



GEMEENTE EDAM - VOLENDAM
WEGEN ONDERHOUD EN VERVANGING 2024 – 2027 - 2031
BELEID – BEHEER – PROGRAMMA



DOCUMENT

Wegen onderhoud en vervanging 2024-2027-2031
Beleid – Beheer – Programma
Versie 1.5 d.d. 1 augustus 2023 (status concept)

COLOFOON

Auteur
Met medewerking van

Wilco van Schie | ViSchi Management en Advies
Carla Bakker | Gemeente Edam-Volendam (Adviseur Planning & Control)
Erwin Heuperman | Gemeente Edam-Volendam (Assetmanager Riolering)
Herman Kappert | Gemeente Edam-Volendam (Voormalig Beheerder Wegen)
Hans Beers | Gemeente Edam-Volendam (Voormalig Beheerder Wegen)
Jacco Mak | Gemeente Edam-Volendam (Senior Projectleider)
Jelle de Wildt | Ingenieursbureau TBH (Sr. Inspecteur en adviseur wegen)
Jeroen Otten | Gemeente Edam-Volendam (Senior-Adviseur Openbare Werken)
Jeroen de Vries | Gemeente Edam-Volendam (Projectleider Duurzaamheid)
Linda Scholtes | Gemeente Edam-Volendam (Financieel Adviseur)
Marc Wardenaar | Gemeente Edam-Volendam (Opzichter Openbare Ruimte)
Sjoerd Boers | Gemeente Edam-Volendam (Assetmanager Groen)

INHOUDSOPGAVE

WEGEN ONDERHOUD + VERVANGING 2024-2027-2031

BELEID WEGEN		BEHEER WEGEN		PROGRAMMA WEGEN	
De verbinding met de Omgevingswet	4	De verbinding met de Omgevingswet	4		
Streep op de horizon	5	Streep op de horizon	5		
Waarom Beleid	7	Waarom Beheer	8		
Kaders	9	Kaders	10		
Hoe werkt dit	13	Hoe werkt dit	14		
Hoe pakken we dit aan - Strategie	15	Hoe pakken we dit aan - Strategie	16		
Hoe pakken we dit aan - Materialen	18	Hoe pakken we dit aan - Materialen	18		
Areaal naar Verhardingstype	19	Areaal naar Wegtype	20		
Kwaliteit	21	Kwaliteit	22		
Kwaliteitskiezer - Kosten	25				
Kwaliteitskiezer - Voorstel	27	Kosten - Budget	27		
		Hoe pakken we dit aan - Organisatie en (Financieel) Proces	28		
				Programma 2024-2027-2031	31
Bijlagen A Zoneringskaart (concept)					



DE VERBINDING MET DE OMGEVINGSWET

Omgevingswet

De regering wil via de Omgevingswet een integraal instrumentarium bieden voor beheer en ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. Daarvoor worden een 26-tal wetten samengevoegd tot 1 nieuwe wet. De Omgevingswet treedt 1 januari 2024 in werking. De Omgevingswet heeft ten aanzien van wegbeheer diverse voordelen:

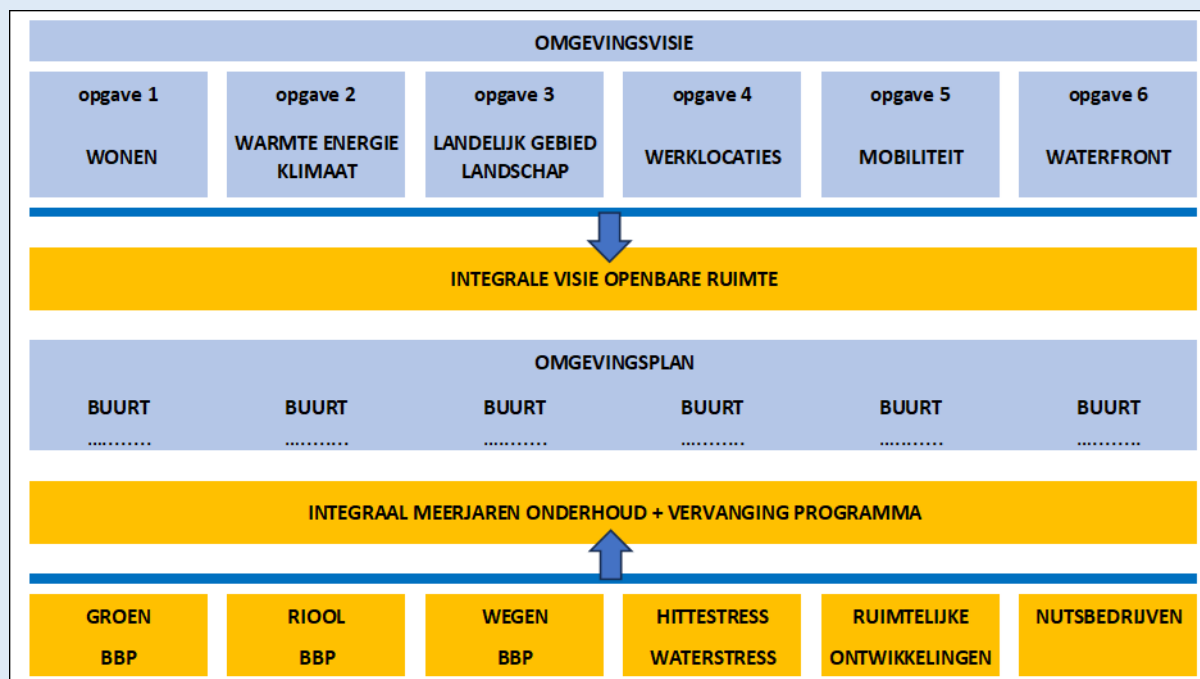
- Het lijkt mogelijk het wegbeheer te organiseren langs dezelfde lijnen als het waterbeheer.
- Het besluit tot onttrekking van een weg aan de openbaarheid kan worden meegenomen in een omgevingsvergunning of projectbesluit.
- De informatie over openbaarheid van wegen kan worden gedigitaliseerd.

Omgevingsvisie Edam Volendam

Donderdag 20 juli heeft de gemeenteraad van Edam-Volendam ingestemd met het vrijgeven van de ontwerp omgevingsvisie.

Van Visie naar Plan

Het Beleid, Beheer en het Programma Wegen is mono disciplinair, dus vanuit het perspectief van Wegen opgezet. In het op te stellen Integraal Meerjaren Onderhoud en VervangingsPlan (IMOVP) worden de programma's van verschillende beheerdisciplines (Groen, Openbare Verlichting, Riool, Water), Mobiliteit&Verkeer, Ruimtelijke Ontwikkelingen (herontwikkeling, nieuwbouw), Nutsbedrijven (elektra, gas, kabeltelevisie, water, telecom, waaronder ook energietransitie en een glasvezelnetwerk behoren), de Inventarisatie Hitte- en Waterstress, Woningbouwvereniging(en), Hoogheemraadschap en Provincie samengebracht. Door dit samenbrengen wordt een meer integrale en buurt/wijkgerichte aanpak mogelijk, waardoor de (maatschappelijke) kosten (financieel en overlast) verminderd worden. Hierbij zullen dus de individuele plannings gaan verschuiven.



BELEID WEGEN STREEP OP DE HORIZON

De gemeente Edam - Volendam heeft voor de openbare ruimte de volgende visie:

Verbinden Verbeteren Vernieuwen

“De afdeling Openbare Werken kan flexibel omgaan met nieuwe omstandigheden en ontwikkelingen én is in staat het huidige areaal op beeldkwaliteit B te onderhouden. Dit vergt aanscherping van de inrichting en capaciteit van de organisatie.”

(bron: Coalitieprogramma 2022-2026 | Ruimtelijk Beheer)

“Duurzaam gebruik materiaal en materieel in het beheer en onderhoud van de openbare ruimte. Duurzaamheid in de genen van de medewerkers brengen, zodat het één van de pijlers wordt waar we vanuit werken.”

(bron: Coalitieprogramma 2022-2026 | Ruimtelijk Beheer)

Samen zetten we koers

“Wij willen alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en reconstructies binnen de gemeente klimaat adaptief inrichten. De gemeente inventariseert per situatie (gebiedsafhankelijk) de relatie met klimaatadaptatie zoals risico's op wateroverlast, droogte en hittestress en nemen dat zo goed mogelijk mee in de planvorming.”

“We willen dat onze openbare ruimte 'op orde' is. Daarmee bedoelen we dat we een gemiddeld ambitieniveau nastreven ten aanzien van de realisatie, het beheer en het onderhoud van bijvoorbeeld wegen, straatmeubilair, openbare verlichting, riolen, bruggen en civiele kunstwerken. In onze oude kernen kiezen we voor een hoog ambitieniveau. We werken daarom op die plekken specifiek volgens de kaders van het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR).”

(bron: Omgevingsvisie versie 4 april 2023)

BEHEER WEGEN STREEP OP DE HORIZON

Verbinden Verbeteren Vernieuwen

Door

1. Het op orde brengen van de gegevens van het bestaande areaal
2. Per discipline nieuwe beleids- en beheerplannen
3. Voldoende capaciteit en kwaliteit op beleidsniveau naar binnen halen
4. Gezonde verhouding tussen vaste medewerkers en inhuur
5. Contractmanagement professionaliseren
6. Samenwerking in de keten beleid – beheer – uitvoering verbeteren

Door

1. Hergebruik van materiaal als dit voldoet aan functionaliteit en veiligheid
2. Anticiperen op nieuwe ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid
3. Kennisdeling met andere gemeenten
4. Elektrisch wagenpark en materieel waar mogelijk

 **“Binnen de openbare ruimte hanteren we als organisatie beeldkwaliteit B. Dit betekent dat het groen netjes wordt bijgehouden, het onkruid op verhardingen beperkt is en dat de wegen er netjes bij liggen. Ook mag er niet teveel zwerfafval op de grond liggen. Op dit moment is er op de gebieden van wegen (asfalt en elementverharding) en kunstwerken nog sprake van achterstallig onderhoud. Dit biedt mogelijkheden om waar mogelijk ook een upgrade te realiseren of een inrichting te realiseren conform HIOR.”**
(bron: Begroting 2023).





BELEID WEGEN WAAROM

Aanleiding

De gemeente is verantwoordelijk voor een adequaat beheer van haar kapitaalgoederen, waaronder wegen, riolering, civiele kunstwerken, openbare verlichting en groen. Om aan deze opgave invulling te geven wordt gebruik gemaakt van beleidsplannen en beheerplannen, die als kaders dienen voor het beheer en onderhoud van de kapitaalgoederen.

Daarnaast is in het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (hierna: BBV) vastgelegd, dat voor het beheer van de kapitaalgoederen meerjarenprogramma's beschikbaar moeten zijn. Het vaststellen van beheerplannen is bij het toepassen van voorzieningen voor kapitaalgoederen bovendien een verplichting in het kader van het BBV. En daar hoort een actueel beleidsplan aan ten grondslag te liggen.

Noodzaak

Het huidige Beleidsplan Wegen 2019 - 2023 is opgesteld begin 2019 en aan actualisatie toe. De commissie BBV doet de aanbeveling om tenminste eenmaal in de vier jaar een integrale beleidsnota over het beleidskader onderhoud kapitaalgoederen door de raad te laten vaststellen en de hoofdlijnen daarvan jaarlijks op te nemen in de paragraaf als bedoeld in artikel 9, tweede lid, onder c van de BBV. Voor het nieuwe plan wordt de aangeraden periode van 4 jaar aangehouden.

Doelstelling

Het is belangrijk dat het wegbeheer en wegenbudget op orde is voor de komende planperiode en afgestemd is op het (te kiezen) ambitieniveau. Op basis van dit beleidsplan kan het bestuur nieuwe kwaliteitskeuzes maken en het budget daarop afstemmen.

BEHEER WEGEN WAAROM

Noodzaak

Het Beheerplan Wegen 2020 – 2024 is nog actueel. Echter zijn er diverse aspecten waardoor het raadzaam is om het Beheerplan nu gelijktijdig te actualiseren:

- ⌘ Vanuit de BBV is aangegeven dat reserves in een voorziening (geëgaliseerd) of naar exploitatie omgezet moeten worden.
- ⌘ Voor de integrale programmering van projecten in de Openbare Ruimte en voor de financiële programmering is een doorkijk van het Groot Onderhoud en de Vervangingen over een langere periode (10 jaar) raadzaam.
- ⌘ In het vigerende plan is Klein Onderhoud buiten beschouwing gelaten en vraagt de definitie hiervan een actualisatie. Nu de verschillende secties binnen Openbare Werken tijdens de reorganisatie worden samengevoegd tot 1 team Dagelijks Beheer (buitendienst) en 1 team Beleid, Assetmanagement en Projecten (binnendienst) is dit een goed moment om definitie van Klein Onderhoud te actualiseren en dit onderdeel wel mee te nemen in dit nieuwe beleidsplan.

Doelstelling

De doelstelling van dit beheerplan is om de gemeente inzicht te geven in de actuele kwaliteits- en onderhoudstoestand van het wegenareaal om zo het benodigde onderhoud voor de komende jaren op een doelmatige en efficiënte wijze te kunnen plannen en uitvoeren. Het beheerplan geeft antwoord op de volgende W-vragen:

- ⌘ Wat heeft de gemeente in beheer (omvang)?
- ⌘ Wat is de kwaliteit ervan (actuele kwaliteit en eventueel achterstallig onderhoud)?
- ⌘ Wat is het ambitieniveau?
- ⌘ Welke budgetten zijn noodzakelijk?
- ⌘ Wanneer moet het onderhoud worden uitgevoerd?



BELEID WEGEN

KADERS

De kaders geven de basis weer voor het beheer en onderhoud van de wegen op lange termijn. Ze zijn in dit beleidsplan als volgt gerangschikt:

1. Wettelijke kaders

Het uitgangspunt is dat het beheer en onderhoud dient te worden uitgevoerd overeenkomstig het gestelde in de wettelijke kaders. De volgende wettelijke kaders zijn van invloed op het kapitaalgoed Wegen:

- **Grondwet**
 - Zorgplicht gericht op de bewoonbaarheid van het land.
 - Zorgplicht gericht op de bescherming en verbetering van het leefmilieu.
- **Burgerlijk Wetboek**
 - Risicoaansprakelijkheid.
 - Schuldaansprakelijkheid.
- **Wegenverkeerswet**
 - Waarborgen veiligheid weggebruiker.
 - Waarborgen functionaliteit van de wegen.
- **Wegenwet**
 - Onderhoudsplicht voor de in beheer zijnde wegen.
 - Goed rentmeesterschap: in stand houden van het kapitaal, dat in de wegen is geïnvesteerd, door het tijdig plegen van onderhoud.
 - Verplichting tot het bezit van een wegenlegger voor de openbare wegen buiten de bebouwde kom.

2. Financiële kaders

- **Gemeentewet - Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV)**
 - Financiële wetten en regels.

3. Beleidskaders

In aanvulling op de onder “Streep op de horizon” beschreven beleidskaders zijn hieronder de belangrijkste overige kaders kort toegelicht en beschreven. Ze vormen de basis voor de verdere uitwerking van de ambities naar het beleid voor de wegen in dit beleidsplan en de uiteindelijke maatregelen en kosten in het beheerplan.

- **Verkeersplan Edam – Volendam 2018 – 2023**

Bij de aanleg en her asfaltering van gebied ontsluitende wegen is het streven om geluid reducerend asfalt toe te passen en ook bij provincie/MRA en Rijk zal worden gewezen op toepassing van geluid reducerend asfalt in en rondom Edam-Volendam.
- **Visie en Handboek Inrichting Openbare Ruimte** (HIOR 5 oktober 2017)

De ambitie is om door middel van een mooie en prettige openbare ruimte het karakter in de belevingswaarde van de stad en de dorpen uit te dragen, de verblijfskwaliteit voor zowel bezoekers als bewoners te vergroten en de openbare ruimte de verbindende factor te laten zijn tussen wonen, werken, toerisme en vrije tijd.
- **Duurzaamheidsagenda Edam – Volendam 2018 – 2022**

Verantwoord Vooruit (11 juli 2017)
100% Duurzame inkoop conform criteria maatschappelijk verantwoord inkopen, met bijzondere aandacht voor circulair inkopen GWW.

BEHEER WEGEN KADERS

1. **Wettelijke kaders** Zie beleid.

2. **Financiële kaders**

De financiële kaders zijn verwoord in de volgende vastgestelde stukken:

- Financiële verordening gemeente Edam-Volendam
- Nota reserves en voorzieningen 2021
- Meerjarige begroting 2023-2026

3. **Beleidskaders**

De beleidskaders voor dit beheerplan zijn verwoord onder het Beleidsplan Wegen. Ze vormen de basis voor de verdere uitwerking van de ambities en het beleid voor de wegen naar het beheer op tactisch niveau en operationeel niveau. Voor het Beheerplan volgen de volgende aanvullingen:

- **Visie en Handboek Inrichting Openbare Ruimte**

De visie zal geactualiseerd, uitgebreid en in een Integrale Visie Inrichting en Beheer Openbare Ruimte omgezet worden. De actualisatie betreft onder andere de thema's/pijlers Circulariteit, Energieneutraal en Klimaatadaptatie (klimaatbestendig) vanuit Duurzaamheid en Toegankelijkheid (fiets- en looproutes, openbaar vervoer) vanuit de Omgevingsvisie. De uitbreiding betreft de gehele openbare ruimte, zoals weergegeven in de bijgevoegde concept zoneringskaart (bijlage A). In de zoneringskaart is een onderscheid gemaakt naar Historisch centrum, Waterfront, Gebied met landelijk karakter, Overige woongebieden en Bedrijven/industrieterrein.

- **Duurzaamheid**

Vanuit de VRA of MRA is de ambitie om in 2050 (rest)afvalvrij te zijn. Hoewel de gemeentelijke besluitvorming nog moet plaatsvinden wordt voor de ambitie al geanticipeerd op de volgende gedefinieerde mijlpalen:

2024

- 10% circulair inkopen;
- In alle Europese aanbestedingen en inkoopopdrachten vanaf 50.000 euro met een materiële component gunningscriteria en/of eisen voor circulariteit opnemen;
- Gunnen op MKI in aanbestedingen (of aanbestedingen van opdrachtnemers);
- Materiaalpaspoorten uitvragen in aanbestedingen of grote opdrachten.

2025

- 50% circulair inkopen;
- Inzicht in de keten (kwalitatief): we weten hoe en welke materiaalstromen door de keten lopen waar we kunnen ingrijpen.

2030

- 100% circulair inkopen;
- 50% minder gebruik van primaire grondstoffen;
- 50% van de gebruikte grondstoffen komt uit hernieuwbare bronnen;
- 75% van de grondstoffen, materialen en producten wordt hergebruikt;
- Regie in de grondstoffenketen (kwantitatief): actief weten wat de oorsprong en herbruikbaarheid van grondstoffen is om te kunnen sturen op de keten.

Bij de uitwerking van in het bijzonder Groot Onderhoud en Vervanging van wegen wordt op projectniveau een integrale afweging gemaakt van, inrichtingseisen, (direct) hergebruik of nieuw materiaal, kosten en duurzaam inkopen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de Milieu Kosten Indicator (MKI). Dit wordt ook geborgd in de doorontwikkeling van projectmatig werken.

Tevens worden bij de aanbestedingen voor inkoop materiaal, raamovereenkomst(en) voor onderhoud en vervangingsprojecten circulariteit (indirect hergebruik van materialen, correcte verwerking van teerhoudend asfalt, toepassen duurzamere asfaltmengsels), energieneutraal en klimaatadaptatie als kwaliteitscriterium en/of contracteis opgenomen.



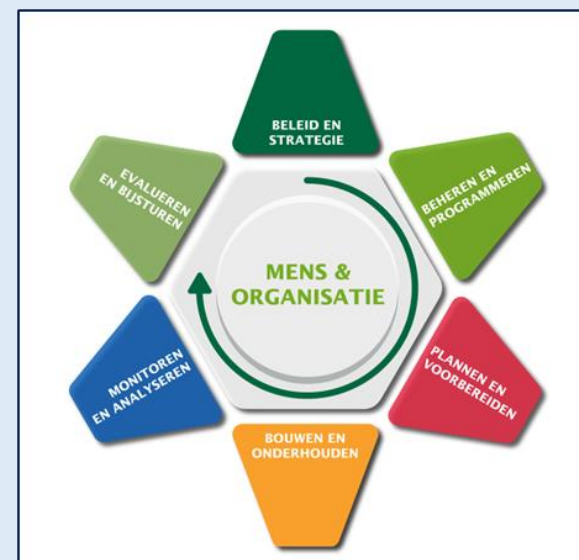




BELEID WEGEN HOE WERKT DIT

Assetmanagement Bij steeds meer gemeenten doet assetmanagement zijn intrede. Assetmanagement is het optimaal beheren van kapitaalgoederen die van waarde zijn voor een organisatie. Dit gaat verder dan onderhoudsmanagement. Beheer en onderhoud vindt veelal plaats vanuit de behoefte van instandhouding op basis van veiligheid en doelmatigheid.

Assetmanagement leidt tot toepassing van andere waarden, zoals volgens de ISO 55000 is voorgesteld, waarop het onderhoud wordt gebaseerd. Daarbij is er een omslag van onderhoud op basis van het object (wegverharding) naar het in standhouden van de functie. Assetmanagement zorgt ervoor dat de beschikbare middelen optimaal worden ingezet en een verantwoorde balans ontstaat tussen prestaties, risico's en kosten.



Proces Model Assetmanagement (bron: CROW)

BEHEER WEGEN HOE WERKT DIT

Soorten wegonderhoud

Vanuit de wegbeheersystematiek (CROW-publicatie 147 Wegbeheer) worden drie soorten wegonderhoud onderkend:

Klein onderhoud (KO)

Klein Onderhoud, ook wel Dagelijks Onderhoud genoemd, is incidenteel onderhoud dat de gemeente uitvoert om de wegen heel en veilig te houden. Klein onderhoud heeft een kleine omvang (van 1 tot 200m²) en kan in een kort tijdsbestek worden uitgevoerd. In de regel voert de gemeente klein onderhoud uit vanuit de wegspectie, na meldingen en/of signalen van de eigen dienst. Financieel gezien valt KO onder Exploitatie.

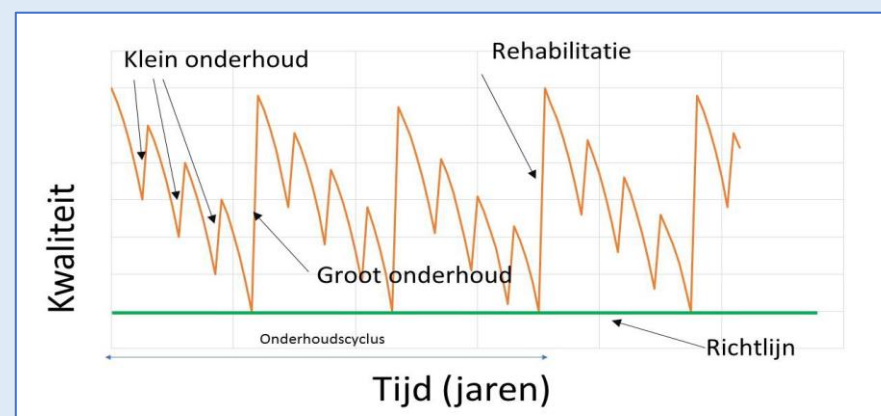
Groot onderhoud (GO)

De gemeente voert Groot Onderhoud (gedeeltelijk GO boven 200m² en volledig GO), ook wel Planmatig Onderhoud genoemd, met het doel wegen structureel te verbeteren om de beoogde levensduur te behalen. Hierbij volgt de gemeente een meerjarig programma om de wegen op lange termijn in goede staat te behouden. Financieel gezien valt GO onder de Voorziening Groot Onderhoud.

Vervanging (VV ook wel Rehabilitatie)

Wanneer wegen het einde van de levensduur naderen, volstaan onderhoudsmaatregelen niet meer om de gewenste kwaliteit te behouden. De gemeente vervangt wegen wanneer deze einde levensduur bereiken. Bij vervanging wordt de gehele verhardingsconstructie (indien aanwezig inclusief fundering) verwijderd en vervolgens geheel nieuw opgebouwd met nieuwe materialen. Hierbij wordt de verharding op het oorspronkelijke structurele en kwalitatieve gebruiksniveau teruggebracht. Financieel gezien valt VV onder Investering.

In de volgende figuur is de onderhoudscyclus met klein onderhoud, groot onderhoud en rehabilitatie gevisualiseerd. Hierin wordt het verloop van de kwaliteit van de wegverharding weergegeven uitgezet tegen de tijd in jaren.



BELEID en BEHEER WEGEN HOE PAKKEN WE DIT AAN - STRATEGIE



De gemeente Edam – Volendam hanteert voor het beheer, onderhoud en vervangen de volgende strategie

- De gemeente streeft een buurt-/wijkgerichte aanpak na om zoveel mogelijk integraal te kunnen werken en overlast voor bewoners en weggebruikers zoveel mogelijk te beperken:
 - Groot Onderhoud en Vervanging (rehabilitatie) van HIOR-gebieden wordt zo veel mogelijk gebiedsgericht opgepakt en niet per wegvak en/of straat.
 - In de overige gebieden wordt onderhoud in een bepaalde straat zoveel mogelijk geclusterd waardoor in één keer, voor jaren, alle onderhoud is uitgevoerd. De voorkeur gaat hierbij uit naar het uitvoeren van profiel breed herstel en geen gedeeltelijke aanpak. Het zwaartepunt van het wegherstel zal zich daarop concentreren. Waar mogelijk worden bij profiel-breed onderhoud de werkzaamheden gecombineerd met andere disciplines van de openbare ruimte, zoals riolen, kabels en leidingen, openbare verlichting et cetera.
 - Omdat het beleid is, dat er zo veel mogelijk profiel breed onderhoud wordt uitgevoerd, zijn de locaties (de wegvak onderdelen) die voortkomen uit de globale visuele inspectie veelal een indicatie voor de prioritering van de aan te pakken locaties.
 - Gedeeltelijk onderhoud wordt beperkt uitgevoerd in situaties met verharding van asfalt en waar dit bij elementen in een reële verhouding staat ten opzichte van het gehele profiel (circa 30% van het oppervlak). Denk hierbij bijvoorbeeld aan het herstellen van rijsporen.

BELEID en BEHEER WEGEN

HOE PAKKEN WE DIT AAN - STRATEGIE

 **Financiële bijdrage in andere initiatieven** Bij initiatieven vanuit andere disciplines zal de hoogte van een eventuele bijdrage vanuit beheer worden bepaald door de kosten op wegvak- onderdeelniveau, zoals deze voor de betreffende weg is opgenomen in de meerjarenbegroting op basis van de globale visuele inspectie.

 **Op niveau brengen** van het onderhoud wordt in de komende beleidsperiode doorgezet.

 **Onderhoudsmaatregelen - Oppervlaktebehandeling asfaltverharding**
In principe worden binnen Edam – Volendam geen oppervlak behandelingen toegepast op rijbanen en fietspaden. Losliggend steenslag geeft veel overlast, maar ook de verwachte levensduur van een oppervlakbehandeling is binnen de bebouwde kom beperkt (gelet op wringend, optrekkend of afremmend verkeer).

Onderhoudsmaatregel - Vorstschade In de winter is de kans op schade aan de asfaltwegen zeer groot. Wisselend weer met vorst, neerslag en dooi gecombineerd met strooizout zorgen voor snelle aantasting van het asfalt. De gemeente Edam -Volendam heeft jaarlijks te maken met onvoorziene kosten voor de reparaties aan asfaltverhardingen ten gevolge van vorstschade. Om deze vorstschade te beperken, worden in het najaar gaten en scheuren in asfaltverharding zo veel mogelijk gedicht.

 **Toegankelijkheid** wordt in ieder geval een specifiek onderwerp in de op te stellen Integrale Visie Inrichting en Beheer Openbare Ruimte. Bij Groot Onderhoud en Vervanging van wegen wordt op voorhand rekening gehouden met kwalitatief goede fietspaden (waar mogelijk een asfalt- of betonverharding) en looproutes. De openbare ruimte dient toegankelijk te zijn voor iedereen, dus ook voor onze senioren en inwoners met een beperking.

Zettingen

De gemeente Edam - Volendam worden genoemd in het onderzoeksrapport van Cebeon (november 2005) naar de meerkosten van gemeenten met een slechte bodemgesteldheid en naar de wijze waarop hiervoor vanuit het gemeentefonds compensatie wordt geboden. Het onderzoek heeft zich toegespitst op het taakgebied Wegen en Water. In dit rapport zijn voor Edam – Volendam de onderstaande bodemkenmerken binnen de bebouwde kom opgenomen.

Edam - Volendam	% veen	% klei-veen	% klei
	0 %	97 %	3 %

Bodemkenmerken binnen de bebouwde kom (bron: Cebeon)

Door deze slechte bodemgesteldheid is de zettingsproblematiek van belang voor het wegbeheer binnen de gemeente Edam - Volendam. Zettingen hebben invloed op bereikbaarheid en toegankelijkheid van huizen en garages, oneffenheden bij overgangen naar onderheide objecten, zoals civiele kunstwerken en onderheide riolering en duikers.

De nadelen van zetting vallen in de CROW methodiek echter onder de noemer Comfort. Wanneer bij andere straten en/of straatgedeelten schadebeelden zijn die vallen onder Duurzaamheid of Veiligheid, hebben deze een hogere prioriteit en worden deze eerst verholpen.

Bij herstraten van straten of stegen worden deze veelal weer opgehoogd, terwijl ze er qua profiel nog goed bij liggen. In de situatie waar zetting voor een gebied maatgevend wordt, zal waar mogelijk het onderhoud buurt-/wijkgericht opgepakt worden. Achter- en voortuinen die onderheid verhard en daardoor star, zijn hierbij niet maatgevend.



BELEID EN BEHEER WEGEN

HOE PAKKEN WE DIT AAN – TOE TE PASSEN MATERIALEN

Standaard materiaalgebruik, Duurzaamheid en Groen

Naast een gestandaardiseerde, uniforme inrichting, wordt er ook gestreefd naar standaard materiaalgebruik, die afhankelijk is van de omgeving. Voor het historisch centrum is dit in de HIOR nader uitgewerkt. De HIOR zal uitgebreid en geactualiseerd worden. Uitgebreid gezien de indeling (zonering) en inrichting van de overige gebieden. Geactualiseerd naar de nieuwe inzichten vanuit Duurzaamheid (onder te verdelen in Biodiversiteit - Circulariteit – Energieneutraal – Klimaatadaptatie). Vooruitlopend wordt voor Wegen bij Vervanging (rehabilitatie) en bij nieuwe aanleg al rekening gehouden met waar mogelijk toepassen van:

-  **Verminderen verhard oppervlak in samenspraak met Groen**
 - Onnodige verharding omvormen naar groen;
 - Parkeerplaatsen (grasroosters, grastegels of half verharding);
-  **Vertraagd afvoeren van hemelwater in samenspraak met Riool**
 - Denk hierbij aan water passerende bestrating, waterdoorlatende bestrating, de waterbergende weg en/of een zijdelingse bufferconstructie.
-  **Groen heeft een belangrijke waarde voor ons leefklimaat.** Dit gezien het sterk beeldbepalende karakter, de positieve eigenschappen voor het versterken van klimaatadaptatie en biodiversiteit. Het streven is het behoud van al onze bomen. Voor de aanleg en beheer van de bomen binnen de gemeente Edam-Volendam wordt gebruik gemaakt van het Handboek Bomen. Het handboek beschrijft ook de te nemen maatregelen bij de uitvoering van werkzaamheden in en rondom bomen. Bij onderhoud aan en vervanging van wegen worden de werkzaamheden in nauw overleg met Groen afgestemd.
-  **De funderingsconstructie van de weg** (rijbaan, parkeerplaatsen) ontwerpen en uitvoeren met een beton- of menggranulaat.

Fietspaden

Fietspaden (elementen, asfalt of beton) worden uitgevoerd met een rode kleurvast deklaag.

Asfalt Geluid reducerende deklaag Wij zijn terughoudend bij het toepassen van geluid reducerende deklagen, omdat onderhoud hieraan veel kostbaarder is dan bij reguliere deklagen. Daarbij geldt, dat als eenmaal een geluidreductie is toegepast, deze niet meer verhoogd mag worden; de nieuwe geluidsbelasting is dan de nieuwe norm waaraan voldaan moet blijven worden. Toekomstige nieuwe geluid reducerende deklagen leiden tot verhoging van het onderhoudsbudget. Deze kosten zijn niet opgenomen in de huidige budgetten. Indien bij de aanleg of bij reconstructie door de gemeente gekozen wordt voor het toepassen van geluid reducerende asfaltdeklaag, vragen we direct extra onderhoudsbudget aan aangezien het onderhoud hiervan duurder is dan reguliere deklagen.

Asfalt Teerhoudend Het toepassen van teer is sinds 1990 in Europa niet meer toegestaan in de wegenbouw. Bestaande asfaltlagen van voor 1990 kunnen echter nog teer bevatten, wat extra voorzorgsmaatregelen vergt bij de verwijdering van deze asfaltlagen in verband met de gezondheid van de werknemers. Bovendien mocht in Nederland teerhoudend asfaltgranulaat als recyclingproduct tot 2001 nog worden toegepast in onderlagen. Sinds 2001 streeft de Nederlandse overheid echter tot volledige verwijdering van teer uit de asfaltketen. Om dit te bewerkstelligen is door diverse partijen, waaronder het Ministerie I&M, Rijkswaterstaat, VNG en anderen daarvoor een code Milieu Verantwoord Wegbeheer (MVW) opgesteld.

Machinaal straten

Machinaal straten is vanuit ARBObeleid in principe verplicht voor alle straatwerkzaamheden met uitzondering van een aantal situaties (zie CROW-publicatie 282 – Mechanisch aanbrengen elementenverharding).



BELEID WEGEN AREAAL NAAR VERHARDINGSTYPE

Kwantiteit huidige wegverharding

Het totale areaal aan wegverharding binnen de gemeente Edam – Volendam bedraagt momenteel afgerond 1,7 miljoen vierkante meter. Uit de onderstaande tabel blijkt dat ten opzichte van het Beleidsplan uit 2019-2023.

	2019	2023
Asfalt	269.000 m ² (17%)	305.000 m ² (18%)
Elementen	1.319.000 m ² (83%)	1.365.000 m ² (82%)
Totaal	1.588.000 m² (100%)	1.670.000 m² (100%)

Ontwikkeling areaal kwantitatief (mutatiedatum 2 juni 2023)

Uit deze tabel blijkt dat ten opzichte van 2019 het areaal met 82.000 m² is gegroeid. De aandelen asfaltverharding en elementenverharding zijn iets verschoven, respectievelijk plus 1% en min 1%.

Hierbij wordt opgemerkt dat gezien de beperkte omvang het aandeel cementbeton is meegenomen onder asfalt en het aandeel half verharding en onverhard is meegenomen onder elementen.

Kwantiteit toekomstige wegharding

In de hiervoor genoemde hoeveelheden is het areaal dat op termijn vanuit het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) aan de gemeente Edam Volendam wordt overgedragen, niet opgenomen. De verwachting is dat 1 januari 2025 circa 70 km rijbaan en 2 km fietspad (dit is afgerond 273.000 m² asfaltverharding), aan ons areaal toegevoegd gaat worden.

Door de ruimtelijke ontwikkelingen zoals Broeckgouw en Waterrijk groeit het areaal. Deze hoeveelheden worden jaarlijks in het kader van de Begroting geactualiseerd, waarmee het budget uitgebreid wordt.

BEHEER WEGEN

AREAAL NAAR TYPE WEG

Areaal Goed beheer en onderhoud van de verhardingen begint met het inzichtelijk hebben van areaal. Daarvoor maakt de gemeente gebruik van een Beheersysteem Wegen. Om goed te kunnen beheren is het van belang dat de administratieve gegevens en inspectieresultaten en andere metingen actueel zijn. Dit vraagt in de nieuwe planperiode blijvende aandacht. De informatie is afkomstig uit het beheersysteem en geïnterpreteerd tijdens de inspectie van 2023 (mutatiedatum 2 juni 2023). Onder Beleid is de omvang van het areaal naar verhardingstype (asfalt of elementen) weergegeven. Dit is vervolgens naar wegtype specifiek in te delen.

Wegtype Binnen de systematiek van wegbeheer onderscheid men een zevental wegtypes. In de volgende tabel zijn deze wegtypes weergegeven inclusief een indicatie van de gebruiksfunctie.

Type	Benaming	Gebruiksfunctie
1	Hoofdwegennet	Stadsautosnelweg - Autoweg
2	Zwaarbelaste weg	Stadsautosnelweg - Provinciale weg
3	Gemiddeld belaste weg	Waterschapsweg (druk) Stadsontsluitingsweg – Busbaan - Industrieweg
4	Licht belaste weg	Waterschapsweg (rustig) Buurtontsluitingsweg – Parallelweg - Landbouwweg
5	Weg in woongebied	Woonstraat – Woonerf Parkeerterrein
6	Weg in verblijfsgebied	Winkelerf - Plein Voetpaden
7	Fietspaden	(Vrij liggend) Fietspad

Wegtypen volgens CROW Publicatie 147

Autosnelwegen (wegtype 1) en Zwaarbelaste wegen (wegtype 2) komen niet voor binnen de scope. Met name licht belaste wegen (wegtype 4), wegen in woongebied (wegtype 5) en wegen in verblijfsgebied (wegtype 6) hebben het grootste aandeel in de totale omvang van het beheerareaal.

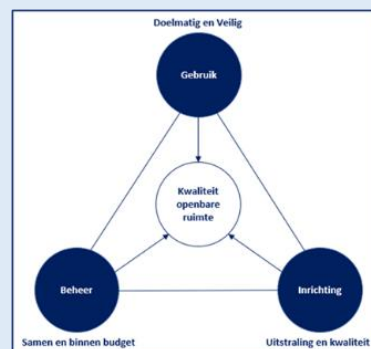
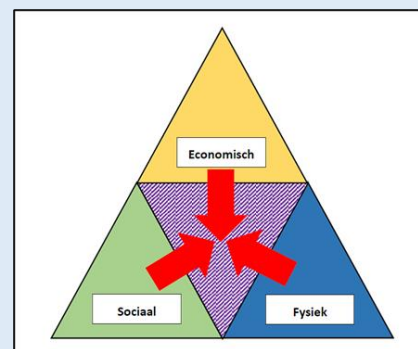
Type	Benaming	Asfalt (m²)	Elementen (m²)	Totaal (m²)	%
3	Gemiddeld belaste weg	41.000	39.000	80.000	4,8
4	Licht belaste weg	155.000	83.000	238.000	14,3
5	Weg in woongebied	55.000	730.000	785.000	47,0
6	Weg in verblijfsgebied	12.000	496.000	508.000	30,4
7	Fietspaden	42.000	17.000	59.000	3,5
	Totaal (m²)	305.000	1.365.000	1.670.000	
	Percentage (%)	20%	80%	100%	100

Wegtypen CROW 147 per verhardingstype (bron: Beheersysteem Wegen – mutatiedatum 2 juni 2023)

Bovenstaande figuur geeft de verdeling van de omvang van het beheerareaal per wegtype en verhardingssoort weer. De elementenverhardingen komen met name voor bij de wegen in woon- en verblijfsgebied.

BELEID WEGEN KWALITEIT

Beleving-Kwaliteit De beleving, de kwaliteit van de openbare ruimte wordt bepaald door de samenhang in de inrichting, het gebruik en het beheer. Ofwel hoe mooi, schoon, heel en veilig is de straat, is de inrichting (mooi), verzorging (schoon) en technische staat (heel en veilig). Dit beleidsplan Wegen richt zich op de technische staat van de verharding.



Beleving-Maatschappelijk waarde

In een nog breder perspectief zijn voor de maatschappelijke waarde Sociaal en Economisch net zo belangrijk als Fysiek (de openbare ruimte en de private omgeving).

Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte Om op beleidsniveau te kunnen beslissen over de ambitieniveaus en communiceren over de ambitie en staat van de assets wordt gebruik gemaakt van de kwaliteitsniveaus Zeer hoog (A+), Hoog (A), Basis (B), Laag (C) en Zeer laag (D) uit de CROW-publicatie 380 - Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte 2018.

Kwaliteitsniveau		Relatie met wegbeheer	Kwaliteit Planjaar
A+	Zeer hoog	Nagenoeg ongeschonden Er is geen schade	Voldoende Na planjaar 5
A	Hoog	Mooi en comfortabel Er is enige schade, maar de waarschuwingsgrens is nog niet overschreden	Voldoende Na planjaar 5
B	Basis	Functioneel De waarschuwingsgrens is overschreden: er is klein onderhoud nodig of binnen 5 jaar is groot onderhoud nodig	Matig Planjaar 3-5
C	Laag	Onrustig beeld, discomfort of enige vorm van hinder De richtlijn is overschreden: er is binnen 2 jaar groot onderhoud nodig	Onvoldoende Planjaar 2
D	Zeer laag	Kapitaalvernietiging, uitlokking van vernieling, functieverlies, juridische aansprakelijkheid of sociale onveiligheid De richtlijn is met meer dan 1 klasse overschreden: direct groot onderhoud is nodig, er is achterstallig onderhoud	Onvoldoende Planjaar 1

In bovenstaande tabel is de relatie gelegd tussen de drie kwaliteitsniveaus vanuit de wegbeheersystematiek (CROW 147) en de kwaliteitsniveaus, waarin de systematiek van beeldkwaliteit is beschreven (CROW 380). Alle vijf de niveaus zijn in de praktijk aan te treffen. Om het ambitieniveau te formuleren en eventueel voor te schrijven in een opdracht, gebruiken beheerders alleen niveaus A, B en C. Niveau D betreft achterstallig onderhoud en is slechts bedoeld om te kunnen meten dat niveau C niet is behaald. Niveau A+ is vooral een opleveringskwaliteit, die moeilijk continu gewaarborgd kan worden.

BEHEER WEGEN KWALITEIT

Kwaliteit wegverharding

Als landelijk technische richtlijn voor wegbeheer geldt de CROW Wegbeheersystematiek. Deze vormt samen met wetgeving het kader voor wegbeheer. Binnen de CROW Wegbeheersystematiek worden in het beheersysteem de vaste gegevens opgenomen en aangevuld met de actuele variabele gegevens over de staat van onderhoud, waarin de weg verkeert. In CROW-publicatie 146b “Handleiding globale visuele inspectie” zijn de mogelijke schadebeelden beschreven en benoemd, waarbij per schadebeeld een beoordelingscijfer kan worden gegeven. De hoogte van het beoordelingscijfer is afhankelijk van de ernst en omvang van de geconstateerde schade.

Kwaliteitsniveaus Wegbeheer Algemeen

Op basis van de richtlijnen uit CROW-publicatie 147 – Wegbeheer wordt de totale technische kwaliteit van het gehele wegennet in de drie kwaliteitsklassen weergegeven:

1. **Voldoende** bevat onderdelen die door het systeem als goed gekenmerkt zijn. Naast deze onderdelen bevat dit kwaliteitsniveau ook onderdelen die wel schade hebben, maar op basis van de normen niet in de onderhoudsplanning zijn opgenomen.
2. **Matig** bevat onderdelen die volgens de systematiek de richtlijn nog niet hebben overschreden, maar waar op basis van het bereiken van de waarschuwingsgrens wel onderhoud op de middellange termijn (3 - 5 jaar) noodzakelijk is.
3. **Onvoldoende** vertegenwoordigt de onderdelen die de richtlijnen met één of meer inspectieklassen overschreden hebben. Deze onderdelen worden door het systeem voor de korte termijn (1 - 2 jaar) in de planning opgenomen. Voor deze onderdelen is het moment van onderhoud op korte termijn noodzakelijk en op een deel van de verhardingen is zelfs sprake van achterstallig onderhoud en is onderhoud niet langer uit te stellen. De locaties met achterstallig onderhoud zijn standaard opgenomen in planjaar.



De kwaliteit van de verhardingen is in opdracht van de gemeente Edam-Volendam door middel van een globale visuele inspectie in 2023 vastgelegd door een extern en CROW gecertificeerd inspectiebureau (TBH). Bij de inspectie is als uitgangspunt gebruik gemaakt van de CROW-richtlijnen. Deze richtlijnen bepalen de onderkant van verantwoord wegbeheer.

Onderstaande tabel geeft de ontwikkeling van de kwaliteit weer van 2013 tot en met 2023.

		C - D Laag Zeer laag (onvoldoende) 1-2jaar	B Basis (matig) 3-5jaar	A+ A Zeer hoog Hoog (voldoende) >5jaar	
	Asfalt	8%	4%	88%	
2013	Elementen	18%	20%	62%	
	Totaal	17%	18%	65%	
	Asfalt	10%	10%	80%	
2018	Elementen	15%	10%	75%	
	Totaal	14%	10%	76%	
		D	C	B	A+ A
	Asfalt	18%	12%	25%	45%
2023	Elementen	9%	0%	24%	67%
		10%	3%		
	Totaal	13%		24%	63%

Ontwikkeling areaal kwalitatief

Uit deze gegevens blijkt dat het totaal van kwaliteitsniveau Basis (B), Hoog (A) en Zeer hoog (A+) in de afgelopen periode 87% bedraagt en daarmee ten opzichte van de vorige periode (86%) in balans is gebleven. Daarbij valt wel de verschuiving van Hoog en Zeer hoog (A+ A) naar Basis (B) op. Dit wordt zeer waarschijnlijk verklaart door de leeftijd van het areaal. Ondanks de toename van nieuw areaal wordt het merendeel van wegen ouder en neemt de kwaliteit af.

Het percentage Laag (C) en Zeer laag (D) is lichtelijk gedaald, van 14% naar 13%. Ten opzichte van de ambitie vanuit de vorige planperiode is de tendens wel positief, maar de omvang van de beoogde reductie naar 4% tot 9% is niet gehaald. In de afgelopen periode is wel onderhoud uitgevoerd, echter door de capaciteit binnen de organisatie en verschuiving in de planning door de meer integrale benadering, stagneert de voortgang. Denk hierbij aan de afstemming met projecten in de buitenruimte en ook ondergrondse ontwikkelingen zoals de realisatie van een glasvezelnetwerk en de energietransitie (verzwaren energienetwerk).

Naast aandacht voor het realiseren van de projecten zal de gemeente Edam – Volendam zich meer moeten richten op het op niveau brengen, in het bijzonder het wegwerken van kwaliteitsniveau Zeer laag (D) dat ook wel achterstallig onderhoud genoemd wordt. De verwachting is dat door de reorganisatie, met uitbreiding van de formatie, hier ook invulling aan kan worden gegeven. De relatie met integraal programmeren blijft een spanningsveld, echter daar waar de veiligheid in het geding komt of sprake is van kapitaalvernietiging (asfaltverharding) zal dit meer leidend moeten zijn.

	A+ / A	B	C	D
Elementenverharding				
Asfaltverharding				

Verbeelding beeldkwaliteit (born CROW)

BELEID WEGEN

KWALITEITSKIEZER – KOSTEN

Toelichting Om een verantwoorde en onderbouwde keuze te kunnen maken in het onderhoudsniveau en het ambitieniveau vast te kunnen stellen, is de kwaliteitskiezer voor de gemeente Edam – Volendam geactualiseerd. In deze kwaliteitskiezer kan een kwaliteitsniveau (A, B of C) worden gekozen per gebied (HIOR-gebied of rest van de gemeente).

In de kwaliteitskiezer worden drie kwaliteitsniveaus gebruikt: Hoog (A), Basis (B), Laag (C). In de onderstaande tabel is dit nader uitgewerkt.

Kwaliteitsniveau		Relatie met wegbeheer
A	Hoog	Mooi en comfortabel Er is enige schade, maar de waarschuwingsgrens is nog niet overschreden
B	Basis	Functioneel De waarschuwingsgrens is overschreden: er is klein onderhoud nodig of binnen 5 jaar is groot onderhoud nodig
C	Laag	Onrustig beeld, discomfort of enige vorm van hinder De richtlijn is overschreden: er is binnen 2 jaar groot onderhoud nodig

De kwaliteitskiezer bestaat uit twee delen. Het eerste deel bepaald de cyclische kosten, de structurele kosten voor de langere termijn op basis van een theoretische onderhoudscyclus, zonder een eventuele onderhouds-achterstand. Het betreft:

-  Klein Onderhoud (KO), Groot Onderhoud (GO) en Vervanging (VV ook wel Rehabilitatie)
-  De technische kwaliteit verharding, exclusief verzorgend onderhoud
-  Jaarlijkse gemiddelde kosten (niet geïndexeerd)

Daarnaast zijn de eenmalige kosten gegeven voor het op kwaliteitsniveau brengen. Dit betreft het wegwerken van de achterstand vanuit het niveau Zeer laag (D).

Prijzen en maatregelen De eenheidsprijzen van de onderhoudsmaatregelen en onderhoudscycli zijn conform de gemeente Edam – Volendam. De onderhoudsmaatregelen hebben prijspeil 2023. De prijzen zijn:

-  Gebaseerd op extrapolatie van de bedragen vanuit het Beleidsplan 2019-2023. Bij de Winternota 2023 worden de resultaten van de nieuwe doorrekening en programmering gepresenteerd.
-  Inclusief staartkosten, zoals: eenmalige kosten, uitvoeringskosten, verkeersmaatregelen, algemene kosten, winst en risico (18%)
-  Inclusief verkeersmaatregelen (1 tot 10% afhankelijk van de onderhoudsmaatregel)
-  Inclusief 15% VAT (Voorbereiding-Administratie-Toezicht)
-  Exclusief onvoorzien en exclusief BTW

Kwaliteitsscenario's In de onderstaande tabel staan de uitkomsten van 3 kwaliteitsscenario's. De bedragen zijn prijspeil 2023, in deze bedragen is geen toekomstige indexatie verrekend, in de begroting moet hiermee wel rekening gehouden worden. In deze tabel zijn ook de bedragen voor het eenmalig op niveau brengen vanuit Zeer laag (D) opgenomen.

Gebieden		Wegonderhoud (jaarlijkse kosten)			Wegonderhoud (1-malig)
Centrum (HIOR)	Overige (woon) gebieden	Klein Onderhoud (ca 9,5% van GO Niveau C)	Groot Onderhoud	Vervanging	Op niveau brengen Vanuit Zeer laag (D)
A	A	€ 195.000	€ 3.770.000	€ 5.500.000	ntb
B	B	€ 195.000	€ 2.960.000	€ 4.410.000	€ 2.700.000
C	C	€ 195.000	€ 2.060.000	€ 3.090.000	ntb

Agrarisch Landschap (Toekomst)		Klein Onderhoud	Groot Onderhoud	Vervanging	
A		€ 33.000	€ 640.000	€ 930.000	ntb
B		€ 33.000	€ 500.000	€ 750.000	ntb
C		€ 33.000	€ 330.000	€ 500.000	ntb

Opmerkingen en Uitgangspunten

- Het Agrarisch Landschap (Toekomst) betreft de overdracht vanuit Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en moet hier als een doorkijk gezien worden. In het kader van de overdracht wordt het benodigd onderhoud en daarbij behorende financiën definitief vastgesteld.
- Het inlopen van het kwaliteitsniveau kan over een langere periode worden verdeeld. Eerder is voor een betere financiële spreiding uitgegaan van een periode van 5 jaar. Na vaststelling van het Beheerplan is hiermee in 2021 gestart, dit loopt nog door tot en met 2025.
- De kosten voor Klein Onderhoud komen ten laste van Exploitatiebudget, de kosten voor Groot Onderhoud komen ten laste van de Voorziening Groot Onderhoud en Vervanging (rehabilitatie) komen ten laste van Investeringsbudgetten.
- Naast de kosten van de Kwaliteitsscenario's zijn onderstaande activiteiten ook een onderdeel van de beheertaak:

Activiteiten	Bedrag	Frequentie
Actualiseren en uitbreiden HIOR	€ 25.000	Eens per 5 jaar
Beheersysteem Wegen	€ 15.000	Jaarlijks (incl. opleiding en actualisatie)
Beleid-Beheer-Programma Plan	€ 55.000	Eens per 5 jaar
Onderzoek verharding (asfalt)	€ 20.000	Jaarlijks (indicatie wordt verfijnd op basis van analyse leeftijd)
Weginspecties	€ 25.000	Eens per 2 jaar

BELEID WEGEN KWALITEITSKIEZER – VOORSTEL

Voorstel – Het advies

Om een juiste balans te krijgen tussen enerzijds acceptabele maatschappelijke lasten en anderzijds het beeldbepalende karakter van de HIOR en omliggende gebieden, wordt hier met kiezen van onderhoudsniveau B voor Bedrijventerrein, Centrum (HIOR) en Overige (woon) gebieden en onderhoudsniveau C voor het Agrarisch Landschap invulling aangegeven.

Bij onderhoudsniveau B en het eerdere uitgangspunt dat het inrichten van de HIOR-gebieden gebiedsgericht opgepakt wordt en niet per wegvak en/of straat, blijft vanuit Wegen, in combinatie met de andere beheerdisciplines, bijgedragen worden aan een mooie en prettige openbare ruimte.

Het Agrarisch Landschap is overigens in onze gemeente net zo belangrijk. Dit mooie gebied kenmerkt zich door veel ruimte, in verhouding meer areaal en een lagere verkeersintensiteit (bewoners en bezoekers). Met het straks continueren van het door Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier gehanteerde onderhoudsniveau dat overeenkomt met niveau C blijft eveneens bijgedragen worden aan een prettige openbare ruimte.

Zoals eerder al beschreven wordt de beleving, de kwaliteit van de openbare ruimte bepaald door de samenhang in de inrichting, het gebruik en het beheer (verzorging en technische staat). Naast een keuze voor de technisch staat (heel en veilig) van ons wegenareaal met dit Beleid- en Beheerplan, vraagt dit dus zeker ook blijvende aandacht bij de (her) inrichting en de mate van verzorging (schoon).

BEHEER WEGEN KWALITEITSKIEZER – BUDGET

Beschikbaar (huidig) budget

Onderstaande tabel geeft de beschikbare budgetten weer gebaseerd op het Beleidsplan Wegen 2019-2023 en het Beheerplan 2020-2024.

Onderdeel	2023	2024	2025	2026	2027
Klein OH + Ged Groot OH	676.000	692.000	674.000	691.000	691.000
Groot Onderhoud	1.584.244	1.584.244	1.584.244	1.584.244	1.584.244

Naast deze budgetten is er ook investeringskrediet voor de Herinrichting en Vervanging Julianaweg (ca. € 9,6 Miljoen) en volgt er bij positieve besluitvorming in het kader van de Zomernota 2023 een krediet voor de Vervanging Keetzijde fase 2 (ca. €1,5 Miljoen). Beide projecten zijn integraal opgezet, naast onderhoud en/of vervanging vanuit meerdere beheerdisciplines is ook sprake van een herinrichting.

BEHEER WEGEN

HOE PAKKEN WE DIT AAN – ORGANISATIE EN (FINANCIEEL) PROCES

Organisatie

De financiële middelen vormen een belangrijke basis voor de gewenste kwaliteit van ons wegenareaal. Om dit waar te maken vraagt dit ook meer van onze organisatie. In de vorige planperiode is op planmatig onderhoud en projectmatig werken ingezet. Daarbij wordt voor het onderhoud uitgegaan van het gewenste onderhoudsniveau in plaats van de beschikbare capaciteit. Voor projectmatig werken was dit het startpunt van de professionalisering van de organisatie en zijn stappen gezet.

In het kader van het onderzoek naar de capaciteit en organisatie van de afdeling Openbare Werken, is wel onderkend is dat de inrichting en capaciteit een grotere personele impuls vragen. Met de vaststelling van reorganisatieplan door het college kan hier nu ook invulling aan gegeven worden. Dit heeft voor de afdeling Openbare Werken een grote prioriteit. Inmiddels is gestart met de ontwikkeling van de nieuwe afdeling Openbare Werken en werven van nieuwe mensen voor de uitbreiding van het team, waaronder een assetmanager wegen. De inspanning is erop gericht om vanaf 2024 met behulp van een meerjarenplanning het onderhoud aan de openbare ruimte uit te voeren.

Integrale programmering Voor de integrale programmering van ruimtelijke ontwikkelingen (nutsbedrijven, openbaar en privaat) en onderhoud (Groot Onderhoud en Vervangen) van de boven- en ondergrondse infrastructuur is binnen de (nieuwe) afdeling Openbare Werken een Senior Adviseur Openbare Ruimte aangesteld. De Senior adviseur Openbare Ruimte, zal als een programmaregisseur functioneren en brengt de interne programma's (vanuit beheer, mobiliteit+verkeer, ruimtelijke ontwikkelingen) en externe programma's (zoals van nutsbedrijven, Hoogheemraadschap, Provincie) samen om in gezamenlijk overleg tot een integrale programmaplanning te komen.

Monitoren en bijstellen (financiële) programmering De programmering, in het bijzonder die van Groot Onderhoud (Voorziening Groot Onderhoud) en Vervanging (Investering) wordt twee maal per jaar samen (Beheerder Wegen, Controller, Financieel Adviseur en Programmaregisseur) geactualiseerd.

Financieel aandeel In beginsel is de (financiële) programmering van Wegen leidend voor het aandeel in Integrale Projecten. De integrale programmering kan verschuivingen en/of toevoegingen in de planning van Wegen geven. Bij toevoegingen wordt een eventueel aandeel bepaald op basis van de verwachte restlevensduur en/of afschrijving.

Evaluatie en verantwoording over de voortgang van het onderhoudsplan

Het onderhoudsplan dient periodiek te worden geëvalueerd en bijgesteld. De markt verandert, de prijsniveaus veranderen en ook de technieken veranderen. Dit kan allemaal invloed hebben op het geplande onderhoud en de financiën die hiervoor benodigd zijn. Formele bijstelling dient minimaal bij de begroting en de jaarrekening plaats te vinden. Bij het opstellen van de jaarrekening wordt tevens de hoogte van de voorziening getoetst, zie hiervoor ook uitgangspunten financiële verslaggeving. In de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen in de begroting en jaarrekening legt de gemeente inhoudelijk en in euro's op hoofdlijnen verantwoording af aan de raad over de voortgang van het onderhoudsplan.

Uitgangspunten financiële verslaggeving De gemeente Edam-Volendam stelt de begroting en jaarstukken op, op basis van besluit Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (hierna: BBV). De gemeente waardeert haar activa niet op basis van de componentenbenadering maar op basis van totale aanschafwaarde. In dit geval biedt BBV twee opties voor de verantwoording van de kosten van groot onderhoud. Optie 1 is rechtstreeks ten laste van de exploitatie en optie 2 is via een voorziening groot onderhoud. Omdat de uitgaven voor groot onderhoud gedurende de looptijd van het plan sterk fluctueren van jaar tot jaar, is het niet wenselijk om de kosten te verwerken in de exploitatie. Derhalve kiest de gemeente Edam-Volendam ervoor het groot onderhoud via een voorziening groot onderhoud te laten verlopen, optie 2.

Tot en met 2023 heeft de gemeente de kosten voor groot onderhoud via de exploitatie verantwoord, met daar tegenover een dekking vanuit een bestemmingsreserve groot onderhoud. Dit is niet langer toegestaan, omdat groot onderhoud structurele lasten betreft waar een incidentele dekking tegenover wordt gezet. Per 1 januari 2024 worden daarom voorzieningen gevormd voor het groot onderhoud en komen de onderhoudsreserves te vervallen.

In het plan wordt onderscheid gemaakt in vier categorieën uitgaven die in het onderhoudsplan zijn opgenomen:

-  Investeringskosten onder de € 10.000. Dit betreft kapitaalgoederen die meerdere jaren meegaan, maar waarvan het bedrag onder de activeringsgrens van de financiële verordening ligt. Deze worden rechtstreeks verantwoord in de staat van baten en lasten;
-  Investeringskosten boven de € 10.000. Dit betreft kapitaalgoederen die meerdere jaren meegaan, en waarvan het bedrag boven de activeringsgrens van de financiële verordening ligt. Deze worden geactiveerd en afgeschreven over de looptijd van het desbetreffende kapitaalgoed;
-  Onderhoudskosten groot onderhoud. Dit betreft uitgaven die voldoen aan de definitie van groot onderhoud, die rechtstreeks ten laste van de voorziening worden verantwoord;
-  Onderhoudskosten regulier onderhoud. Dit zijn kleine uitgaven, die in jaarlijks terugkerend zijn of te maken hebben met calamiteiten of storingen. Deze worden rechtstreeks ten laste van de staat van baten en lasten verantwoord.

De omvang van de onderhoudsvoorziening per 1 januari 2024 is vastgesteld op basis van dit onderhoudsplan. Vanaf dat moment worden de lasten voor groot onderhoud rechtstreeks geboekt op de onderhoudsvoorziening.

Mandatering van de uitgaven Het opnemen van een voorziening groot onderhoud heeft ook gevolgen voor de mandatering van deze uitgaven. De uitgaven worden in principe gemandateerd door het vaststellen van dit plan. Hieronder is per categorie uitgaven aangegeven hoe de mandatering door de raad is geregeld:

- ⚙️ Investerings kleiner dan € 10.000 worden opgenomen in de begroting op basis van het onderhoudsplan. Indien het plan wordt bijgesteld, wordt dit via de begroting en tussenrapportages aan de raad ter goedkeuring voorgelegd.
- ⚙️ Investerings boven de € 10.000 gaan via de reguliere route en hiervoor wordt bij de raad via de begroting of tussenrapportages krediet aangevraagd.
- ⚙️ Onderhoudskosten groot onderhoud die zijn opgenomen in het plan behoeven niet meer door de raad te worden goedgekeurd. Ook indien sprake is van financiële afwijkingen ten opzichte van het plan.
- ⚙️ Onderhoudskosten regulier onderhoud worden opgenomen in de begroting op basis van dit plan. Indien het plan wordt bijgesteld voor deze aspecten, wordt dit via de begroting en tussenrapportages aan de raad ter goedkeuring voorgelegd.

De mandaatregeling wordt hierop aangepast na besluitvorming.

Jaarlijkse toets hoogte voorziening, dotaties en vrijval

De hoogte van de voorziening wordt jaarlijks getoetst bij het opstellen van de jaarrekening, op basis van de geëvalueerde en bijgestelde plannen. Indien meer wordt besteed dan gepland, zou er in de toekomst een tekort kunnen optreden. Indien een aanbesteding duurder uitvalt dan het bedrag dat gereserveerd was voor het desbetreffende onderdeel, zou dit een incident kunnen zijn of structureel iets kunnen zeggen over het prijsniveau dat is gehanteerd in het plan. Het plan moet worden bijgesteld op basis van werkelijke aanbestedingsresultaten. Op basis van de bijstelling kan een structureel of incidenteel hogere dotatie aan de voorziening nodig zijn. Dit dient te worden bijgeraamd in de begroting.

Indien minder is besteed dan gepland, zou het overschot in theorie kunnen vrijvallen. Het is echter van belang om na te gaan wat de oorzaak is van de onderbesteding.

- ⚙️ Indien sprake is van uitstel van groot onderhoud naar een later jaar. Het bedrag blijft benodigd in een ander jaar dus geen vrijval.
- ⚙️ Indien zaken goedkoper zijn uitgevallen dan was voorzien in het onderhoudsplan, zou dit in theorie kunnen leiden tot een gedeeltelijke vrijval van de voorziening. Gedurende de looptijd van het plan wordt echter geen vrijval verantwoordt, omdat het uitstellen van groot onderhoud ook kan leiden tot hogere prijzen. Voorzichtigheidshalve blijven eventuele onderbestedingen in de voorziening behouden.
- ⚙️ Indien een bepaald aspect van groot onderhoud in zijn geheel niet meer wordt uitgevoerd, bijvoorbeeld omdat er een grootschalige renovatie nodig is die zich als investering kenmerkt, kan het gereserveerde bedrag vrijvallen.

Bij het opstellen van het nieuwe onderhoudsplan, wordt de benodigde hoogte van de voorziening opnieuw vastgesteld voor die looptijd. Dan zou eventueel een overschot als gevolg van opgestapelde onderbestedingen en structureel uitstel kunnen vrijvallen.

PROGRAMMA 2024-2027-2031

Disclaimer Dit klinkt negatief, maar is nodig voor de verwachtingen van onze gebruikers (inwoners, bedrijven en andere belanghebbenden) van het openbaar gebied.

Het programma is in basis vanuit het mono disciplinaire beeld van Wegen opgesteld. De vermelde jaren zijn dus een indicatie, een ambitie vanuit het perspectief van Wegen. Door Integrale Programmering waarbij de programma's van alle beheerdisciplines en externe partijen (in bijzonder nutsbedrijven) worden samengebracht, kan de planning veranderen.

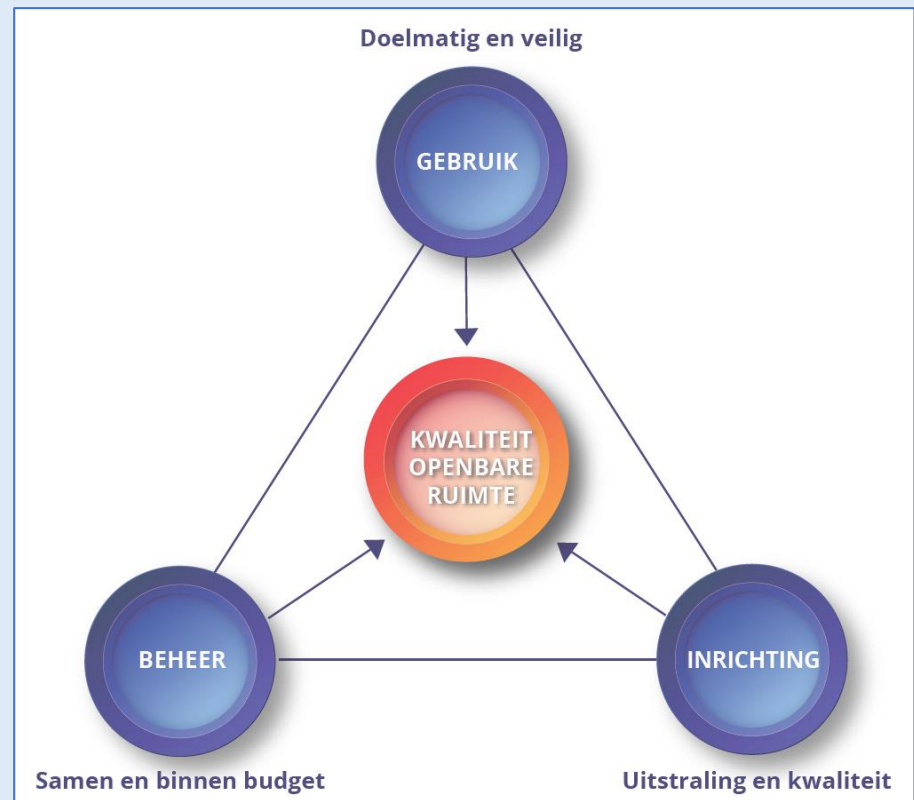
Programma Het programma is in eerste instantie opgezet vanuit een inventarisatie van initiatieven en projecten die vanuit de vorige planperiode gedefinieerd en al breder gecommuniceerd zijn. Hierbij is nu nadrukkelijk een onderscheid aangebracht tussen Groot Onderhoud (Voorziening) en Vervanging (Investering).

In de loop van dit jaar wordt het programma in het bijzonder voor de middellange (3-5 jaar) en lange periode (6-8 jaar) nader ingevuld. Momenteel worden verschillende informatiebronnen (inspectie, jaar van aanleg, omvang zettingen) geanalyseerd, dit geeft straks een eerste doorkijk en prognose. Op basis hiervan wordt vervolgens een onderzoeksprogramma opgezet. Dit betreft vooral onderzoek voor het bepalen van de (rest) levensduur van onze asfaltwegen.

Planning Het programma is in 3 planperiode ingedeeld:

	1-2 jaar	Concreet (hard)	Prioriteit 1
	3-5 jaar	Doorkijk (verwachting)	Prioriteit 2
	6-8 jaar	Prognose (zacht)	Prioriteit 3

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
	PROGNOSE 1 (Kwalitatief - Huid)	PROGNOSE 1 (Kwalitatief - Huid)	PROGNOSE 1 (Kwalitatief - Huid)	PROGNOSE 2 (Duurtekst - Verwachting)	PROGNOSE 2 (Duurtekst - Verwachting)	PROGNOSE 2 (Duurtekst - Verwachting)	PROGNOSE 2 (Duurtekst - Verwachting)	PROGNOSE 2 (Duurtekst - Verwachting)	PROGNOSE 2 (Duurtekst - Verwachting)
RIJEN ONDERHOUD	EXPLOITATIE								
GROOT ONDERHOUD	VOORZIENING								
Apollonplantsoen - Pluotstraat									
Beets (herstel sleuven)									
Blauwebaai - Middengebied - Polkabaai - Ruigemuts									
Blokgouw 5 (na Bonifatius Guitstraat)									
Blokgouw 8 deel 1									
Blokgouw 8 deel 2									
Brink (Middelie)									
Donutenturf									
Edammerweg - Meergracht - Meerstraat - Molenweg									
Edisonstraat - Henegouwen (bedrijventerrein Volendam)									
Elandsgracht (rb+tt) (A)									
Energiestraat - Expeditiestraat (bedrijventerrein) - Oosthulzerweg en overig									
Foklastraat									
Grootwesterhuizen (Edam)									
Grote Ven Rijkbaan-Kunsthuis (Ruiterlaan, Dijkgraaf de)									
Guitstraat, Bonifatius (Blokgouw 5)									
Goghstraat, Vincent van - Haringstraat - Koningstraat, Coen de - Slobbeland - S Loc. (V'dam) (A)									
Heemskerckstraat, Gerrit van (Oosthuizen)									
Hobrede (herstel sleuven)									
Hoogstraat (Edam) (rb+tt) - Oostzijde (A)									
Jonkerstraat (rb-tt) (A)									
Julianaweg (eparaties)									
Kalhammeroedijk (Volendam)									
Kerckhove (Eise 1)									
Kerkpad - Tinaght, Mattijs (A)									
Kust, De - Toek (bedrijventerrein)									
Kwadijk									
Middelie (herstel sleuven) - Middelie 1-2-3									
Nijverheidstraat (Edam) (incl pw+tt)									
Noorderstraat (rb+tt) (A)									
Oosteinde - Westeinde herstel sleuven asfalt									
Oosteinde 1 - 2 - 3 (Oosthuizen)									
Poschlaan, Dijkgraaf									
Ruiterlaan, Dijkgraaf de									
Scholeksterstraat - Torensvalkestraat									
Seevacksweg (Oosthuizen)									
Spaanderlaan, Leendert (3 vakken)									
Slant, De (parkterrein)									
Warder (herstel sleuven)									
Westeinde									
Westervesting 1 t/m 3 (Edam)									
Zeevangdijkje 1 t/m 3 (Edam)									
Zuideinde (Volendam)									
Zuidervesting									
Zuidpolderlaan									
Groot Onderhoud Overig (klein schalliger) 2025-2027									
Groot Onderhoud Langere termijn (2025-2033)									
Groot Onderhoud Overdracht HNNK									
VERVANGEN	INVESTERING								
Baanstraat - Hoogstraat									
Baanstraat, Van									
Bagijneland - Brouwersgracht - Wijngaardgracht									
Bakunburgerstraat - Breedstraat - Elandsgracht - Molensteeg									
Beukelaan - Ierland - Schoolstraat									
Blokgouw 4, deel 1 en deel 2									
Botsteeg - Lambertusstraat, St.									
Bredehoff (Oosthuizen)									
Daalderwaad - Timmermanswerf (Oosthuizen)									
Heemskerckstraat, Gerrit van (Oosthuizen)									
Jonkerstraat - Noorderstraat - Tuinierspad									
Kieftstraat - Noorderstraat (aankopen of volgens HBR tot Conijnstraat, C.J.)									
Noordeinde									
Lupinestraat (rijbaan)									
Oudekom (Volendam)									
PX 10									
Schoolstraat (Oosthuizen)									
Voorhaven - Lichte kant									
Vervanging Langere termijn (2026-2033)									
Vervanging Overdracht HNNK									
PROJECTEN	INVESTERING								
ACHTERSTALIG OH (Niveau D) vanuit nieuwe inspectie									
BAAMBELD - BEITEL - HAMERSTRAAT (bedrijventerrein Edam)									
JULIANAWEG									
KEETZUDE (Eise 2)									
	PROGNOSE 1 (Kwalitatief - Huid)	PROGNOSE 1 (Kwalitatief - Huid)	PROGNOSE 1 (Kwalitatief - Huid)	PROGNOSE 2 (Duurtekst - Verwachting)	PROGNOSE 2 (Duurtekst - Verwachting)	PROGNOSE 2 (Duurtekst - Verwachting)	PROGNOSE 2 (Duurtekst - Verwachting)	PROGNOSE 2 (Duurtekst - Verwachting)	PROGNOSE 2 (Duurtekst - Verwachting)
2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	



BIJLAGE A

