

Meerjarenonderhoudsplan–Civiele Kunstwerken 2024–2027				
ID	Datum vraag	Fractie(s)	Vraag	Antwoord
1248	29-09-2023	Volendam 80	Graag een overzicht toevoegen met kwaliteitsniveau van de belangrijkste civiele kunstwerken en hoeveel % van de civiele kunstwerken op welk kwaliteitsniveau zit? Deze informatie zien we namelijk wel terug bij onderhoudsplan wegen.	Een overzicht van de kwaliteitstoestand van de civiele kunstwerken is bijgevoegd. Van de bruggen en de objecten in de havens zijn de conditiescores opgenomen in het onderhoudsmanagement systeem (iAsset). Van de duikers, beschoeiingen en kademuren zijn de grafieken gebaseerd op het type onderhoud. Van deze objecten zijn de conditiescores niet specifiek bepaald. Dat heeft te maken met het type inspectie en de output ervan.
1238	04-09-2023	Volendam 80	<p>Kwaliteitsniveau gaat van B naar C</p> <p><b>Vraag 1:</b> Wat is het gevolg voor de kwaliteit van de “objecten” waaraan het onderhoud wordt gepleegd??</p>	<p><b>Antwoord 1:</b></p> <p>In het beleidsplan is een kader opgenomen waar de definities van de verschillende onderhoudsniveaus zijn weergegeven.</p> <p>Niveau B: "redelijke conditie, veroudering is op gang gekomen"</p> <p>Niveau C: "matige en slechte conditie, het verouderingsproces heeft het object in zijn greep en is onomkeerbaar geworden".</p> <p>Om een voorbeeld te geven van onderhoudsintervallen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- reinigen B: elke 2 jaar C: elke 5 jaar</li> <li>- schilderen B: elke 10 jaar C: elke 15 jaar</li> <li>- schouw B: elke 2 jaar C: elke 4 jaar</li> </ul>

			<p><b>Vraag 2:</b>  Gaaf die niet achteruit?  Wordt nauwelijks benoemd.</p> <p>Van B naar C gaan levert een besparing op van ongeveer 30% op de structurele toevoeging aan de onderhoudsvoorzieningen en bij temporisering in de uitvoering wordt ook weer 30% genoemd. Waarschijnlijk wordt bedoeld dat beide in totaal leiden tot een besparing van 30%.</p>	<p>– toestandsinspectie B: elke 4 jaar C: elke 6 jaar</p> <p><b>Antwoord 2a (gaaf de kwaliteit niet achteruit?):</b>  De kwaliteit en de restlevensduur gaan bij niveau C achteruit. Zie antwoord 1.</p> <p><b>Antwoord 2b (over de besparing):</b>  In het oorspronkelijk aangeboden voorstel van de septemberraad werd gesproken over temporiseren en het aanpassen van het onderhoudsniveau van B naar C, echter deze terminologie week af omdat deze betrekking had op verschillende onderhoudsplannen. Ze kunnen dus niet bij elkaar opgeteld worden zoals geschetst. Het voorstel van september is ingetrokken en een nieuw voorstel is opgesteld. Temporiseren van groot onderhoud is geen geaccepteerde optie bij het treffen van voorzieningen, omdat je daarmee afwijkt van het onderhoudsplan waarop de hoogte van de voorziening gebaseerd moet worden.</p> <p>Bij de bespreking van de begroting is de optie opgenomen om het onderhoudsniveau aan te passen van B naar C met de daarbij behorende financiële consequenties. Hierover heeft u ook vragen gesteld welke apart zijn beantwoord.</p>
--	--	--	--	--

			<p><b>Vraag 3:</b></p> <p>Zo ja, kan dat nog uitgesplitst worden naar het besparing als gevolg van het van B naar C gaan en de besparing als gevolg van de temporisering? Dan kan de raad eventueel nog beslissen welke van de 2 kostenbesparende maatregelen zij voorrang willen geven.</p>	<p><b>Antwoord 3:</b></p> <p>NVT – zie antwoord 2b.</p>
1256	02-10-2023	GroenLinks	<p>Het onderhoudsplan Civiele Kunstwerken schrijft voor dat de gemeente onderhoudsniveau 3 (redelijk) als minimum hanteert. Het streven is om onderhoud te plegen voordat niveau 4 wordt bereikt. Net als met de wegen is bekend dat er onderhoudsachterstanden zijn ontstaan.</p> <p><b>Vraag 1:</b></p> <p>Kunt u de stand van zaken geven met betrekking tot de onderhoudsachterstanden?</p>	<p><b>Antwoord 1:</b></p> <p>De benodigde onderhoudsactiviteiten per brug zijn opgenomen in het onderhoudsmanagement systeem. Dat is de basis van de begroting. Dit leidt met name in de periode 2024–2026 tot een grotere omvang van het onderhoud dan in de jaren erna.</p> <p>Dit jaar (2023) zijn de achterstanden in de omgeving Oosthuizen weggewerkt en is een groot deel van het vervangingskrediet fiets-/ voetgangersbruggen uitgevoerd. De komende drie jaar zijn de bruggen in met name Edam en Volendam aan de beurt.</p>

		<p>GroenLinks heeft naar aanleiding van zichtbare gebreken en/of incidenten aan de Pompsluisbrug, de Hakkelaarsbrug en de Kettingbrug schriftelijke vragen gesteld. In de beantwoording heeft het college gesteld deze gebeurtenissen mee te nemen in het opstellen van het nieuwe beleidsplan.</p> <p><b>Vraag 2:</b> Op welke manier zijn deze gebeurtenissen betrokken bij het opstellen van de plannen?</p> <p><b>Vraag 3:</b> Heeft dit tot een andere aanpak geleid dan in de vorige plannen? Zo nee, waarom niet?</p> <p>Voor bepaalde bijzondere kunstwerken zoals onze historische houten bruggen lijkt het ons wenselijk om een hoger onderhoudsniveau te hanteren, waardoor matige tot zware (cosmetische) gebreken zoveel mogelijk worden voorkomen. Het gaat ons dan met name om kunstwerken in onze historische kernen of kunstwerken die van zichzelf een</p>	<p><b>Antwoord 2:</b> Naar aanleiding van de gebreken bij de Pompsluisbrug is bij diverse houten bruggen diepgravender onderzoek gedaan om verrassingen zoveel als mogelijk te voorkomen. Dit nadere onderzoek was de aanleiding om met voorrang groot onderhoud te plegen aan de Kettingbrug. De uitkomst van deze inspecties is input om onderhoudsmaatregelen voor de geïnspecteerde bruggen te bepalen. Daarnaast is in het assetmanagement systeem het vervangingsinterval van de bovenbouw van houten bruggen aangepast van 30 jaar naar 25 jaar.</p> <p><b>Antwoord 3:</b> Zie antwoord 2.</p>
--	--	--	---

			<p>bijzondere waarde hebben voor onze gemeente.</p> <p><b>Vraag 4:</b> Waarom heeft het college niet gekozen voor een dergelijke prioritering?</p> <p><b>Vraag 5:</b> Kunt u een inschatting geven van de financiële consequenties van een hoger onderhoudsniveau voor de groep kunstwerken zoals hierboven beschreven?</p>	<p><b>Antwoord 4:</b> Conditie score 3 / onderhoudsniveau B als ondergrens is ook voor kunstwerken met historische waarde een passend onderhoudsniveau.</p> <p><b>Antwoord 5:</b> De bruggen met historische waarde maken een relatief groot deel uit van het areaal. De voorliggende beleidsplannen staan onder financiële druk. Daarbij zijn de consequenties van de overdracht van kunstwerken (in het kader van de overdracht van water en wegen HHNK) ook nog niet volledig bekend. Inzet is dat Conditie score 3 / niveau B als ondergrens voor al onze civiele kunstwerken daadwerkelijk wordt gerealiseerd.</p>
<b>Meerjarenonderhoudsplan–Wegen 2024–2027</b>				
1243	21-09-2023	Zeevangs Belang	<p>In de kaders ( pagina 10) word gesproken dat we in 2024 10% circulair willen gaan inkopen en het jaar daar 50%. We zitten ondertussen eind september 2023.</p> <p><b>Vraag 1:</b> Wordt er al / is er al geïnventariseerd met welk deel gestart wordt.</p>	<p><b>Antwoord 1:</b> De gemeentelijke besluitvorming gaat nog plaatsvinden, vanuit de VRA (MRA) is wel deze gezamenlijke ambitie geformuleerd. De inschatting is dat binnen Wegen nu al ruim 10% circulair wordt ingekocht. In toekomstige (raam)bestekken zal vanaf 2025 gestreefd worden dat er 50% circulair ingekocht wordt.</p>

			<p><b>Vraag 2:</b> Hoe gaan we een en ander meten.</p> <p><b>Vraag 3:</b> Welk effect heeft dit op de begroting.</p>	<p><b>Antwoord 2:</b> Per project zullen we voor elke leverantie certificaten op vragen om het percentage circulair materiaal te controleren. Aan het einde van het jaar zal hier een totaal overzicht van de projecten gemaakt worden, ter controle of we de doelstellingen hebben gehaald.</p> <p><b>Antwoord 3:</b> Circulair opdrachtgeverschap en Circulaire Inkoop in de GWW-sector wordt vaak nog gezien als extra belasting, kostenverhogend en complicerend. Dit is in het begin waar, maar de verwachting is dat op korte termijn de circulaire aanpak in de GWW-sector uiteindelijk vaak minder belastend is en kostenverlagend gaat werken. Bij andere gemeenten, die al verder zijn met duurzaamheid, is de ervaring dat circulairiteit binnen enkele jaren kosten verlagend werkt.</p>
1250	02-10-2023	VVD	<p><b>Achterstallig onderhoud:</b> In 2019 was er al achterstallig onderhoud geconstateerd en was het plan om dit weg te werken. Blijkbaar is dat niet gelukt.</p> <p><b>Vraag 1:</b> Hoe denkt het college deze achterstand nu wel weg te werken?</p>	<p><b>Antwoord 1:</b> Na de vaststelling van het reorganisatieplan van de afdeling Openbare Werken is gestart met de ontwikkeling van de nieuwe afdeling Openbare Werken en werven van nieuwe mensen voor de uitbreiding van het team. Dit heeft voor de afdeling Openbare Werken een grote prioriteit, de inspanning is erop gericht om vanaf 2024 met behulp van een meerjarenplanning het onderhoud aan de openbare ruimte uit te voeren.</p>

		<p><b>Vraag 2:</b> Wat voor financiële consequenties ontstaan er als het niet lukt?</p> <p><b>Vraag 3:</b> Kunnen we een overzicht krijgen van het achterstallig onderhoud?</p> <p>Kwaliteitsniveau: In het voorstel van april 2019 is besloten om voor wegen in het HIOR gebied (oude kom Volendam en centrum Edam) voor niveau 2/A te kiezen en voor de rest van de wegen, alle bruggen en havens niveau 3/B.</p> <p><b>Vraag 4:</b> Waarom wordt niveau 2/A nergens genoemd in het voorstel?</p>	<p><b>Antwoord 2:</b> Het college gaat ervan uit dat dit met de ontwikkeling van de nieuwe afdeling Openbare Werken wel gaat lukken, dit heeft een hoge prioriteit. Wanneer de werkzaamheden niet worden uitgevoerd vallen de middelen terug in de begroting. Als werkzaamheden worden uitgesteld blijven de middelen gereserveerd in de voorziening.</p> <p><b>Antwoord 3:</b> Als bijlage is er een tekening meegestuurd met daarop aangegeven alle locaties waar achterstallig onderhoud is. Het systeem heeft de gehele weg gemarkeerd, terwijl er in de bestrating misschien maar in een klein weg vak achterstallig onderhoud is.</p> <p><b>Antwoord 4:</b> In het plan is niveau A/2 niet genoemd omdat in de HIOR gebieden heel veel straten nog voorzien moeten worden van de nieuwe HIOR bestrating. Als dat gebeurd is de betreffende weg gelijk op A+ niveau en zullen deze gedurende de looptijd van het beleidsplan eventueel afnemen naar niveau A.</p>
--	--	---	--

		<p><b>Vraag 5:</b> Kunnen we een overzicht krijgen per oud niveau (2/A en 3/B) van de uitgevoerde werkzaamheden, de nog geplande werkzaamheden (blz 32 (33/36) is zeer onduidelijk) en wat nog niet gepland en uitgevoerd is?</p> <p><b>Vraag 6:</b> Wat is het verschil voor de organisatie (kosten/FTE) om onderhoud- en beheersplannen te maken tussen niveau 2/A, B en C? Er wordt een 30% verschil aan structurele kosten gemeld tussen niveau B en C.</p> <p><b>Vraag 7:</b> Kan deze 30% meer gespecificeerd worden naar plannen, onderhoudskosten en uitvoering?</p> <p><b>Vraag 8:</b> Wat is het verschil met niveau 2/A?</p>	<p><b>Antwoord 5:</b> De gevraagde tabel en overzichtstekening zijn in hogere kwaliteit als bijlage bij deze vragen toegevoegd</p> <p><b>Antwoord 6:</b> Een lager niveau van onderhoud zal een verschuiving in de activiteiten met zich meebrengen van gestructureerd werken naar meer calamiteiten gericht. De effecten liggen vooral in de uitvoering van werkzaamheden door aannemers. Een lager niveau van onderhoud zal een verschuiving in de activiteiten met zich meebrengen van gestructureerd werken naar meer calamiteiten gericht. De effecten liggen vooral in de uitvoering van werkzaamheden door aannemers.</p> <p><b>Antwoord 7:</b> De 30% is een schatting over het geheel van de plannen. Hier is geen specificatie van omdat de plannen zijn geschreven op het huidige vastgestelde kwaliteitsniveau.</p> <p><b>Antwoord 8:</b> Er is nu gekozen voor niveau B en dat zal in combinatie met de "luxere" bestratingsmaterialen nog zeker een hoge uitstraling hebben. Het verschil tussen niveau A en B, kan bekeken worden in de bijlage waarin een aantal</p>
--	--	---	--

		<p>Voor het zomerreces hebben we in de Omgevingsvisie besloten dat we ‘hoge ambities hebben voor de openbare ruimte’, vooral in het HIOR gebied.</p> <p><b>Vraag 9:</b> Sluit niveau C, voor de wegen (of gebieden) die vallen onder agrarisch landschap, hierbij aan?</p> <p><b>Vraag 10:</b> Wat is het huidige niveau van deze wegen?</p> <p><b>Vraag 11:</b> Wat zijn de afspraken met HHNK op welk niveau de wegen worden overgedragen?</p>	<p>verschillende foto's zijn geplaatst van de verschillende niveaus.</p> <p><b>Antwoord 9:</b> Het gaat grotendeels om wegen buiten de bebouwde kom. Er is geen verbinding tussen deze wegen en het HIOR gebied.</p> <p><b>Antwoord 10:</b> Voor de overdracht van het openbaar gebied is er met het HHNK is een uitgangspuntennotitie vastgesteld. Hierin is het kwaliteitsniveau vastgelegd. De insteek is om eind dit jaar, uiterlijk begin komend jaar (Q1), de businesscase voor onze gemeente aan de gemeenteraad voor te leggen, zodat er een besluit over de wegenoverdracht kan worden genomen. Geplande datum van overdracht is 1 januari 2025. Uit informatie van HHNK volgt dat op beleidsniveau een keuze is gemaakt dat overeenkomt met kwaliteitsniveau C.</p> <p><b>Antwoord 11:</b> Zie antwoord vraag 10</p>
--	--	--	--

1253	02-10-2023	GroenLinks	<p>In het onderhoudsplan wegen wordt voorgesorteerd op de overdracht van het areaal in eigendom van HHNK naar de gemeente. In dit kader wordt onder meer onderhandeld over de financiële middelen die het HHNK beschikbaar zal stellen voor beheer en onderhoud van deze wegen.</p> <p><b>Vraag 1:</b> Wat is de stand van zaken met betrekking tot de onderhandelingen met het HHNK?</p> <p><b>Vraag 2:</b> Is de verwachting dat de financiële middelen die HHNK aan de gemeente beschikbaar stelt genoeg zijn om het achterstallig onderhoud weg te werken én kwaliteitsniveau C te halen?</p> <p>Op pagina 14 staat een grafiek waarin de onderhoudscyclus is gevisualiseerd. We vragen ons af hoe we deze moeten interpreteren in relatie tot het gekozen kwaliteitsniveau (hier B of C).</p>	<p><b>Antwoord 1:</b> Er wordt niet met HHNK onderhandeld over de financiële middelen die zij beschikbaar stellen voor beheer en onderhoud van deze wegen. Voor de overdracht van het openbaar gebied vinden er met het HHNK is een uitgangspuntennotitie vastgesteld. De insteek is om eind dit jaar, uiterlijk begin komend jaar (Q1), de businesscase voor onze gemeente aan de gemeenteraad voor te leggen, zodat er een besluit over de wegenoverdracht kan worden genomen. Geplande datum van overdracht is 1 januari 2025.</p> <p><b>Antwoord 2:</b> Dit is een onderdeel van de businesscase, zie tevens voorgaande vraag. In de uitgangspuntennotitie staat het vereiste kwaliteitsniveau vermeld. Indien hier niet aan voldaan wordt zijn er meerdere mogelijkheden om dit technisch en financieel op te lossen.</p>
------	------------	------------	--	--

		<p><b>Vraag 3:</b></p> <p>Is het gekozen kwaliteitsniveau in deze grafiek de gemiddelde kwaliteit, de kwaliteit ná rehabilitatie en/of groot onderhoud of de minimale kwaliteit van de weg?</p> <p>Een van de punten van de onderhoudsstrategie (pagina 15) is het op niveau brengen van het onderhoud, wat in deze beleidsperiode wordt doorgezet.</p> <p><b>Vraag 4:</b></p> <p>Zijn er nog andere vormen van achterstallig onderhoud naast de te lage kwaliteitsniveaus (C en D) die niet zijn meegenomen of genoemd in dit beleidsplan?</p> <p><b>Vraag 5:</b></p> <p>Is het überhaupt realistisch om ervan uit te gaan dat de achterstanden worden weggewerkt gezien de krappe arbeidsmarkt en de komende uitbreiding van ons areaal met HHNK-wegen?</p>	<p><b>Antwoord 3:</b></p> <p>De grafiek is niet specifiek kwaliteitsniveau A, B of C maar geeft symbolisch de relatie tussen Klein Onderhoud (volgens zogenaamde zaagtandmethode), Groot Onderhoud en Vervanging weer. Op het moment dat onderhoud wordt uitgevoerd neemt de kwaliteit als het ware toe. De tijdlijn voor de kwaliteitsniveau A, B of C, of wel de onderhoudscyclus, is verschillend (vuistregel: A = 40 jaar, B = 50 jaar, C = 60 jaar).</p> <p><b>Antwoord 4:</b></p> <p>De kwaliteit van onze wegen, asfalt en elementen, is door een visuele wegininspectie volgens CROW richtlijnen gemeten en daarmee bepaald. Dit geeft een reëel en betrouwbaar beeld. Specifiek bij asfaltverharding wordt de constructie afhankelijk van de schadebeelden en leeftijd van de betreffende constructie wel nader onderzocht. De uitkomsten vormen input voor het programmeren van Groot Onderhoud en/of Vervanging.</p> <p><b>Antwoord 5:</b></p> <p>Het is hoge ambitie, echter na de vaststelling van het reorganisatieplan van de afdeling Openbare Werken is gestart met de ontwikkeling van de nieuwe afdeling Openbare Werken en werven van nieuwe mensen voor de uitbreiding van het team. Dit heeft voor de afdeling</p>
--	--	---	--

		<p>Op pagina 23 staat een tabel over de ontwikkeling van de kwaliteitsniveaus van onze wegen. Hieruit blijkt onder andere dat 13% van de wegen de niveaus Laag (C) en Zeer Laag (D) scoren.</p> <p><b>Vraag 6:</b> Kunnen we een overzicht krijgen waaruit op te maken is in welke delen van de gemeente deze wegen liggen, oftewel wat de ruimtelijke spreiding is van deze 13%?</p> <p>Op pagina 24 zijn enkele referentiebeelden opgenomen van de verschillende kwaliteitsniveaus.</p> <p><b>Vraag 7:</b> Zijn er meer voorbeeldfoto's beschikbaar van kwaliteitsniveaus B en C? Bij voorkeur van wegen uit onze gemeente, maar algemene referentiefoto's zijn ook goed.</p> <p>Het advies aan de gemeenteraad is om te kiezen voor kwaliteitsniveau C voor het</p>	<p>Openbare Werken een grote prioriteit, de inspanning is erop gericht om vanaf 2024 met behulp van een meerjarenplanning het onderhoud aan de openbare ruimte uit te voeren. Overigens is de gedachte overdracht van HHNK 1 januari 2025, in de eerder genoemde business case wordt ook het personele aspect opgenomen.</p> <p><b>Antwoord 6:</b> In de bijlage is een kaart toegevoegd met daarop het achterstallig onderhoud. Maar let op, het systeem werkt met complete wegen, terwijl het achterstallig onderhoud maar op een deel van de weg is. Dit kan niet anders binnen dit systeem.</p> <p><b>Antwoord 7:</b> In de bijlage staan per schadebeeld foto's uit de CROW kwaliteitscatalogus 2023. Per schadebeeld is er een foto van kwaliteitsniveau A+, A, B, C en D te zien met daarbij beschreven waaraan het bepaalde kwaliteitsniveau aan moet voldoen.</p>
--	--	--	--

		<p>Agrarisch Landschap en kwaliteitsniveau C voor alle overige gebieden.</p> <p><b>Vraag 8:</b> Is er overwogen om een ‘tussen-kwaliteitsniveau’ zoals C+ te hanteren in dit gebied?</p> <p><b>Vraag 9:</b> Is het mogelijk dat de financiële middelen van het HHNK voor de overdracht genoeg ruimte bieden om (een deel van) het agrarisch areaal naar kwaliteitsniveau B te tillen?</p> <p><b>Vraag 10:</b> Is het mogelijk om wegen in het buitengebied met een relatief hoge verkeersintensiteit op kwaliteitsniveau B te onderhouden? Zo ja, waarom is hier niet voor gekozen?</p> <p><b>Vraag 11:</b> Hoe kunnen we voorkomen dat inwoners in het buitengebied vaker hinder ondervinden van onderhoudsgebreken (bijvoorbeeld gaten</p>	<p><b>Antwoord 8:</b> Er is bewust gekozen om voor het hele gebied buiten de bebouwde kom kwaliteitsniveau C aan te houden. Dit omdat er in de CROW methodiek geen kwaliteits-niveau’s tussen de huidige 5 Kwaliteits-niveau's gehanteerd wordt.</p> <p><b>Antwoord 9:</b> Zie antwoord vraag 2. In de vastgestelde uitgangspuntennotitie is het vereiste kwaliteitsniveau vastgelegd. Het is niet zo dat de gemeente persé middelen krijgt van HHNK. Als niet wordt voldaan aan het vastgelegde kwaliteitsniveau kan hier wel sprake van zijn, maar dat is afhankelijk van de keuze die hierin gemaakt wordt. Dit wordt verder toegelicht in de business case en het raadsvoorstel.</p> <p><b>Antwoord 10:</b> Zie vraag 8</p>
--	--	--	---

			in het asfalt) dan inwoners uit de rest van Edam-Volendam, ondanks de keuze voor kwaliteitsniveau C in dit gebied?	<p><b>Antwoord 11:</b></p> <p>Kwaliteitsniveau C wil niet zeggen vaker gaten in het asfalt. Het algemene beeld is minder dan B, maar levert niet meer gevaar op.</p> <p>Let wel, aanpassen naar kwaliteitsniveau B levert een belastingverhoging voor onze inwoners op t.o.v. kwaliteitsniveau C.</p>
Meerjarenderhoudsplan – Buitensport 2024–2027				
1247	29-09-2023	Volendam 80	<p>Misschien om behalve een financieel overzicht ook een overzicht toe te voegen met, daar waar beschikbaar, iets toe te voegen in hoeverre de accommodaties voldoen aan de NOC-NSF eisen en normen?</p> <p>Werken die met een soort van kwaliteitskeurmerk?</p>	<p>Alle voetbalaccommodaties (kunstgras) worden periodiek gekeurd door een onafhankelijke instantie (KIWA Isa Sport) op de eisen van NOC*NSF (waaronder ook de KNVB is aangesloten).</p> <p>De atletiekaccommodatie wordt periodiek en na renovatie gekeurd door de Atletiekunie, om te beoordelen of deze veilig en wedstrijdgeschikt is. Zonder deze goedkeuringen mogen er geen wedstrijden plaatsvinden. De rondbaan op de atletiekaccommodatie wordt gekeurd door een onafhankelijke instantie (KIWA Isa Sport) op de eisen van NOC*NSF m.b.t. tot de opbouw van de constructie en vlakheid van de baan.</p> <p>Een accommodatie moet aan de eisen van NOC*NSF en de bonden voldoen om gebruik te kunnen/mogen maken</p>

				voor het houden van wedstrijden. Zonder deze goedkeuringen mogen er geen wedstrijden plaatsvinden.
<b>Meerjaren onderhoudsplannen in de begroting – Baggeren</b>				
1254	02-10-2023	VVD	<p>Algemeen: Baggeren:</p> <p><b>Vraag 1:</b> Waarom is baggeren (waterwegen en IJsselmeer voor de havens nog niet meegenomen in deze onderhoudsplannen en wordt dat pas volgend jaar gedaan?</p> <p><b>Vraag 2:</b> Wat hebben we de afgelopen 10 jaar aan baggeren uitgegeven? (dit i.v.m. inschatting risico's)</p> <p>Dit voorstel is een update op het voorstel van 2019, wat destijds uitgebreid is behandeld door de raad. Voor de overzichtelijkheid zouden we graag het voorstel van destijds bij dit agendapunt willen zien.</p>	<p><b>Antwoord 1:</b> Het huidige Baggerplan 2020 – 2024 is nog geldend en er is besloten om, in tegenstelling tot andere onderhoudsplannen, een nieuw baggerplan in 2024 te actualiseren, met als ingangsdatum 1 januari 2025. Hiertoe is besloten vanwege de overdracht van wegen en water tussen Edam-Volendam en HHNK. De overdracht van stedelijk water naar HHNK en overdracht van wegsloten van het HHNK naar de gemeente (als onderdeel van overdracht wegen) zal naar verwachting per 1 januari 2025 plaatsvinden. Dit betekent een grote verandering in het te baggeren areaal.</p> <p><b>Antwoord 2:</b> Voor de jaren 2018 t/m 1-9-2023 zijn de kosten voor het baggeren inzichtelijk. Deze kosten zijn wel exclusief toegedeelde salariskosten en de kosten van het baggerstort aan de Keetzijde. Hieronder het overzicht: 2018: € 107.000,- 2019: € 101.000,- 2020: € 316.000,-</p>

		<p>Kan het college/griffie de stukken van 2019 toevoegen?</p> <p>Antwoord: Dit popt op wanneer havens wordt ingetypt op de zoekbalk :</p> <p><a href="https://portal.ibabs.eu/Agenda/View/4f867ab4-2cb2-4231-a272-a03be3aba24f">https://portal.ibabs.eu/Agenda/View/4f867ab4-2cb2-4231-a272-a03be3aba24f</a></p>	<p>2021: € 80.000,-</p> <p>2022: € 219.000,-</p> <p>2023: € 571.000,-</p>
--	--	--	---