluis te vergroten.

De Arkervaartbrug, gelegen in de rondweg, is in beheer en onderhoud bij de Provincie. Vanuit efficiency wordt deze brug bediend door de medewerkers van de sluis.

De huidige formatie is voor de komende jaren voldoende gezien de continuïteit in de hoeveelheid aanvoer van de beroepsvaart en het aantal recreatievaartuigen.

3. Werkzaamheden afgelopen planperiode

Hieronder volgt een opsomming van de grotere werkzaamheden die zijn uitgevoerd in de afgelopen periode vanuit datgene wat is vastgelegd in het beheerplan 2016-2020.

- Aanleg ligplaatsen aan de Vedderkade voorzien van loopbrug in 2017. Deze aanlegsteiger is geschikt voor chartervaartuigen en beroepsscheepvaart.
- Aanleg kunststof beschoeiing in de Arkervaart tussen de sluis en het viaduct aan beide zijden;
- Aanleg van visstekken in samenwerking met de visvereniging hoop op geluk in 2017. Deze visstekken zijn gelegen in het deel tussen de sluis en viaduct.
- Aanpassingen aan ligplaatsen binnenzijde sluis. Trappen en verlichting aangebracht in 2018.
- Nieuwe havenlichten op beide havenhoofden geplaatst in 2018 en tevens extra verlichting bij sluiskolk aan Nijkerk zijde.



4. Wijze van beheer

4.1. Beheer

Met de komst van het Nieuw Burgerlijk Wetboek is de bewijslast in geval van gevolgschade bij de beheerder komen te liggen. De beheerder dient aan te tonen dat hij alle (redelijkerwijs) noodzakelijke maatregelen heeft genomen om te voorkomen dat gevolgschade zal optreden. Sindsdien is het belang van goed beheer en onderhoud toegenomen. Nu er strengere eisen worden gesteld aan het beheer van civiele kunstwerken wordt tegenwoordig vaak de kennis ingeschakeld van deskundige specialisten.

Het rationeel plannen van kosten en activiteiten richt zich vooral op het zoeken naar de balans tussen het risico van (norm)falen (=kans x gevolgschade-kosten) en de kosten van onderhoud. Indien de gevolgschade-kosten laag zijn kan ervoor worden gekozen alleen onderhoud te plegen indien dit uit inspecties nodig blijkt te zijn (correctief onderhoud). Wanneer de gevolgschade-kosten hoog zijn is preventief onderhoud van belang.

In het geval van correctief onderhoud wordt een zekere mate van ongemak voor lief genomen. Hierdoor neemt de kans op calamiteiten toe. Omdat we niet van te voren weten waar een calamiteit zal optreden, is de gemeente Nijkerk gedwongen een deel van het beschikbare budget voor toekomstige calamiteiten te reserveren. Sinds 2007 wordt er per jaar € 10.000 gereserveerd voor calamiteiten.

In het geval van preventief onderhoud wordt een zekere mate van desinvestering geaccepteerd om te voorkomen dat er situaties met ingrijpende gevolgen ontstaan. Een nadelig gevolg van de achteruitgang in onderhoud is dat het tijdstip van renovatie of vervanging naar voren schuift. Hierdoor ontstaat een bepaalde mate van kapitaalverlies door vervroegde afschrijving. Het is dan ook een belangrijke taak van de beheerder een optimale balans te vinden tussen kosten en kwaliteit van het beheer en daarbij de juiste prioriteiten te stellen. De volgende aspecten zijn van belang:

- beheerprestatie;
- financiële verantwoording;
- communicatie;
- kwaliteitsborging.

4.1.1. Beheerprestatie

De beheerder zal alle gebruiksfuncties, zoals genoemd in dit plan, in stand moeten houden. Hij zal daarbij iedere vijf jaar een actualisatie maken van dit beheerplan en daarin aangeven welke werkzaamheden er hebben plaatsgevonden en welke werkzaamheden de komende 5 jaar plaatsvinden. De beheerder zal intensivering van het huidige beleid dan wel nieuw beleid inbrengen in dit beheerplan of tussentijds wanneer dit noodzakelijk is.

4.1.2. Financiële verantwoording

De beheerder fungeert als productverantwoordelijke (PV) voor het product havens. Hij zal met de beschikbare financiële middelen alle onderdelen genoemd in dit beheerplan onderhouden. Het uitgangspunt is dat dit gebeurt op een wijze waarbij de afschrijvingstermijnen gehaald worden. Door middel van inspecties wordt bepaald welke onderdelen vervangen moeten worden. Deze werkzaamheden worden genoemd in dit plan voor de komende 5 jaar. Iedere 5 jaar zullen afschrijvingstermijnen geactualiseerd worden, na een inspectie, om grote tussentijdse calamiteiten zoveel mogelijk uit te sluiten. Verschuivingen in afschrijvingen voor

onderdelen die in de komende 20 jaar vervangen worden, worden genoemd in dit plan. Naast de verantwoording in de jaarrekening zal er iedere 5 jaar in dit plan uitleg gegeven worden over de kosten die de komende 20 jaar gemaakt moeten worden om alle onderdelen in stand te kunnen houden.

In bijlage 3 wordt een overzicht gegeven van de grote onderdelen van het sluiscomplex met de vervangingstermijn per onderdeel. Hierdoor is tevens inzichtelijk wanneer de onderdelen worden vervangen die een langere levensduur hebben, dan de 20 jaar waar in dit beheerplan mee wordt gerekend.

4.1.3. Communicatie

Communicatie is de smeerolie van de beheercyclus. Het is van belang dat beheer, beleid en de dagelijkse praktijk op elkaar afgestemd zijn. In Nijkerk is het dagelijks klein onderhoud en de bediening van de sluis ondergebracht bij het team dagelijks beheer. Het groot onderhoud en beleid wordt geïnitieerd vanuit het team vakspecialisten. Regelmatig is er contact tussen beide disciplines om theorie en praktijk met elkaar af te stemmen en de rapporten van technische inspecties met elkaar te bespreken.

Naast de bovengenoemde interne communicatie wordt er één tot twee keer per jaar overlegd met de belangenvereniging van de beroepsvaart "Schuttevaer". In deze bijeenkomsten krijgen de klanten van de Arkersluis de gelegenheid om hun wensen te uiten en wordt ze om advies gevraagd over nautische aangelegenheden. Daarnaast informeert de gemeente tijdens dit overleg de beroepsvaart over komende werkzaamheden aan de Arkersluis en -vaart.

4.1.4. Kwaliteitsborging

De beheercyclus is een complex proces met een aantal momenten waarop informatieoverdracht plaatsvindt. Deze momenten vormen de kwetsbare plekken in het proces. Een goede monitoring van het proces door middel van kwaliteitsborging is van groot belang. Alle gegevens van de Arkervaart zijn vastgelegd in het beheerprogramma iASSET en worden na inspectie en uitvoering van de werkzaamheden geactualiseerd.

4.2. Wat is iASSET?

iASSET is een geautomatiseerd beheersysteem dat door Ingenieursbureau Westenberg BV uit Harderwijk is ontwikkeld ten behoeve van het beheer en onderhoud van civiele constructies als bruggen, viaducten, tunnels, sluizen, stuwen etc. Het systeem biedt de gebruiker de gelegenheid gegevens, afkomstig uit inventarisaties, inspecties en reguliere onderhoudsplanningen op gestructureerde, objectieve en uniforme wijze in te voeren. Vervolgens kan de informatie worden gecombineerd en als basis dienen voor een effectieve en efficiënte onderhoudsplanning met bijbehorende kosten.

4.2.1. De onderhoudscyclus, de basis van iASSET

Het beheerbeleid van civiele kunstwerken berust op een drietal pijlers te weten:

- Inspectie: periodieke inventarisatie van de onderhoudstoestand, zodat op het juist moment onderhoud kan worden gepleegd (rationeel plannen);
- Onderhoud: activiteiten om onderdelen weer optimaal (= binnen de gestelde randvoorwaarden) te laten functioneren;
- Onderhoudsbudget: middelen om zowel het uitvoeren van inspecties als van onderhoudswerkzaamheden te kunnen bekostigen.

De uitdraaien die gegenereerd kunnen worden uit iASSET zorgen ervoor dat de beheerder:

- de huidige voorzieningen in stand kan houden op dusdanige wijze, dat stremmingen van de scheepvaart nauwelijks voorkomen. Goed functioneren van de Arkersluis en -brug zijn prioriteit;
- de voorzieningen altijd veilig en schoon kan houden;
- op basis van jaarlijks terugkerende inspecties, het geplande onderhoud kan toetsen aan de werkelijke situatie. Uitgangspunt daarbij is dat afhankelijk van de prioriteiten die gesteld worden, vervanging van onderdelen eerder moet plaatsvinden of kan worden uitgesteld. Daarbij wordt ook gekeken of de vervanging kan plaatsvinden in combinatie met andere werkzaamheden om tijd en kosten te besparen;
- in het kader van milieu in kan spelen op de eisen die de wetgeving stelt aan te nemen beschermingsmaatregelen voor het milieu. Door eerder onderhoud te plegen aan bijvoorbeeld schilderwerk van bruggen wordt voorkomen dat er roestbehandeling plaats moet vinden waarbij uitvoerige milieumaatregelen noodzakelijk zijn boven het water.

4.2.2. Opname van de Arkervaart in iASSET

Sinds 2006 worden er jaarlijks functionele (visuele) inspecties uitgevoerd aan kunstwerken. De kunstwerken zijn vanaf die tijd vastgelegd in iASSET wat toen nog KIOS heette. Inmiddels zijn ook de civiele onderdelen van de haven en sluis in dit systeem opgenomen.

Het doel van de functionele inspectie is het krijgen van inzicht in de onderhoudsstaat van de kunstwerken met betrekking tot veiligheid, milieu, functionaliteit, duurzaamheid, toonbaarheid en van de jaarlijks benodigde onderhoudskosten. Tijdens de inspectie is het onderhoud per object verwerkt in onderhoudslijsten en onderhoudsgevoelige onderdelen.

Per object zijn (herstel)actie, hoeveelheid en eenheid opgenomen en is ten behoeve van het advies een uitvoeringsjaar met eventuele opmerkingen opgesteld.

De resultaten van een functionele inspectie zijn globaal. Uit een intensievere technische inspectie kunnen extra “verborgen gebreken” naar voren komen die tijdens een functionele inspectie niet geconstateerd worden. Wanneer het vermoeden bestaat dat een object verborgen gebreken vertoont, wordt op korte termijn een nader onderzoek of een technische inspectie voorgeschreven.

Vervolgens zijn de inspectiegegevens ingevoerd in iASSET met de onderhoudsmaatregelen. In iASSET wordt aan veel voorkomende maatregelen een vaste eenheidsprijs toegekend. Deze worden vervolgens gekoppeld aan de onderhoudsprojecten. Bij de bepaling van het jaar waarin reparatie van een bepaald schadebeeld nodig is, wordt er rekening mee gehouden dat zoveel mogelijk reparaties van hetzelfde soort aan hetzelfde object of andere objecten op hetzelfde tijdstip zullen worden uitgevoerd. Hiermee worden onnodige kosten voorkomen. Zo is het mogelijk dat reparaties met een lage prioriteit op hetzelfde tijdstip zijn gepland als andere reparaties aan hetzelfde object met een hogere prioriteit.

4.3. Terugkerende inspecties

Om de objecten in een goede staat van onderhoud te houden worden periodieke inspecties uitgevoerd. De resultaten van deze inspecties worden in iASSET verwerkt. Hierdoor wordt een actueel inzicht in de onderhoudsbehoefte verkregen.

Hieronder worden de frequentie per type inspectie weergegeven:

- functionele inspectie alle objecten: jaarlijks;
- technische inspectie van de mechanische installatie van de ophaalbrug bij de sluis: jaarlijks;
- technische inspectie van de civiele onderdelen: 1x per 10 jaar;
- technische inspectie van de mechanische en elektrische installatie van de sluis: 1x per 10 jaar;
- technische inspectie slijtage deurbeweging van de sluis: 1x per 10 jaar;
- technische inspectie schuiven en omloopriool: 1x per 10 jaar;
- keuring NEN 3140 (elektrische installaties laagspanning): jaarlijks

Gelet op de bovenstaande keuringen (technische inspecties) die elke 10 jaar terugkeren, wordt in de begroting van 2022 € 10.000 extra opgenomen voor deze inspecties.



4.4. Huidige onderhoudsstaat

Over het geheel gezien verkeren de objecten van de Arkervaart en -sluis in de gemeente Nijkerk in een goede onderhoudsstaat. In de afgelopen jaren zijn een aantal grote onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd, waardoor de situatie is verbeterd. Zo zijn in de periode tussen 2008 en 2012 de geleidewerken en de elektrische installatie vervangen en heeft er een revisie plaatsgevonden aan de sluisdeuren. In de afgelopen planperiode is met name veel beschoeiing vervangen voor duurzamere materialen. Inmiddels zijn een groot deel van de beschoeiingen van Azobé, een houtsoort die maximaal 25 jaar meegaat, vervangen door staal of kunststof.

4.5. Overzicht werkzaamheden tussen 2021 en 2025

Naar aanleiding van de inspectie is er een planning opgesteld voor de werkzaamheden van 2021 tot en met 2025.

In dit overzicht zijn de werkzaamheden opgenomen die meer kosten dan €10.000. Daarnaast is aangegeven in welk jaar de uitvoering van de maatregelen plaatsvinden.

Jaarlijks wordt in de begroting opgenomen welke werkzaamheden daadwerkelijk worden uitgevoerd. Bij elke actualisatie van het beheersplan wordt de planning van werkzaamheden bijgesteld en aangevuld met de werkzaamheden die in de betreffende planperiode uitgevoerd moeten worden.

Overzicht werkzaamheden (> €10.000) haven en sluis 2021-2025

Omschrijving	2021	2022	2023	2024	2025
Inspectie sluisdeuren		X			
Vervangen slagboomkasten		X			
Vervangen 4 sluisdeuren			X *		
Schilderwerk			X		
vervangen reminrichting brug				X	
Vervangen watertappunten					X
Breeuwen sluisdeuren					X
Schilderen sluiscomplex					X
Bolders Westkadijk					X
Vervangen stalen trappen sluiskolk					X
Vervangen aluminium afdekluisen					X

*) De vervanging van de vier sluisdeuren is afhankelijk van de toestand die geconstateerd wordt bij de inspectie in 2022.

4.6. Baggeren

Baggeren van de Arkervaart is noodzakelijk om scheepvaart mogelijk te maken. Daarnaast is het van groot belang om te zorgen voor schone waterwegen en een goede waterkwaliteit. In 2009 is daarom een vierde zuiveringstrap bij de rioolzuivering aangelegd, zodat er schoner water in de Arkervaart geloosd wordt. Dit is voor het milieu een grote verbetering. Wel zorgt schoner water voor een grotere groei van waterplanten.

De gemeente heeft in 2010 de Arkervaart gebaggerd met als focus een goede doorvaart voor de scheepvaart (nautisch baggeren). Daarnaast zijn er ook verontreinigde stukken gebaggerd. Het waterschap heeft expertise geleverd, maar heeft zelf geen verontreinigde delen verwijderd.

In deze planperiode zullen in het havengebied geen grootschalige baggerwerkzaamheden plaatsvinden. Als gevolg van met name grondverplaatsing door de scheepvaart en natuurlijke aanwas zal kleinschalig baggeren noodzakelijk blijven. Voor het oplossen van deze kleine calamiteiten is jaarlijks een bedrag van € 10.000,- opgenomen in de voorziening.

5. Toekomstige ontwikkelingen

5.1. Verduurzaming beroepsscheepvaart

De verduurzaming van de scheepvaart is een doorlopend proces. Veel scheepsmotoren worden gevoed met diesel. Hiervoor zijn inmiddels alternatieven. Via een greendeal kunnen schepen zich verduurzamen.

5.2. Verbeteren van de kostendekking van de haven

De dekking van de kosten voor het onderhoud van de haven komen nu met name van de scheepvaart, als gebruiker van de Arkervaart en van de gemeente. Door de havengebonden bedrijven wordt nu niet bijgedragen in het onderhoud aan de Arkervaart.

De havengebonden bedrijven slaan goederen over via de haven en laten dit via de scheepvaart verder transporteren. Als gevolg van deze werkzaamheden ontstaat slijtage aan de assets van de gemeente. Hier kan gedacht worden aan damwanden die geïnspecteerd, gerepareerd of vervangen dienen te worden. Tevens herstel van de bodem als gevolg van schroefwerking van schepen. Daarnaast dient de gemeente de vaarweg bevaarbaar te houden, moeten twee bruggen en een sluis bediend worden en is baggeren van tijd tot tijd noodzakelijk.

Het instellen van kadegeld is daarvoor het middel om havengebonden bedrijven mee te laten betalen. Per ton overgeslagen bulkgoed betaald men dan een bedrag. Of per overgeslagen stukgoed betaald men per m³.

5.3. Ontwikkeling omgeving havenkom

De komende jaren wordt de havenkom verder ontwikkeld. De eerste fase betreft nieuwbouw ter plaatse van het huidige stadhuis. Het stadhuis zal, met uitzondering van het monumentale deel, plaats gaan maken woningen en appartementen. Deze fase zal niet direct van grote invloed zijn op de inrichting van de havenkom. De plannen voor deze fase zijn in ontwikkeling.

De tweede fase betreft de ontwikkeling van nieuwbouw ter plaatse van de huidige dependance en directe omgeving. Deze plannen zijn niet concreet en zullen naar verwachting nog even op zich laten wachten.

6. Bedrijfsvoering

6.1. Financiën

6.1.1. Exploitantiebegroting haven (inkomsten / uitgaven)

Uitgaven

In de productbegroting 2020 is onder product Havens een voorcalculatie van de exploitatielasten opgenomen van € 319.300.

Dit bedrag kan als volgt worden gespecificeerd:

Onderhoud (klein):

Klein onderhoud	€	7.000	
Inspectie	€	9.500	
brandbaar restafval	€	1.100	
			€ 17.600

Bediening sluis:

Salaris personeel	€	127.000	
inhuur invalkracht	€	20.000	
			€ 147.000

Diversen

Storting in voorziening beheerplan haven en sluis	€	78.900	
Storting beheerplan openbare gebouwen	€	3.400	
Stroom en waterverbruik, telefoon, marifoon	€	11.800	
Verzekeringen	€	8.600	
Kapitaallasten	€	48.900	
Overige (o.a. zuiveringslasten, contributies)	€	3.100	
			€ 154.700
Totale uitgaven			€ 319.300

In de bovengenoemde ramingen zijn niet de kosten voor bediening van de brug in de Ambachtstraat opgenomen. Deze kosten worden voor 100% doorberekend aan de Provincie. Ook de kosten voor de spuiwerkzaamheden t.b.v. het Waterschap Vallei en Veluwe zijn in bovenstaande ramingen niet meegenomen. Deze kosten worden volledig aan het waterschap doorberekend.

Inkomsten

Tegenover de exploitatielasten zijn in de productbegroting € 214.400 aan baten opgenomen. Dit bedrag kan als volgt worden gespecificeerd:

Bijdrage waterschap inzake onderhoud Arkervaart *	€	24.000
haven-, kade- en liggelden	€	190.000
Inkomsten water en stroom	€	400
Totale inkomsten	€	214.400

*) Jaarlijks wordt er een bijdrage ontvangen van het Waterschap Vallei en Veluwe voor onderhoud van de Arkervaart.

Saldo en dekking van de kosten

Het saldo, zijnde de uitgaven minus de inkomsten, voor de huidige begroting is € 104.300. Over de slariskosten moet overhead worden berekend, zijnde factor 1,05, is € 133.350.

De totale uitgaven (inclusief overhead) komen hierdoor op € 452.050.

De meerkosten ten opzichte van de inkomsten van de haven komen daarmee op: € 237.650.

Het **kostendeckingspercentage**, oftewel voor welk deel van de kosten staan inkomsten tegenover, is voor de haven in 2020 op begrotingsbasis berekend op: **47%**; $(\text{inkomsten}/\text{kosten}) \times 100\% = (\text{€ } 214.400 / \text{€ } 452.050) \times 100\%$.

6.1.1.1. Bijdrage waterschap

In 2012 is overleg gevoerd tussen de gemeente en het waterschap over bijdrage in de kosten. Afgesproken is dat het waterschap een jaarlijkse bijdrage betaald aan de gemeente en bijdraagt in een paar grote investeringen.

De jaarlijkse bijdrage van het waterschap aan de gemeente Nijkerk is vastgesteld op €24.000. Dit bedrag betreft een dekking van de kosten die de gemeente maakt voor werkzaamheden waar het waterschap een verantwoording heeft. Concreet zijn dit kosten voor uren voor het spuien, regulier klein onderhoud aan onderdelen van het waterschap en een deel van de stroomkosten.

De grote investeringen waarvan het waterschap een deel voor zijn rekening neemt zijn de vervanging van de oeverbeschoeiing van de Arkervaart (25% voor het waterschap), vervanging van de elektrische installatie (20% waterschap) en vervanging schuiven omloopriool (50% waterschap)

Daarnaast zijn er een aantal onderdelen waar het waterschap 100% van de kosten voor zijn rekening neemt. Deze onderdelen zijn:

- de schuiven in de sluisdeuren met de besturing;
- vloeddeuren inclusief hydraulische besturing;
- inlaatpomp;
- waterjets onder de brug;
- spuiseinen en mast op het sluishoofd;
- krooshekken;
- telemetrie t.b.v. het spuien.

6.1.2. Wijzigingen in de financiële situatie

6.1.2.1. Haven-, kade- en liggelden

In paragraaf 6.1.1. wordt een dekkingsgraad berekend van 47 % van de kosten. Dit betekent dat de gemeente de overige 53% bijdraagt uit de algemene middelen.

Door **het instellen van kadegeld** voor de havengebonden bedrijven kan de dekkingsgraad verhoogd worden.

Concreet zal het betekenen dat er bij bulkgoed zoals zand, veevoer en grind per ton overslag een bedrag betaald wordt en bij stukgoed per m3 overgeslagen goed.

Dit zal een hogere opbrengst genereren van € 50.000.

De tarieven voor het heffen van het kadegeld zullen opgenomen worden in de verordening haven-, kade- en liggelden.

De in de begroting opgenomen raming voor haven, kade en liggelden blijkt in werkelijkheid aan de hoge kant. Voorgesteld wordt de opbrengst met € 15.000 verlagen naar € 175.000.

6.1.2.2. Klein onderhoud

Onder klein onderhoud wordt verstaan dagelijks kleinschalig onderhoud voor het herstel van storingen of schades. Denk aan repareren van hekwerk, stoeptegels, smeren van de installatie. De kosten voor klein onderhoud worden betaald uit de jaarlijkse exploitatie. Zie ook paragraaf 6.6.1.

Na het invoeren van alle gegevens in iASSET en het bijbehorend advies over het uitvoeren van reparaties of vernieuwingen, is duidelijk geworden dat diverse onderdelen in de Arkervaart frequenter schoongemaakt moeten worden. Door dit kleine onderhoud ook daadwerkelijk jaarlijks te gaan uitvoeren kunnen de afschrijvingstermijnen zoals deze nu worden ingeschat ook daadwerkelijk gehaald worden.

6.1.2.3. Inspectie en herziening beheerplan

Jaarlijkse vindt inspectie plaats van de mechanische, elektrotechnische en civiel installaties. Inspecties maken onderdeel uit van preventief onderhoud. Deze kosten worden vanaf de begroting 2021 in de exploitatie opgenomen. In het beheerplan 2016-2020 werden deze kosten betaald uit de voorziening. Door nieuwe regelgeving, wettelijke regels begroting (BBV), mogen deze kosten niet meer uit de voorziening betaald worden. Hiervoor is jaarlijks een bedrag van € 10.000 nodig.

Om de 5 jaar wordt het beheerplan herzien; voor de eerstvolgende keer in 2025. In een jaar van herziening wordt € 10.000 geraamd voor het opstellen hiervan.

6.1.2.4. Groot onderhoud

Onder groot onderhoud wordt verstaan: grote herstelmaatregelen ter instandhouding van bestaande assets (eigendommen). Dit kunnen op onderdelen vervangingen zijn. De kosten voor groot onderhoud worden gefinancierd uit de voorziening. Zie daarvoor bijlage 2 'kosten groot onderhoud Arkervaart vanaf 2021'.

In deze bijlage zijn de jaarlijkse kosten op een rij gezet en is de jaarlijkse storting in de voorziening af te lezen. Tevens is af te lezen hoe groot de stand van de voorziening is gedurende 20 jaar.

De gemiddelde kosten van groot onderhoud over de eerstkomende 20 jaar bedragen € 50.700.

De jaarlijkse storting in de begroting 2020 en volgende jaren bedraagt nu € 78.900.

De jaarlijkse storting kan hierdoor met € 28.200; afgerond € 28.000 verlaagd worden.

De reikwijdte van het beheerplan is 20 jaar. Het is bekend dat na deze 20 jaar grote vervangingsinvesteringen noodzakelijk zijn. Op voorhand worden er geen middelen c.q. ruimte in de begroting gereserveerd om deze grote uitgaven te zijner tijd te kunnen doen.

6.1.2.5. Investeringsen

Bij investeringen moet men denken aan vervangingsinvesteringen waarbij verlenging van de levensduur en een significante kwaliteitsverbetering de uitgangspunten zijn. Hierbij moet men denken aan vervanging van gehele damwanden, aanbrengen van nieuwe sluisdeuren.

De kosten van investeringen worden geactiveerd en komen als kapitaallasten in de exploitatie terecht. Investeringsen kleiner dan € 25.000 worden niet geactiveerd. Deze kleinere investeringen worden als groot onderhoud gezien en komen ten laste van de voorziening.

In bijlage 4 staan voor de komende 20 jaar de investeringen genoemd met daarbij de kapitaallasten.

6.1.2.6. Resumé exploitatie na wijzigingen

Voorgaande wijzigingen leiden tot de volgende financiële aanpassingen, vanaf begrotingsjaar 2021.

Uitgaven:

- kosten jaarlijkse inspectie	€ 10.000 +
- lagere storting in de voorziening	€ 28.000 -
	€ 18.000 -

Inkomsten:

- invoeren kadegeld	€ 50.000 +
- lagere haven- en liggelden	€ 15.000 -
	€ 35.000 +

Per saldo: € 53.000 voordelig

Saldo en dekking van de kosten

Het saldo, zijnde de uitgaven minus de inkomsten, komt door de wijzigingen op € 51.900.

Over de salariskosten moet overhead worden berekend, zijnde factor 1,05, is € 133.350.

De totale uitgaven (inclusief overhead) komen hierdoor op € 434.650.

De inkomsten komen op € 249.400.

De meerkosten ten opzichte van de inkomsten van de haven komen daarmee op: € 185.250.

Het **kostendeckingspercentage**, oftewel voor welk deel van de kosten staan inkomsten tegenover, is voor de haven, na wijzigingen, berekend op: **57%**; $(\text{inkomsten}/\text{kosten}) \times 100\%$ = $(€ 249.400 / € 434.650) \times 100\%$.

Derhalve een stijging van het dekkingspercentage van **10%**.

6.1.3. Stand van de voorziening

De voorziening is bedoeld voor het egaliseren van kosten van groot onderhoud.

Daarnaast mag volgens de geldende regelgeving een voorziening niet negatief staan; in Nijkerk wordt een termijn van 10 jaar gehanteerd; bij dit beheerplan de periode 2021 - 2030.

De stand van de voorziening is per 1 januari 2020 € 392.600.

Om alle kosten van groot onderhoud te kunnen voldoen, zonder dat de voorziening negatief komt te staan, kan éénmalig een bedrag van afgerond € 223.000 vrij vallen.

Een alternatief is om geen bedrag vrij te laten vallen maar het overschot in de voorziening te gebruiken voor dekking van de kosten van groot onderhoud voor de eerstkomende 10 jaar. De jaarlijkse storting in de voorziening zou dan met nog eens € 24.000 verlaagd kunnen worden (naast de reeds lagere storting van € 28.000).

Het gevolg is dat bij de volgende herziening van het beheerplan over 5 jaar de storting verhoogd moet worden en over 10 jaar weer verhoogd moet worden.

Dit is niet wenselijk, ook niet gelet op de dan fluctuerende dekkingspercentages, door schommelende stortingen in de voorziening.