

Beleidsplan Wegbeheer 2024-2033

Gemeente Heiloo



GEMEENTE
HEILOO

Fotografie: Gemeente Heiloo



Verantwoording

Titel	Beleidsplan wegbeheer 2024-2033 Gemeente Heiloo
Onderwerp	Beleidsplan wegbeheer 2024-2033
Projectnummer	51008204
Klant	Gemeente Heiloo
Referentienummer	NL24-648800269-69576
Versie	Definitief

Datum	24-01-2024
--------------	------------

Auteur	Robert de Greef
E-mailadres	robert.degreef@sweco.nl

Gecontroleerd door	Frank Goedjaar
Paraaf gecontroleerd	

Vrijgegeven door	Peter van Ossenbruggen
Paraaf vrijgegeven	

Inhoudsopgave

1.	Samenvatting.....	4
2.	Waarom dit plan?	7
2.1	Aanleiding	7
2.2	Doel	7
2.3	Scope	8
2.4	Doorlooptijd	8
2.5	Leeswijzer.....	8
3.	Waar staan we?	10
3.1	Terugblik	10
3.2	Omvang wegenareaal	12
3.3	Kwaliteit wegenareaal	14
4.	Wat komt er op ons af?	18
4.1	Klimaatverandering.....	18
4.2	Energietransitie.....	19
4.3	Circulaire economie.....	19
4.4	Mobiliteitstransitie	20
4.5	Veranderende rol overheid	21
5.	Wat vinden we belangrijk?	23
5.1	Wet- en regelgeving	23
5.2	Collegeprogramma 2022-2026.....	25
5.3	Duurzaam wegbeheer	26
5.4	Klimaatadaptatie	33
5.5	Samenwerking.....	35
5.6	Integraal beheer	36
5.7	Data op orde.....	37
6.	Hoe pakken we het aan?	39
6.1	Beheerstrategie	39
6.2	Onderhoudsstrategie	40
7.	Wat kost het?.....	45
7.1	Budgetten	45
7.2	Onderhoudsplanningen	46
7.3	Scenario's	49
8.	Waar moeten we op letten?	51
8.1	Kwaliteit en investeringen.....	51
8.2	Kwetsbare weggebruikers	51
8.3	Duurzaam wegbeheer	51
8.4	Financiën	52

1. Samenvatting

Voor u ligt het beleidsplan wegbeheer 2024-2033 van de gemeente Heiloo. Dit is een belangrijk beleidsdocument waarmee de gemeente uitvoering geeft aan haar wettelijke zorgplicht omtrent wegbeheer. Het beleidsplan wegbeheer heeft een looptijd van tien jaar. Dit is bewust gekozen om zoveel mogelijk het duurzame karakter van het wegbeheer te waarborgen.

Op basis van de inspectieresultaten uit 2022 is de technische kwaliteit van het wegenareaal bepaald. Daaruit blijkt dat 73,3% van het wegenareaal van voldoende kwaliteit is. Circa 15,4 3% heeft een matige kwaliteit en ongeveer 11,3% heeft een onvoldoende kwaliteit.

De wereld staat niet stil en is continu aan verandering onderhevig. De maatschappelijke en klimatologische uitdagingen in de komende decennia gaan invloed hebben op het beleid en beheer van het wegenareaal. Denk hierbij aan klimaatverandering en de klimaatadaptieve maatregelen die we moeten nemen om de openbare ruimte toekomstbestendig te maken. Maar ook de energietransitie, mobiliteitstransitie en de groei naar een circulaire economie vragen om ingrepen en investeringen in onze wegen.

Heiloo sluit hierbij aan bij de landelijke doelstellingen, maar heeft ook samen met de andere BUCH-gemeenten lokale doelstellingen geformuleerd. Voor de komende jaren betekent dit de juiste keuzes maken in duurzame en circulaire materialen. Belangrijk daarbij is dat het wegbeheer altijd binnen de kaders van de huidige wet- en regelgeving wordt uitgevoerd.

De problematiek van boomwortelopdruk bij fietspaden heeft bijzondere aandacht. Door fietspaden om te vormen naar beton hebben fietsers minder last van opdruk door boomwortels. Daarnaast draagt dit bij aan een duurzame inrichting vanwege de lange levensduur van beton. Bij herinrichtingen wordt in het materiaalgebruik altijd gekeken naar de meest duurzame optie. Het toepassen van duurzame materialen draagt bij aan de duurzaamheidsambities in het coalitieakkoord.

Heiloo kan deze doelstellingen niet alleen realiseren. De gemeente wil de komende jaren inzetten op het verbeteren van de samenwerking: interne samenwerking tussen disciplines en afdelingen binnen de werkorganisatie BUCH, maar ook externe samenwerking met het maatschappelijk middenveld, ondernemers, verenigingen en vooral inwoners.

In 2022 zijn inspecties uitgevoerd en onderhoudsplanningen opgesteld. Uit de onderhoudsplanningen blijkt dat Heiloo voor 2024 een kostenpost heeft van circa 2,4 miljoen euro voor regulier en achterstallig onderhoud. Deze achterstand kan in de komende vijf planjaren worden aangepakt met gericht onderhoud. Na vijf jaar is de achterstand deels weggewerkt.

Om de koers voor de komende jaren te bepalen zijn twee scenario's voorgesteld.

Scenario A gaat uit van het voortzetten van de huidige beheerkoers rekening houdend met een exploitatiebudget waarop vanaf 2025 10% bezuiniging (€64.000,-) in de begroting is doorgevoerd. Hiermee blijft de gemeente na vijf jaar met achterstallig doorgeschoven onderhoud zitten en is er vanuit de exploitatiebudgetten weinig ruimte voor tegenvallers en geen ruimte voor duurzaamheid/klimaatadaptatie.

Scenario B gaat uit van scenario A + het toekennen van investeringsprogramma duurzaamheid 2025-2034 (10 jaar). Middels dit investeringsprogramma worden de komende jaren 35000m² erftoegangswegen van asfalt (ETW 30km) binnen woongebieden omgevormd naar duurzame, circulaire en klimaat adaptieve inrichting op basis van gebakken straatstenen.

Hierbij benadrukken wij dat de jaarlijkse kapitaallasten voor dit investeringsprogramma verlaagd worden door de verlenging van afschrijvingstermijn van 30 naar 50jaar. Daarnaast wordt er jaarlijks een besparing gerealiseerd in beheerkosten door de omvorming asfalt naar gebakken materialen. Gebakken materialen hebben lagere beheerkosten dan asfalt, deze besparing kan ingezet worden t.b.v. de kapitaallasten en werken cumulatief jaarlijks door.

Waarom dit plan?

2. Waarom dit plan?

Voor u ligt het beleidsplan wegbeheer 2024-2033 van de gemeente Heiloo. Dit is een belangrijk beleidsdocument waarmee de gemeente uitvoering geeft aan haar wettelijke zorgplicht omtrent wegbeheer.

2.1 Aanleiding

De gemeente heeft als taak om de verhardingen binnen haar beheergrenzen dusdanig te beheren dat deze hun functie kunnen vervullen, dan wel ervoor te zorgen dat deze worden aangepast aan de veranderende vraag vanuit de samenleving.

Om invulling te kunnen geven aan deze zorgplicht en dit goed te organiseren, moet er een actueel en vastgesteld beleidsplan aanwezig zijn.

In september 2022 heeft het College ingestemd met de bestuursopdracht een actueel beleidsplan Wegbeheer op te laten stellen, dat in 2024 wordt voorgelegd aan de Raad. Voorliggend beleidsplan vervangt hiermee het oude wegenbeleidsplan 2018-2022.

2.2 Doel

Het beleidsplan Wegbeheer is een kaderstellend hulpmiddel voor de wegbeheerder om zijn (wettelijke) zorgtaken uit te voeren. Daarnaast biedt het beleidsplan inzicht in de status van het areaal en geeft het een onderhoudsstrategie voor de langere termijn. In onderstaand kader staan de vier belangrijkste doelen uitgeschreven.

Doel

1. Visie schetsen waarin wegbeheer de komende tien jaar wordt uitgevoerd.
2. Actualiseren en vastleggen van het beleidskader en de beheerstrategie van wegen.
3. Inzicht geven in de huidige kwaliteit en omvang van het verhardingsareaal en het benodigde budget om dit verantwoord in stand te houden.
4. Kaderstellend instrument voor het opstellen van beheerplannen en uitvoeringsplannen.

2.3 Scope

De gemeente is beheerder van de wegen, straten, pleinen, parkeervakken, fiets- en voetpaden binnen haar gemeentegrenzen. Zij is niet verantwoordelijk voor wegen binnen haar grenzen die bij een andere beheerder of eigenaar in onderhoud zijn. Denk hierbij aan:

- particulieren;
- het rijk (A-wegen) ;
- provincie Noord-Holland (N-wegen).

Dit beleidsplan heeft enkel betrekking op de gesloten verhardingen, open verhardingen én halfverhardingen. Onverharde wegen vallen buiten de scope van het beleidsplan.

2.4 Doorlooptijd

Het beleidsplan wegbeheer heeft een looptijd van tien jaar en is bepaald op basis van de inspectieresultaten uit 2022. De doorlooptijd van tien jaar is bewust gekozen om zoveel mogelijk het duurzame karakter van het wegenbeheer te waarborgen. Landelijk gezien zijn de kaders voor het technisch beheren niet onderhevig aan grote veranderingen. Indien de situatie het noodzakelijk acht, is het mogelijk om het beleidsplan tussentijds te actualiseren. Na vijf jaar wordt het beleidsplan geëvalueerd en worden de financiële onderhoudsplanningen herijkt op basis van nieuwe inspectiegegevens.

2.5 Leeswijzer

Hieronder staat een overzicht van de inhoud van dit beleidsplan. Alle hoofdstukken zijn gelinkt aan een thema. De hoofdstukken onder het thema 'missie' beschrijven waarom het nodig is om een beleidsplan op te stellen.

De hoofdstukken onder het thema 'visie' beschrijven de kernwaarden en de doelen die Heiloo wil bereiken. De hoofdstukken onder het thema 'strategie' beschrijven de beheerorganisatie en de acties die nodig zijn om de beleidsdoelen te halen.

Nr.	Hoofdstuk	Thema	Inhoud
1	Samenvatting		managementsamenvatting
2	Waarom dit plan?	Missie	inleiding, aanleiding, doel en scope
3	Waar staan we?		besluiten, areaalomvang en kwaliteit
4	Wat komt er op ons af?		externe ontwikkelingen
5	Wat vinden we belangrijk?	Visie	beleid en speerpunten
6	Hoe pakken we het aan?	Strategie	organisatie, beheerproces, strategie
7	Wat kost het?		budgetten, planning en begroting
8	Waar moeten we op letten?		aanbevelingen

Waar staan we?

3. Waar staan we?

Het wegenbeleid is niet blanco opgezet maar borduurt voort op reeds bestaand beleid. In dit hoofdstuk wordt teruggeblikt op de afgelopen tien jaar. De belangrijkste ontwikkelingen en besluiten die aan de basis hebben gestaan voor het huidige beleid zijn hierin benoemd. Ook zijn de areaalgegevens en kwaliteitscijfers gepresenteerd.

3.1 Terugblik

De gemeenteraad heeft in 2014 het beleidsplan wegbeheer 2013-2017 vastgesteld. In dit plan zijn doelstellingen ten aanzien van wegbeheer en onderhoud verwoord. In 2018 is dit beleidsplan geëvalueerd en geactualiseerd voor de periode 2018-2022.

Focus

De afgelopen tien jaar lag voor wegbeheer de focus op levensverlengend onderhoud, het verbeteren van het fietscomfort en het verhogen van het kwaliteitsniveau van de verhardingen.

Degeneratiekosten

De inkomsten uit degeneratiekosten (kosten als gevolg van graafwerkzaamheden door derden) zijn administratief opgesplitst in legeskosten en werkelijke vergoeding degeneratie wegonderhoud. Dit laatste komt rechtstreeks ten goede aan het wegonderhoud.

Rationeel wegbeheer

Het rationeel wegbeheer is afgelopen jaren leidend geweest in het wegbeheer. Het is een landelijk en algemeen aanvaarde methode voor wegbeheer. Het is gestandaardiseerd door het CROW in publicatie 147. Het CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, vervoer en openbare ruimte.

De CROW-wegbeheersystematiek maakt gebruik van gedragsmodellen. Deze modellen zijn het resultaat van jarenlang onderzoek en verfijning door het CROW en worden gebruikt door vrijwel alle gemeenten, de provincies, de waterschappen en Rijkswaterstaat.

Kwaliteit verhardingen

De uitgevoerde maatregelen hebben geleid tot een kwaliteitstoename van het areaal. De verhoging van het onderhoudsbudget en de uitvoering van grote reconstructies, zoals bijvoorbeeld Kerkelaan/Belieslaan, Westerweg/Het Zevenhuizen, Oosterzijweg en De Rookamer. Ook op de fietspaden is een grote slag geslagen. Onder andere langs De Omloop, Belieslaan, Zanderslootweg, Zeeweg en Kennemerstraatweg.

Erftoegangswegen

De hiervoor genoemde reconstructies vonden grotendeels plaats op erftoegangswegen van asfalt die aan het einde van de levensduur waren. Deze wegen zijn bij de reconstructie omgevormd naar gebakken materialen (onder andere Rookamer, Oosterzijweg, Kerkelaan/Belieslaan). Het verbeteren van de kwaliteit hangt dus niet alleen meer af van extra regulier onderhoud, maar veelal ook van investeringen voor omvormingstrajecten (Westerweg, Blockhovenpark etc.). Hierin is echter niet alleen de beschikbaarheid van financiële middelen een beperkende factor, maar ook de personele beschikbaarheid, zowel intern als extern.

Extensief gebruikte wegen

Al deze reconstructies hebben bijgedragen aan een kwaliteitstoename. De gemeente Heiloo is er echter nog niet. Er zijn verhardingen die nog steeds onvoldoende zijn. Ook wordt nog niet voldaan aan de 'landelijke norm' van maximaal 9% onvoldoende van het gehele areaal. Dit is te wijten aan de extensief gebruikte wegen. Een groot deel van het areaal dat van onvoldoende kwaliteit is bestaat uit extensief gebruikte wegen. Deze wegen hebben de afgelopen beleidsperiode een laag onderhoudsinterval gehad. Daarmee heeft er in feite kapitaalvernietiging plaatsgevonden en dat drukt zwaar op de kwaliteitcijfers.

Duurzaam/klimaatadaptief wegbeheer

Ondanks de extra gelden en verbetering in kwaliteit, blijven er uitdagingen bestaan als het gaat om duurzaam en klimaatadaptief wegbeheer. Aanpassingen en keuzes in innovatieve nieuwe producten vergen vaak extra investeringen op korte termijn. Investeringsverdienszucht op de langere termijn weer terug door lagere onderhoudskosten wanneer gekozen wordt voor duurzame materialen met een lange levensduur.

De BUCH

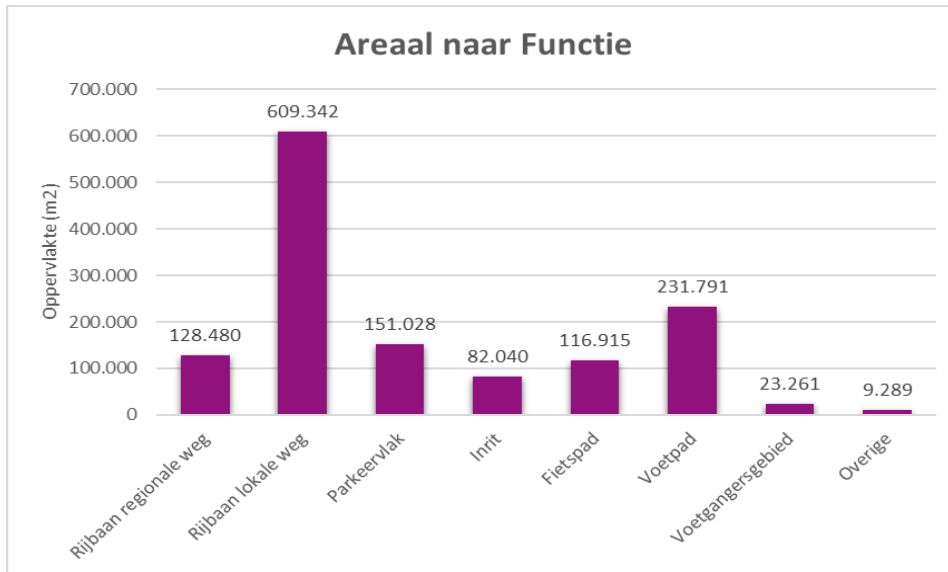
De ambtelijke organisaties van de gemeenten Bergen, Uitgeest, Castricum en Heiloo zijn in 2017 opgegaan in één gezamenlijke werkorganisatie de BUCH. In de BUCH wordt op beleids- en uitvoeringsniveau zoveel mogelijk samengewerkt. Dit geldt ook voor het beleidsplan wegbeheer, dat voor de gemeenten Castricum, Heiloo en Uitgeest gezamenlijk wordt opgesteld.

Voortzetting

Ook voor de periode 2024-2033 wil Heiloo de CROW-wegbeheersystematiek toepassen om het wegbeheer uit te voeren. Daarbij zijn de uitdagingen om extra prioriteit te geven aan het integraal werken, innovatie en participatiebeleid. Heiloo moet inzetten op duurzaam wegbeheer met budgetten die structureel bijdragen aan investeringen in een duurzame en klimaatadaptieve openbare ruimte.

3.2 Omvang wegenareaal

Heiloo telde per 31 januari 2023 circa 24.000 inwoners en heeft een oppervlakte van 19 km². In figuur 3.1 hieronder staat de omvang van het wegenareaal verdeeld naar de functie van de verharding. Deze bedraagt in totaal ruim 1,3 miljoen vierkante meter. De gegevens komen uit het beheersysteem Gisib. Uit de figuur blijkt dat het grootste deel van het wegenareaal bestaat uit lokale rijbanen en voetpaden.



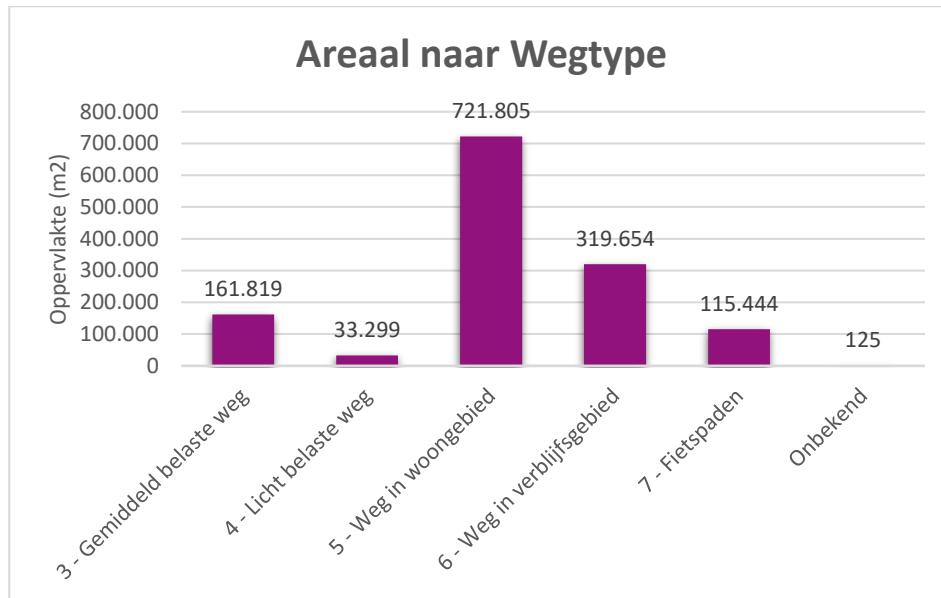
Figuur 3.1: areaal naar functie (overige: berm, OV-baan, overweg, verkeerseiland, voetpad op trap, woonerf)

In de openbare ruimte worden niet alle wegen hetzelfde belast. Een hoofdontsluitingsweg kent een andere verkeersintensiteit en -belasting dan een woonerf. De wegen in Heiloo zijn in vijf typen te onderscheiden, die aansluiten bij de CROW-wegbeheersystematiek (figuur 3.2). Wegtype 1 (hoofdwegennet) en wegtype 2 (zwaar belaste weg) komen niet voor in Heiloo en zijn daarom niet opgenomen in figuur 3.2.

Wegtype	Benaming	Omschrijving	Snelheid	Verkeersintensiteit (voertuigen p/e)
3	Gemiddeld belaste weg	Stadsontsluitingsweg Industrieweg	50 -60 km/u	2.000 – 6.000 Gemengd verkeer
4	Licht belaste weg	Wijkontsluitingsweg Landbouwweg	50 – 60 km/u	< 2.000 Gemengd verkeer
5	Weg in woongebied	Woonstraat Woonerf Parkeerterrein	30 – 50 km/u	< 2.000 Gemengd verkeer
6	Weg in verblijfsgebied	Winkelerf Plein Voetpaden	-	Gesloten voor motorvoertuigen
7	Fietspaden	(Vrijliggend) fietspad	-	Gesloten voor motorvoertuigen

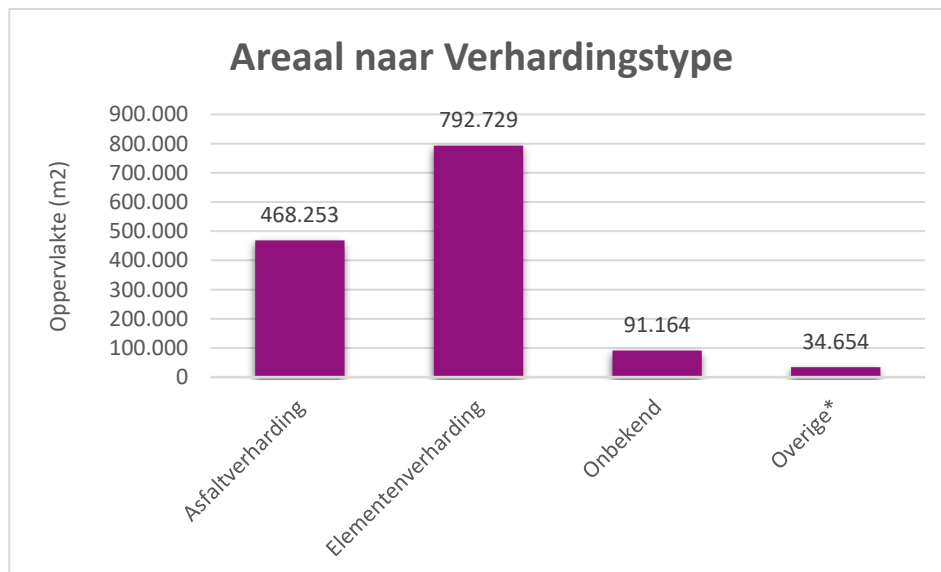
Figuur 3.2: indeling wegtypen

In figuur 3.3 hieronder staat de omvang van het wegenareaal verdeeld naar wegtype. Het grootste deel van het wegenareaal is van het type 'weg in woongebied'. Dit zijn onder andere de woonstraten, wijkstraten, parkeerterreinen en woonerven. Het wegtype 'weg in verblijfsgebied' bestaat grotendeels uit voetpaden, pleinen en winkelgebieden.



Figuur 3.3: areaal naar wegtype

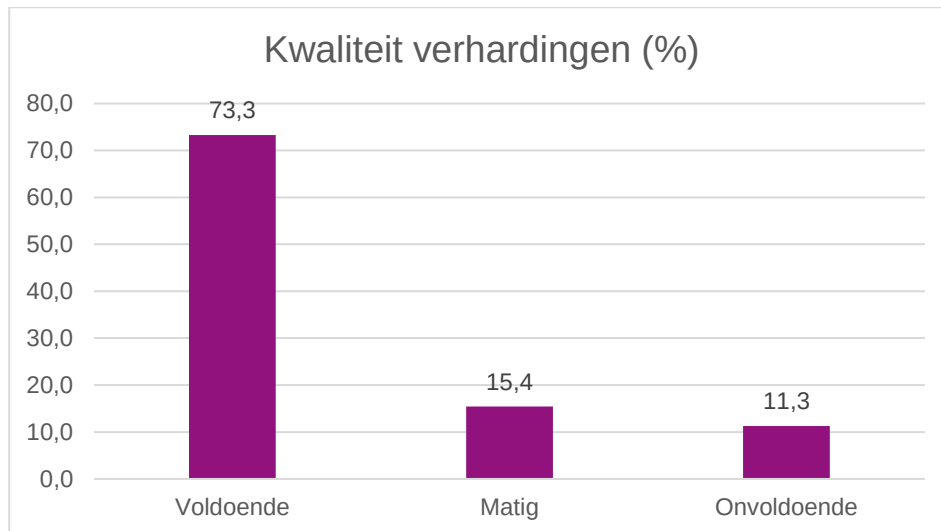
In figuur 3.4 hieronder staat de omvang van het wegenareaal verdeeld naar het verhardingstype. Het grootste deel van het wegenareaal bestaat uit elementenverharding. Dat zijn verhardingen die uit losse elementen bestaan, zoals bijvoorbeeld betontegels of klinkerbestrating.



Figuur 3.4: areaal naar verhardingstype (overige: betonverharding, halfverharding en kunststofverharding)

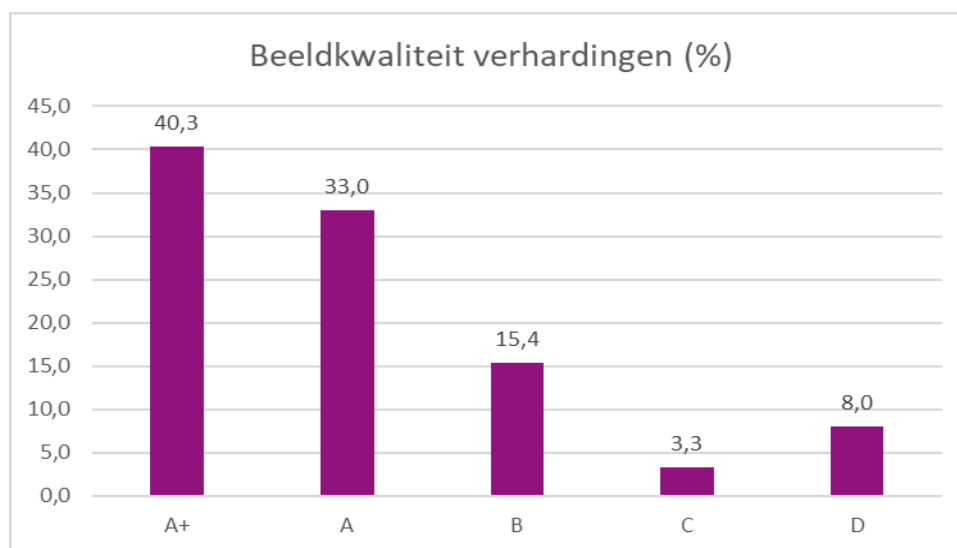
3.3 Kwaliteit wegenareaal

Op basis van de laatste inspectieresultaten uit 2022 is de technische kwaliteit van het wegenareaal bepaald. Dit is gedaan met behulp van de driepuntschaal van de CROW-wegbeheersystematiek; voldoende, matig en onvoldoende (figuur 3.5). Alle gegevens zijn afkomstig uit het beheerprogramma Gisib. Het klein onderhoud is hierin niet meegewogen waardoor het percentage B relatief laag is. Uit Gisib blijkt dat 73,3% van het wegenareaal van voldoende kwaliteit is. Circa 15,4% heeft een matige kwaliteit en 11,3% heeft een onvoldoende kwaliteit.



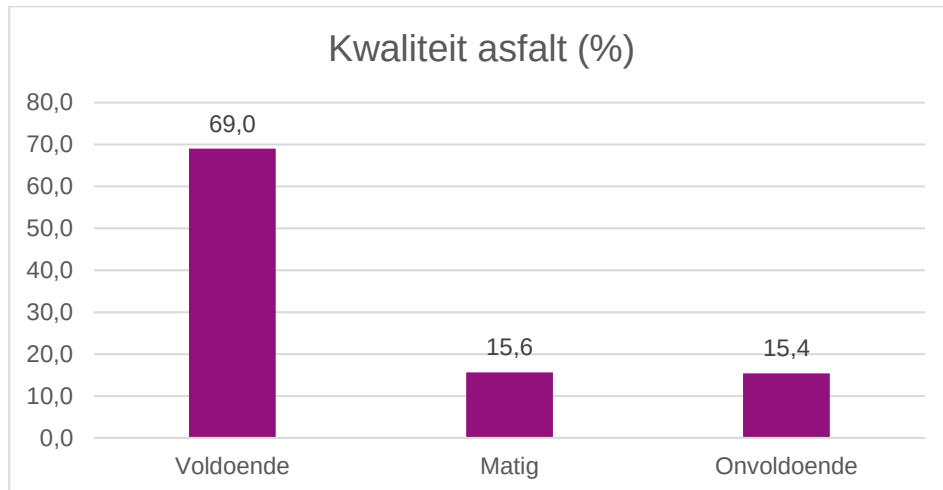
Figuur 3.5: technische kwaliteit totale wegenareaal

Deze driepuntschaal betreft de technische kwaliteit van de verharding. Deze is door Gisib vertaald naar de vijfpuuntschaal van de CROW-beeldkwaliteitsystematiek (A+, A, B, C, D) (figuur 3.6). Hiermee is vergelijking met andere assets in de openbare ruimte eenvoudiger.



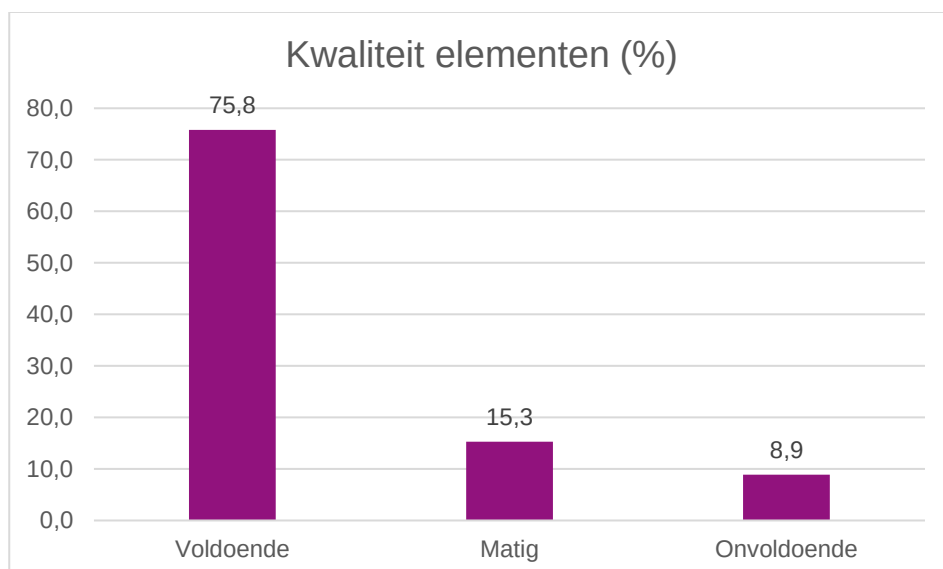
Figuur 3.6: beeldkwaliteit totale wegenareaal

Het is interessant om te kijken wat de kwaliteit is per verhardingstype. De focus ligt daarbij op de verhardingstypen asfalt en elementen omdat dit het grootste deel van het areaal betreft. Hieronder in figuur 3.7 en figuur 3.8 staat aangegeven wat de technische kwaliteit is van respectievelijk de asfaltverhardingen en de elementenverhardingen. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de grootste achterstand zit in de asfaltverhardingen.



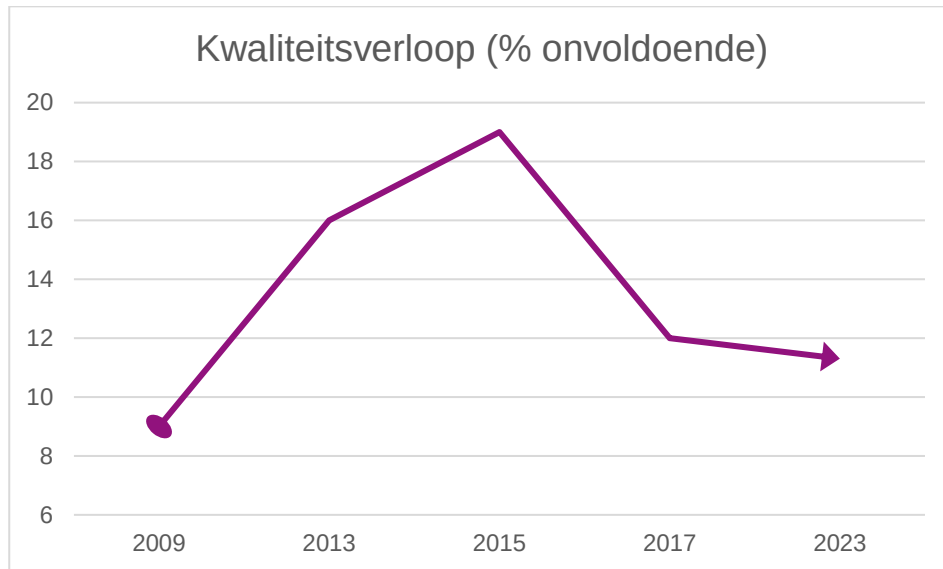
Figuur 3.7: technische kwaliteit asfaltverhardingen

In de afgelopen beleidsperiode is er risicogestuurd onderhoud uitgevoerd, met extra aandacht voor de kwetsbare weggebruiker (voetganger/fietser). Onder andere de erftoegangswegen van asfalt (30 km) hebben een lage prioriteit gekregen vanwege geplande omvorming van asfalt naar gebakken straatstenen. Dit verklaart het relatief hoge percentage onvoldoende op asfalt (15,4%).



Figuur 3.8: technische kwaliteit elementenverhardingen.

Het verloop van de kwaliteit is door de jaren heen bijgehouden. Dit geeft inzicht in de ontwikkeling van de kwaliteit over een langere periode. In figuur 3.9 is het percentage 'onvoldoende' van het totale areaal in beeld gebracht. Hoe hoger de grafiek, hoe slechter de kwaliteit. Hieruit blijkt dat het areaal na 2015 een verbeteringsslag heeft gehad omdat de grafiek begint te dalen. Van 2017 tot 2022 lijkt de kwaliteit te stabiliseren.



Figuur 3.9: verloop van de kwaliteit (periode 2009-2022)

Wat komt er op
ons af?

4. Wat komt er op ons af?

De maatschappelijke en klimatologische uitdagingen in de komende decennia vragen om een extra afwegingskader in het nemen van besluiten over de manier waarop de gemeente Heiloo het beheer en onderhoud uitvoert. In dit hoofdstuk staat beschreven welke grote externe ontwikkelingen invloed gaan hebben op het beleid en beheer van het wegenareaal.

4.1 Klimaatverandering

Het klimaat verandert, waardoor de samenleving vaker extreme omstandigheden zal ervaren. Denk hierbij aan droge zomers en hevige stortregen. Of aan verzilting door het bij droogte omhoog komende zoute grondwater uit diepere lagen (kwel). Hitte veroorzaakt uitzettingsproblemen bij spoorwegen en andere infrastructuur.

Meer onderhoud

Hittestress veroorzaakt ook extra problemen bij verhardingen en andere infrastructuur. De kwaliteit van asfalt gaat sneller achteruit en dit heeft daardoor een kortere levensduur. Op termijn draagt dit bij aan hogere onderhoudsintervallen en hogere onderhoudskosten. Elementenverhardingen hebben te maken met ingedroogde voegen en rammelende straatbakstenen. Ook dit geeft extra onderhoudsmaatregelen en kosten.

Meer overlast

De samenhang van droge periodes met hevige stortregens draagt bij aan extra overlast. De ondergrond is ingedroogd en neemt daardoor vertraagd vocht op. Rioleringsysteem wordt overbelast en kan de druk niet aan. Gevolg is wateroverlast in het openbaar gebied en veelal ook schade aan particulier eigendom.

Aansprakelijkheid

De klimaatgevolgen gaan ook ten koste van de leefbaarheid in het openbaar gebied. Hevige regenval en langere perioden van droogte hebben invloed op de kwaliteit van onze bestrating. Boomwortelgroei onder bestrating kan zich anders gaan gedragen bij veranderingen in het klimaat. De beeldkwaliteit gaat achteruit en onkruid krijgt meer ruimte. Dit alles draagt bij aan een verlaagd gevoel van leefbaarheid en een verhoogde aansprakelijkheid van de gemeente.

Klimaatambities

De Nederlandse overheid heeft ambities geformuleerd om de gevolgen van klimaatverandering zo veel mogelijk te beperken. Een van de belangrijkste ambities is om in 2050 heel Nederland bestendig te hebben ingericht tegen de gevolgen van klimaatverandering. Deze doelstelling vraagt om investeringen in de openbare ruimte, ook vanuit wegbeheer.

4.2 Energietransitie

Nederland gaat van een samenleving op basis van fossiele brandstoffen naar een samenleving op basis van duurzame energie. Dat noemen we energietransitie. De energietransitie is wellicht de grootste maatschappelijke opgave voor de komende decennia. Voor de openbare ruimte betekent dit dat Heiloo het beheer anders moet gaan organiseren.

Duurzame energie

Zo moet er bijvoorbeeld meer ruimte komen voor het creëren en het opwekken van duurzame energie. Dit heeft tot gevolg dat de ondergrondse netwerken door modernisering aangepast of uitgebreid moeten worden. Dat heeft ook gevolgen voor de bovengrondse inrichting.

Aanpassingen openbare ruimte

In de nabije toekomst worden daarom veel kabel- en leidingwerkzaamheden verwacht en moet ook hier afstemming gezocht worden met de onderhoudswerkzaamheden op de wegen.

4.3 Circulaire economie

Een circulaire economie is een economisch systeem dat is ontworpen om de herbruikbaarheid van producten, materialen en grondstoffen te maximaliseren en verspilling te minimaliseren. In tegenstelling tot het traditionele lineaire economische model, waarbij producten worden geproduceerd, gebruikt en vervolgens weggegooid, bevordert een circulaire economie het concept van 'sluiten van de kringloop'. Dit betekent dat producten, materialen en grondstoffen zo lang mogelijk in gebruik blijven en aan het einde van hun levensduur worden hergebruikt, gerepareerd, gerecycled of opnieuw ontworpen.

Nederland zet in op een overschakeling naar een circulaire economie. Hier zijn landelijke doelstellingen voor gesteld (50% circulair in 2030 en 100% circulair in 2050). Heiloo heeft hiervoor beleid opgesteld om dit in goede banen te leiden.

Grondstoffen worden namelijk duurder en schaarser waardoor het (soms) invloed heeft op de planning en de kosten.

Het belang van inzicht in welke materialen/grondstoffen zijn toegepast wordt hiermee groter. Deze registratie is van belang voor een circulaire toepassing, zodat je weet hoe lang bijvoorbeeld een stoeptegel mee kan voor hoogwaardig hergebruik. Of welk type straatsteen kostentechnisch en circulair het meest waardevast is.

Bovenal zorgt een circulaire aanpak van grondstoffen voor een grote bijdrage aan de klimaatopgave (CO₂-reductie), de toename van biodiversiteit, het creëren van een schone en veilige leefomgeving en het bijdragen aan de leveringszekerheid van grondstoffen.

4.4 Mobiliteitstransitie

Mobiliteit is een domein waarin veranderingen en innovaties een vlucht hebben genomen. De elektrische auto wordt steeds vertrouwder in ons straatbeeld. Diverse vormen van (deel)mobiliteit doen eveneens zijn intrede. Denk ook aan de elektrische fiets en elektrische scooters die steeds vaker het straatbeeld domineren. Deze snelle innovatieve ontwikkelingen in mobiliteit noemen we mobiliteitstransitie.

Gevolgen openbare ruimte

Deze ontwikkelingen gaan gegarandeerd invloed hebben op de openbare ruimte en specifiek op de wegen en fietspaden. De snelheden op met name fietspaden worden meer divers en hoger. Denk hierbij aan doorfiets- en snelfietsroutes. De afstanden die met de fiets af te leggen zijn worden eveneens groter. Dit maakt dat het drukker wordt op fietspaden.

Kwaliteit wordt nog belangrijker om een veilig gebruik te kunnen blijven garanderen. Denk bijvoorbeeld aan het faciliteren van een vlak wegdek, het verwijderen van obstakels en het verbreden van fietspaden. Een voorbeeld hiervan is het nieuwe fietspad Zandersloot (figuur 4.1).



Figuur 4.1: nieuw fietspad Zandersloot

4.5 Veranderende rol overheid

De samenleving bevindt zich in een fase waarin een fundamentele omschakeling naar een duurzame samenleving noodzakelijk is. De afgelopen decennia hebben veel verbeteringen plaatsgevonden binnen diverse sectoren en domeinen, zoals de landbouw, energievoorziening, waterbeheer en verkeer en vervoer.

Tegelijkertijd hebben deze sectoren en domeinen te maken met structurele, hardnekkige problemen, waarvan steeds meer symptomen zichtbaar worden:

- hoge concentraties uitstoot van stikstof door de landbouwsectoren;
- ernstige verkeerscongestie in stedelijke gebieden;
- bodemvervuiling en achteruitgang kwaliteit (oppervlakte)water;
- een tekort aan (betaalbare) huisvesting;
- verlies aan biodiversiteit en aantasting van natuurlijke ecosystemen.

Een kentering in de manier waarop overheden de samenleving inrichten en de manier waarop steeds schaarser wordende grondstoffen worden gebruikt, is noodzakelijk.

Meerdere rollen

Deze transitie vraagt om een andere houding, rol en werkwijze van de overheid en onze gemeente. Naast de traditionele rol van bepalende overheid gaat de gemeente ook steeds meer andere rollen vervullen. Als faciliterende overheid moeten gemeenten het goede voorbeeld laten zien en innovaties steunen die bijdragen aan de landelijke en lokale klimaat- en duurzaamheidsambities. Denk hierbij aan duurzame huisvesting, verminderen van energieverbruik en het toepassen van klimaatadaptieve maatregelen in, rond en onder verharding.

Wat vinden we
belangrijk?

5. Wat vinden we belangrijk?

In dit hoofdstuk staat beschreven wat de gemeente Heiloo belangrijk vindt. Het beschrijft de visie van Heiloo op het beheer van de wegen. Op basis van wettelijke kaders, het coalitieakkoord en visiedocumenten, zijn de belangrijkste beleidskaders uiteengezet.

5.1 Wet- en regelgeving

Topprioriteit in wegbeheer is de vigerende wet- en regelgeving, zowel op landelijk, regionaal als op lokaal niveau. Heiloo wil de zorgplicht verantwoord vormgeven, binnen de gestelde wettelijke kaders. Dit draagt bij aan de visie voor een veilige en duurzame gemeente.

Burgerlijk wetboek

Artikel 6:174 van het Burgerlijk Wetboek regelt de risicoaansprakelijkheid, namelijk de schade als gevolg van een gebrek aan het object (gebouw, kunstwerk, openbare weg, etc.). De gemeente kan aansprakelijk worden gesteld voor schade die iemand lijdt als gevolg van gebreken aan het areaal of object. De eigenaar/beheerder heeft de plicht zorg te dragen voor een aantoonbaar veilige situatie rond zijn areaal (zie kader).

Burgerlijk wetboek 6 Artikel 174

1. De bezitter van een opstal die niet voldoet aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen, en daardoor gevaar voor personen of zaken oplevert, is, wanneer dit gevaar zich verwezenlijkt, aansprakelijk, tenzij aansprakelijkheid op grond van de vorige afdeling zou hebben ontbroken indien hij dit gevaar op het tijdstip van het ontstaan ervan zou hebben gekend.
2. Onder opstal in dit artikel worden verstaan gebouwen en werken, die duurzaam met de grond zijn verenigd, hetzij rechtstreeks, hetzij door vereniging met andere gebouwen of werken.

Wegenwet

De wettelijke zorgplicht van de wegbeheerder is geregeld in de Wegenwet. De Wegenwet is een Nederlandse wet waarin alle verantwoordelijkheden van de openbare wegen in Nederland zijn geregeld. Er is geen overkoepelende Europese wetgeving. In de Wegenwet staan globaal de volgende zaken vermeld (zie kader).

Wegenwet

- De toegankelijkheid en openbaarheid van wegen.
- De verantwoordelijkheid voor het onderhoud van wegen en de toezicht hierop.
- Dat een weg in goede staat moet verkeren.
- De verplichting van gemeenten om een wegenlegger op te stellen.
- Onteigening van gronden voor aanleg of verbetering van wegen.
- Recht op tolheffing.

De gemeente heeft te zorgen, dat de binnen haar gebied liggende wegen, met uitzondering van de wegen die door andere beheerders worden onderhouden, in goede staat verkeren. Op de gemeente rust dus een algemene zorgplicht voor een veilige openbare ruimte. Die zorgplicht houdt mede in dat de gemeente actief moet zijn in het lokaliseren en verhelpen van gevaarlijke situaties op wegen. Vervolgens dienen er passende maatregelen getroffen te worden. Als hierin wordt gefaald kan de gemeente aansprakelijk worden gesteld.

Wegenverkeerswet

De wegenverkeerswet 1994 (WVW) verplicht de wegbeheerder om de verkeersveiligheid te verzekeren, wegen berijdbaar te houden, de bereikbaarheid te waarborgen, milieuhinder en aantasting van het landschappelijke karakter te beperken of te voorkomen en het energieverbruik te beperken.

Overige regelgevingen

Er zijn nog een aantal wetten, regels en bepalingen waar Heiloo als eigenaar en beheerder van wegen mee te maken heeft in de uitvoering van het onderhoud. Het gaat hierbij om:

- Omgevingswet (per 1 januari 2024);
- Code Milieuverantwoord Wegbeheer (CMW);
- Besluit Begroting en Verantwoording (BBV);
- Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP);
- Integraal Verkeer- en Vervoersplan (IVVP);
- Wegenlegger.

Een korte beschrijving van deze overige regelgevingen staat in bijlage 4.

5.2 Collegeprogramma 2022-2026

Het collegeprogramma 2022-2026 heeft de titel 'Heiloo Natuurlijk!'. Het collegeprogramma is een akkoord op hoofdlijnen en zoomt in op een aantal belangrijke thema's. Deze thema's worden verder uitgewerkt in beleidsplannen, beheerplannen en uitvoeringsplannen. Hieronder staan de thema's uit het collegeprogramma:

Collegeprogramma 2022-2026

- Wonen;
- Bereikbaarheid & Leefbaarheid;
- Duurzaamheid & Groen;
- Sociaal;
- Financiën & Bestuur.

Met betrekking tot wegbeheer zijn met name de thema's 'Bereikbaarheid & Leefbaarheid' en 'Duurzaamheid & Groen' relevant. In het collegeprogramma staat hierover het volgende vermeld:

- Maak Heiloo een beweegvriendelijk groen dorp zodat de openbare ruimte uitnodigt om te bewegen.
- Realiseer doorfietsroutes en maak onder andere de Noord-Zuid (Alkmaar-Heemskerk) en Oost-West (Akkersloot-Egmond) weer fietsvriendelijk.
- Verbeter de toegankelijkheid naar recreatiegebieden en diverse kleinere groenparken binnen Heiloo.
- Stimuleer inwoners om zich te voet of te fiets te verplaatsen binnen het dorp en de auto te laten staan.
- Maak geld vrij voor het proactief plaatsen van laadpalen.
- Doe onderzoek naar nieuwe mobiliteitsoplossingen zoals het opzetten van een regionaal pakketpunt.
- Ga door met de aansluiting op de A9 en openstelling van de Middenweg.
- Zet vol in op afronding van het masterplan Loo-plein-gebied volgens de kaders die door de Raad en tijdens het participatietraject zijn vastgesteld.
- Zet samen met de BIZ in op een veilig en leefbaar stationsgebied. Realiseer samen een gebiedsvisie voor de lange termijn waaronder parkeren, groen en terrassen.
- Maak van het stationsgebied een prettig en veilig verblijfsgebied waarbij we meer ruimte creëren voor wandelen, fietsen en groen.
- Geef hoge prioriteit aan de uitvoering van bestaande programma's (klimaat, RES 1.0, circulaire economie en waar dat kan aardgasvrije wijken), inclusief voortzetting van de Plusambitie programma Klimaat na 2023.
- Ga samen met inwoners, ondernemers, het waterschap en agrariërs in gesprek en kom tot oplossingen voor hittestress en hevige wateroverlast.

Onder het speerpunt 'prettig wonen en leven' wordt gesteld dat onderhoud aan de openbare ruimte integraal wordt aangepakt. Dat betekent indien mogelijk een combinatie van onder andere riool, wegen en groen, zodat de goede dingen in één keer worden uitgevoerd.

Daarbij is riolering en water leidend omdat daar veel kosten mee gemoeid gaan. In het watertakenplan zijn de kosten opgenomen voor de ondergrondse infrastructuur (riolering).

5.3 Duurzaam wegbeheer

In Heiloo is de afgelopen jaren ingezet op klimaat, duurzaamheid en groen. Heiloo wil een van de duurzaamste gemeenten van Nederland worden. Heiloo streeft naar een klimaatneutrale energievoorziening in 2040 en het behoud van het groene karakter in en om het dorp. Heiloo wil toewerken naar een duurzame en klimaatadaptieve openbare ruimte, zowel in aanleg als in beheer. Speerpunten daarbij zijn:

Duurzaam wegbeheer

- materiaalkeuze/(her)gebruik ;
- duurzaam inkopen;
- circulaire economie.

Materiaalkeuze/(her)gebruik

Duurzaamheid begint vaak met de keuze in toepassing van duurzame materialen. Bijvoorbeeld het toepassen van prefab betonplaten voor fietspaden die veel last hebben van boomwortelopdruk. Maar ook het omvormen van asfaltverharding naar gebakken elementenverhardingen. Recente voorbeelden zijn het fietspad Zanderslootweg en de omvorming van asfaltverharding naar elementenverharding op de Rookamer en Kerkelaan (figuur 5.1, 5.2 en 5.3).



Figuur 5.1: Zanderslootweg (fietspad) 2019 (l) en 2020 (r) (EasyPath)

De buitenruimte wordt ingericht volgens richtlijnen die zijn vastgesteld in het handboek inrichting openbare ruimte (HIOR). Dit wordt op dit moment gedigitaliseerd. De HIOR geeft richting aan de standaardinrichting en de toe te passen materialen. De uitgangspunten uit dit beleidsplan ten aanzien van materialen zijn leidend voor de vormgeving van de HIOR.



Figuur 5.2: herinrichting Rookamer van asfalt naar gebakken elementenverharding

Veel wijken zijn aangelegd in de jaren '60 en '70 van de vorige eeuw. De hier toegepaste verhardingen (asfalt/elementen) zijn veelal verouderd (einde levensduur) en niet duurzaam (geen gebakken materialen die hergebruikt kunnen worden). De omslag naar duurzame materialen vraagt in eerste instantie altijd om een extra investering, maar verdient zich in de toekomst weer terug.

Gebakken straatstenen

Gebakken straatstenen prevaleren boven betonnen straatstenen vanwege hun uitstraling, levensduur, hergebruik en beperkte milieu-impact. De levensduur van straatbaksteen is, zo blijkt uit onderzoek door CE Delft, gemiddeld zo'n 135 jaar en kan oplopen tot wel 180 jaar. Het hergebruikpercentage door gemeenten ligt rond de 80% met een levensduur tussen de 130 en 142 jaar voor stenen die in 2020 gelegd worden. Als we het hergebruik door particulieren meetellen ligt het hergebruikpercentage zelfs op 88%.



Figuur 5.3: reconstructie Kerkelaan van asfalt naar elementenverhardingen.

KNB-onderzoek

De Vereniging Koninklijke Nederlandse Bouwkeramiek (KNB) heeft een goed begrip van de milieu-impact van straatbakstenen en heeft TAUW gevraagd onderzoek te doen om dit inzicht te verbreden naar de totale financiële impact van straatbakstenen, in vergelijking met andere alternatieven.

De aanlegkosten van straatbakstenen zijn algemeen bekend, maar wat minder duidelijk is, zijn de kosten die verband houden met de hele levensduur van het product en vooral hoe dit zich verhoudt tot vergelijkbare (functioneel gelijkwaardige) producten op de markt, zoals bijvoorbeeld betonstraatstenen. Dit is gedaan middels het berekenen van de levenscycluskosten (LCC).

Uit de resultaten van dit onderzoek wordt duidelijk dat hoe langer de gerekende levensduurperiode wordt, hoe gunstiger straatbakstenen worden ten opzichte van betonstraatstenen. De oorzaak zijn de goede hergebruikmogelijkheden binnen de functionele levensduur van straatbakstenen. Waar straatbakstenen binnen honderd jaar grotendeels twee à drie maal hergebruikt kunnen worden bij groot onderhoud, zijn betonstraatstenen na de eerste maal al afgeschreven en moeten worden vervangen.

Op basis van de LCC-berekening blijkt dat wanneer voor een korte periode een sobere en doelmatige verharding nodig is, standaard grijze betonstraatstenen vanuit financieel oogpunt de beste oplossing zijn. Echter zijn in alle andere gevallen straatbakstenen de voordeligere oplossing, wanneer ook de levenscycluskosten worden beschouwd.

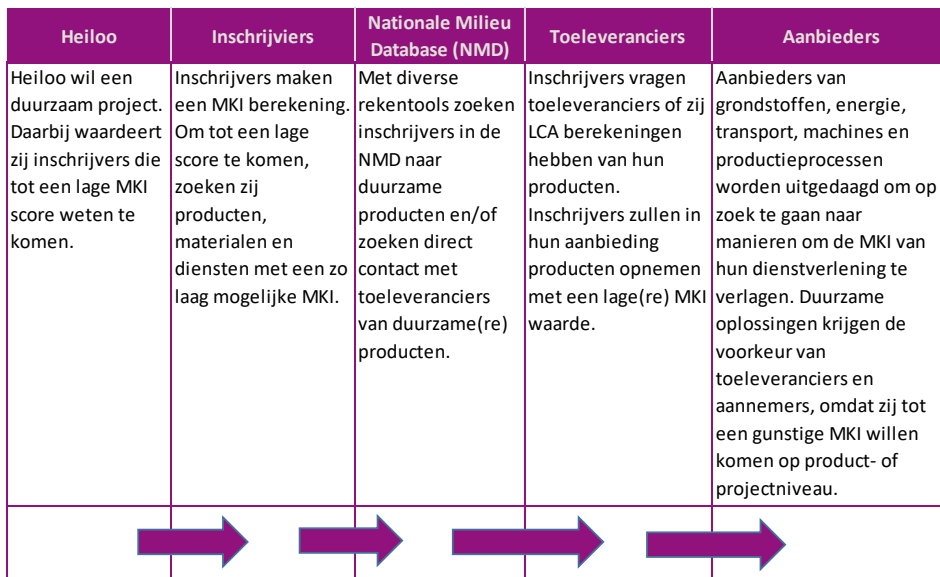
- Standaardstraatbakstenen (keiformaat, 80 mm, kleur rood-bruin) zijn na een levensduurperiode van honderd jaar, circa 27 % goedkoper ten opzichte van luxe betonstraatstenen met gelijkwaardige uitstraling (klinkerformaat, [210x105 mm], 80 mm, kleur rood-bruin).
- Alternatieve straatbakstenen (dikformaat, 85 mm, kleur rood-bruin) zijn na een levensduurperiode van honderd jaar, circa 22% goedkoper ten opzichte van luxe betonstraatstenen met gelijkwaardige uitstraling (klinkerformaat, [210x105 mm], 80 mm, kleur rood-bruin).

Bovenstaand onderzoek is opgesteld vanuit financieel oogpunt. Hierbij is geen rekening gehouden met de milieu-impact (CO₂-uitstoot) gedurende het gehele proces (Bron: onderzoeksrapport TAUW in opdracht van KNB 2 februari 2021).

MKI

Om de milieubelasting van een in te kopen dienst, levering of werk goed te kunnen beoordelen en vergelijken is de milieukostenindicator (MKI) ontwikkeld. MKI is een in euro's uitgedrukte uitkomst van een levenscyclusanalyse (LCA); een analyse van de milieueffecten van een levering, werk of contract over verschillende levensfasen (figuur 5.4).

De MKI geeft uitdrukking aan de verwachte maatschappelijke kosten om deze milieueffecten ongedaan te maken. Hoe lager de MKI-waarde, hoe duurzamer. Bijvoorbeeld: gebakken straatsteen heeft een gemiddelde MKI-waarde van € 9,50 p/m³ en een betonnen straatsteen heeft een gemiddelde MKI-waarde van € 22,00 p/m³ (gerekend (LCA) van alle fasen A1 t/m D). Door de MKI als eis of gunningscriterium mee te nemen in de aanbesteding worden leveranciers geprikkeld om de meest duurzame oplossing te bieden.



Figuur 5.4: MKI in de aanbesteding

Conclusie

Conclusie gebakken straatsteen draagt bij aan:

- een sfeervol en prettig leefklimaat;
- duurzaamheid;
- klimaatbestendigheid;
- Cradle2Cradle;
- beheerstechnisch gunstigere financiën;
- laagste MKI-waarde ten opzichte van alternatieven.

Boomwortelopdruk

Investeringsen verdienen zich weer terug in minder beheer- en onderhoudskosten.

Een goed voorbeeld hiervan is het omvormen van asfaltfietspaden naar prefab betonplaten in gebieden met veel wortelopdruk. Het asfalt heeft veel last van schade door de opstuwende boomwortels. Gevolg is een hoog onderhoudsinterval waarbij veelal asfalt weggezaagd wordt en tijdelijk wordt dicht gestraat met straatstenen/tegels.

Met de toepassing van gekoppelde prefab betonplaten kan het fietspad mee bewegen met de ondergrond terwijl het niet ten koste gaat van comfort en veiligheid. In het beheer vertaalt zich dat terug in weinig tot geen onderhoud. Bij werkzaamheden van de nutsbedrijven kunnen de platen tijdelijk worden verwijderd en na de werkzaamheden worden teruggelegd zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit van het fietspad.

Duurzaam inkopen

Heiloo wil de markt voor duurzame producten stimuleren door het goede voorbeeld te geven en zelf duurzame producten te kopen. Door als Heiloo duurzaam in te kopen, krijgt de markt voor duurzame producten een stevige impuls. Tijdens het inkoopproces adviseert het PIANoo (Expertisecentrum Aanbesteden) om te letten op onder meer:

- het gebruik van duurzaam materiaal en hergebruik materialen;
- de duurzame inrichting van de ondergrond.

Met het inkoop- en aanbestedingsbeleid wil Heiloo de markt aanmoedigen en uitnodigen om zo duurzaam mogelijke producten en diensten te ontwikkelen en te leveren. Het inkoop- en aanbestedingsbeleid van werkorganisatie BUCH kent onder meer de volgende uitgangspunten:

- Heeft een voorbeeldfunctie op het gebied van maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO). Bij onderhandse aanbestedingen wordt minimaal één lokale of regionale partij uitgenodigd om een offerte uit te brengen.
- Heeft een voorbeeldfunctie op het gebied van duurzaam inkopen.
- Heeft een voorbeeldfunctie op het gebied van 'social return'. Social return wordt toegepast bij opdrachten > 200.000 euro.
- Heeft een voorbeeldfunctie op het gebied van 'circulaire economie'. Doelstelling is om 50% circulair in te kopen in 2025.

Circulaire economie

De circulaire economie is een economisch systeem dat gericht is op maximaal hergebruik van producten en grondstoffen waarbij waardevernietiging wordt geminimaliseerd; van verbruik naar gebruik en van lineaire naar circulaire processen. Dit is niet alleen een kwestie van technische innovatie en het reorganiseren van processen, maar ook van slim samenwerken en van bewustzijnsontwikkeling.

Grondstoffen worden duurder en schaarser waardoor deze (soms) lastiger te verkrijgen zijn. Dit heeft invloed op de planning en op de kosten. Het belang van inzicht in welke materialen/grondstoffen zijn toegepast en de staat van de wegen wordt hiermee groter. Een goede registratie vooraf kan het hergebruik achteraf verbeteren. Maar ook kennis van materialen is hierbij van belang. Zodat je weet hoe lang bijvoorbeeld een stoeptegel mee kan voor hoogwaardig hergebruik. Of welk type straatsteen kostentechnisch en circulair het meest waardevast is.

Hergebruik heeft daarmee dus ook een grote invloed op een business case. Heiloo dient haar rol in de circulaire economie verder uit te kristalliseren. De focus daarbij ligt op het reduceren van de hoeveelheid afval en het inzetten van reststromen voor hergebruik als grondstoffen.

Daarnaast zijn de BUCH-gemeenten in 2023 gestart met enkele multidisciplinaire projecten waarin circulariteit is vormgegeven. Ten slotte wordt de circulaire economie geborgd in omgevingsvisies, beleid, contracten, gronduitgifte en in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR). Het is deels afhankelijk van de uitkomsten van bovenstaande projecten wat er specifiek van toepassing is voor het wegenbeleid. Voor nu hanteren de BUCH-gemeenten de circulaire ontwerpprincipes van Rijkswaterstaat als uitgangspunt. (hier zitten nog geen harde eisen aan).



Figuur 5.5: detailfoto's gebakken elementenverhardingen

5.4 Klimaatadaptatie

We zien dat het klimaat aan het veranderen is. Dat vraagt om een inrichting van de ruimte zodat die beter bestand is tegen het veranderende klimaat. Dat wordt klimaatadaptatie genoemd.

Klimaatadaptatie betekent dat de leefomgeving zo wordt ingericht dat de samenleving minder kwetsbaar is voor de gevolgen van klimaatverandering zoals wateroverlast, droogte, hitte, overstromingen en afname van de biodiversiteit.



Heiloo wil een van de duurzaamste gemeenten worden van Nederland en streeft naar een klimaatneutrale energievoorziening in 2040 en het behoud van het groene karakter in en om het dorp. Heiloo geeft in deze ontwikkeling zelf het goede voorbeeld door de volgende opdrachten te formuleren (zie kader).

Speerpunten klimaatadaptatie

- Stimuleer scholen om hun schoolpleinen klimaatadaptief en groen in te richten.
- Geef hoge prioriteit aan de uitvoering van bestaande programma's (klimaat, RES 1.0, circulaire economie en waar dat kan aardgasvrije wijken), inclusief voortzetting van de Plusambitie programma Klimaat na 2023.
- Geef ruimte aan innovatie en nieuwe experimentele ontwikkelingen.
- Betrek bij de uitvoering Heiloo Energie, Duurzaam Heiloo en andere organisaties die vanwege hun kennis en netwerk een belangrijke rol spelen.
- Zet maximaal in op de financierbaarheid van de plannen door beschikbare fondsen vanuit EU, het Rijk en provincie aan te boren en daardoor de kosten voor de gemeente en haar inwoners en ondernemers laag te houden.
- Faciliteer waar mogelijk dat inwoners subsidies en/of leningen kunnen verkrijgen vanuit het Nationaal Isolatieprogramma.
- Ga samen met inwoners, ondernemers, het Waterschap en agrariërs hittestress en hevige wateroverlast zoveel mogelijk voorkomen.
- Ontwikkel een plan om de geluidswal A9 langs Heiloo aan te leggen, waarbij naast geluidswering ook energieopwekking het doel is.

Programma Klimaat 2021-2025

Vanuit de werkorganisatie BUCH wordt ook ingezet op klimaatadaptieve en natuurinclusieve gemeenten. In augustus 2020 is het ambitiesdocument Klimaat 2021-2025 voor de gemeenten Bergen, Uitgeest, Castricum en Heiloo vastgesteld. Het programma Klimaat geeft uitvoering aan de hierin vastgestelde doelen:

- Bijdragen aan de CO₂-reductiedoelstellingen uit het Klimaatakkoord (49% in 2030 ten opzichte van 1990).
- De leefomgeving klimaatbestendig inrichten zoals omschreven in het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie.
- Toewerken naar een circulaire economie in 2050.

Beleid- en uitvoeringsprogramma 2023-2026

In 2023 is vervolgens een overkoepelend Beleidsplan & uitvoeringsprogramma 2023-2026 “Op weg naar klimaatadaptieve en natuurinclusieve gemeenten” opgesteld. Dit plan gaat onder andere in op het beleid van klimaatadaptatie en de kosten voor uitvoeren van activiteiten in het uitvoeringsprogramma 2023-2026. De belangrijkste ambities zijn:

- In 2050 klimaatbestendig, waterrobuust en natuurinclusief.
- Verweven klimaatadaptatie in werkprocessen met betrekking tot inrichting van de openbare ruimte. Daarbij inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties betrekken.
- Garanderen basisveiligheidsniveau voor vitale en kwetsbare functies. Voor wegbeheer zijn dit de hoofdwegen en andere vitale infrastructuur.

Ronald Vennik, wethouder gemeente Heiloo

“Wij nemen onze verantwoordelijkheid om samen met de inwoners onze ambitie om de gemeente Heiloo klimaatbestendig, waterrobuust en natuurinclusief in te richten waar te maken. We betrekken bij projecten bewoners door in de wijken waar we aan de gang gaan mensen bewust te maken dat ze zelf ook water kunnen opvangen op hun dak of in hun tuinen.”

Bijdrage wegbeheer

Wegbeheer kan door materiaalkeuze en keuzes in inrichting bijdragen aan de ambitie van een waterrobuuste en natuurinclusieve inrichting van de openbare ruimte. Ook kijkt Heiloo naar de noodzaak van nieuwe verhardingen. Als besloten wordt dat verharding nodig is, kijkt Heiloo kritisch naar welk type verharding gedurende de technische en economische levensduur het beste aansluit bij het beheer/onderhoud en past bij de functie. Maar ook wordt gekeken naar de bijdrage in het klimaatadaptiever en biodiverser inrichten van de openbare ruimte.

Voorbeelden zijn het aanleggen van waterbergende straten en het aanbrengen van drempels en trottoirbanden op de juiste plekken, zodat het afstromend regenwater op de juiste wijze gestuurd wordt om wateroverlast en droogte tegen te gaan.

Rehabilitatie

De meeste winst is te behalen bij groot onderhoud en rehabilitatie. Vanzelfsprekend is dit bij klein onderhoud minder. Bij groot onderhoud en herinrichting moeten uiteraard de beheervelden wegen, riolering en groen nauw samenwerken.

In uitvoering is het plan Noordwest, waarin diverse technieken worden toegepast om het hemelwater te laten infiltreren in de ondergrond (waterpasserende bestrating in combinatie met een drainage-transportriool) en het aanbrengen van minder verharding en meer groen. Ook bewoners zijn nauw betrokken bij het project, worden uitgebreid geïnformeerd en werken voor een groot gedeelte mee aan de afkoppeling van hemelwater. Het onderhoudsregime is aangepast aan de nieuwe waterpasserende bestrating.

Groen tenzij

Tevens zijn er mogelijkheden om verhardingen om te vormen tot groen. Daar waar nodig probeert Heiloo verharding te vervangen door groen. Hierbij wordt het groenbeleid gevolgd. Bij herinrichting en groot onderhoud wordt waar mogelijk de verharding vervangen door groen. Dat is goed tegen wateroverlast, droogte en hittestress en goed voor de biodiversiteit. Daarnaast kan dat een positief effect hebben op de verkeersveiligheid (langzamer verkeer). Zo kunnen bewoners samen genieten van een prettige, gezonde en natuurlijke leefomgeving.

Als verharding nodig is dan wordt gekeken welk type verharding gedurende de technische en economische levensduur het beste aansluit bij het beheer/onderhoud en de functie maar ook bijdraagt aan het klimaatadaptiever en biodiverser inrichten van de openbare ruimte. Dit alles draagt bij aan een prettige en leefbare openbare ruimte.

5.5 Samenwerking

Heiloo wil de komende jaren inzetten op het verbeteren van de samenwerking, waaronder het verbeteren van de interne samenwerking tussen disciplines en afdelingen binnen de werkorganisatie BUCH, maar ook van de externe samenwerking met het maatschappelijk middenveld, ondernemers, verenigingen en vooral inwoners.

Participatiebeleid

In 2022 is het participatiebeleid van Heiloo vastgesteld. Dit is een actueel beleid waar het college invulling aan moet gaan geven. Het beleid geeft invulling aan de behoefte van de inwoners van Heiloo aan een meer open en transparantere manier van werken en een luisterende houding.

De inwoners willen meer meepraten, zeker wanneer het gaat om de inrichting van de eigen omgeving, wonen en duurzaamheid/energie. In de eigen buurt gaat de voorkeur uit naar meebeslissen. Bij het uitwerken van dit collegeprogramma is participatie daarom een wezenlijk onderdeel. De focus ligt daarbij op het vroegtijdig betrekken van alle belanghebbenden (inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen) bij het proces, zowel bij de voorbereiding, uitwerking als bij de besluitvorming van een project of activiteit.

Omgevingswet

Met de komst van de Omgevingswet wordt participatie verplicht. Omdat participatie altijd maatwerk is, schrijft de wet niet voor hoe de participatie moet plaatsvinden.

Participatie volgens de omgevingswet

"Het in een vroegtijdig stadium betrekken van belanghebbenden (burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen) bij het proces van de besluitvorming over een project of activiteit."

Bedrijfsplan BUCH

Ook in het bedrijfsplan van de BUCH is aandacht voor participatie. In 2019 is het programma dienstverlening van de BUCH geactualiseerd tot de notitie "Nieuw Tij". Er wordt ingezet op betere samenhang tussen de thema's dienstverlening, participatie, communicatie en informatie. Het bedrijfsplan BUCH schetst een vergezicht over de participatieve overheid.

5.6 Integraal beheer

Het traditionele beheer van de openbare ruimte kenmerkt zich door een object- en disciplinegerichte benadering. Voor wegen, groen, water, afval en verlichting werd het beheer afzonderlijk georganiseerd. De huidige manier van beheren wordt integraal beheer genoemd.

Deze wijze van beheren beoogt de openbare ruimte en de belanghebbenden integraal te benaderen. Integraal beheer is daarom meer dan alleen een technische benadering. Het heeft ook te maken met betrokkenheid van belanghebbenden en tevredenheid van gebruikers bij de openbare ruimte.

Om de kosten zo laag mogelijk te houden en de overlast voor burgers en bedrijven te beperken, worden investeringen in wegen zoveel mogelijk uitgevoerd in combinatie met onderhoud aan riolering en het onderhoudsprogramma van nutsbedrijven (PWN, Liander, KPN en dergelijke). Deze integrale aanpak is van belang om Heiloo duurzaam en klimaatbestendig te maken en te houden.

Heiloo wil met dit beleidsplanwegen verdere invulling geven aan integraal beheer. De belangrijkste kerndoelen zijn hierbij (zie kader):

De kerndoelen zijn:

- Kwaliteitsgestuurd beheren.
- Betrokkenheid d.m.v. burgerparticipatie.
- Wijkgericht werken.
- Tevreden gebruikers van de openbare ruimte.
- Doelmatige inzet mens en middelen.

De aanpak om de kerndoelen te bereiken is assetmanagement. Bij assetmanagement staat de (eind)gebruiker centraal en wordt de openbare ruimte onderhouden tegen minimale kosten en maximaal rendement. Met andere woorden: Heiloo beheert de openbare ruimte professioneel en klantgericht.

5.7 Data op orde

Om de gemeente goed te kunnen onderhouden en beheren is het essentieel om te weten wat we hebben. Data vervult een steeds grotere rol in ons dagelijks bestaan. Dit geldt ook voor het beheer van onze wegen. Hoe meer data beschikbaar is hoe efficiënter en beter we overwegingen kunnen maken en risico's kunnen inschatten. Het op orde hebben van al deze data is een eerste voorwaarde om duurzaam beleid voor het beheer en onderhoud op te stellen. Maar dit zorgt tegelijkertijd voor grotere uitdagingen in de manier waarop we deze data verwerken en beheren.

Ook voor de komende planperiode is het van belang dat veranderingen in het areaal voortdurend in het datasysteem worden doorgevoerd. Databeheer speelt een steeds grotere rol en uitdaging. In de komende planperiode gaat Heiloo intern verder werken aan de processen om dit verder te optimaliseren.

Hoe pakken we
het aan?

6. Hoe pakken we het aan?

Met de voorgaande hoofdstukken is inzichtelijk gemaakt waar Heiloo staat, wat er op de gemeente afkomt en wat belangrijk is vanuit het beleidsperspectief. In dit hoofdstuk is dit concreet vertaald naar een beheerstrategie en onderhoudsstrategie. Deze strategieën vertalen de beleidskaders naar concrete beheer- en onderhoudsdoelen. De strategieën vertellen hoe Heiloo de zaken gaat organiseren.

6.1 Beheerstrategie

Beheer betekent letterlijk de zorg en verantwoordelijkheid hebben voor iets. Het is een breed palet aan activiteiten die gericht zijn op het in stand houden en laten functioneren van de openbare ruimte. Beheeractiviteiten zijn onder andere het inventariseren, inspecteren en onderhouden van het wegenareaal. Maar ook het toezien op een juiste registratie, financiën, prioritering en planning.

De beheerstrategie van Heiloo is gebaseerd op vijf pijlers. Deze pijlers zijn de kaders waarbinnen de beheerstrategie zich kan manifesteren:

- wettelijke verplichtingen;
- beleid en bestuurlijke wensen;
- veiligheid/leefbaarheid/duurzaamheid;
- wensen inwoners en belanghebbenden;
- externe invloeden.

CROW Wegbeheersystematiek

In Nederland is de systematiek voor wegbeheer gestandaardiseerd door het CROW, publicatie 147. Deze systematiek is geschikt voor het plannen en begroten van het noodzakelijk constructief wegonderhoud en het vaststellen van de aanwezige kwaliteit. Met de CROW-systematiek voor wegbeheer wordt beoogd om aan de hand van de conditie van verhardingen een verantwoorde en gemotiveerde onderhoudsplanning en -begroting op te stellen.

Voor het uitvoeren van het beheer en onderhoud gebruikt Heiloo de richtlijnen van de CROW-wegbeheersystematiek als uitgangspunt. Daarmee wordt een landelijk geaccepteerde en gehanteerde methodiek toegepast binnen de lokale context. In bijlage 2 staat de CROW-wegbeheersystematiek nader beschreven.

Globale visuele wegininspectie

Een belangrijk onderdeel van de CROW-wegbeheersystematiek is het periodiek uitvoeren van een globale visuele wegininspectie conform een vastgestelde methodiek. Daarbij worden wegverhardingen per wegvakonderdeel beoordeeld op aanwezige schade, in ernst (licht, matig, ernstig) en omvang (gering, enig, groot). Indien noodzakelijk wordt de inspectie gevolgd door een detailinspectie, een valgewichtdeflectiemeting en/of een asfaltonderzoek met boormonsters.

Om een actueel overzicht te houden over de onderhoudssituatie van de wegen worden alle wegen tweejaarlijks geïnspecteerd en omgezet naar een planning. Deze inspecties vinden plaats op basis van de CROW-normen (CROW-publicatie 146a en 146b).

Prioritering beheer

Als het beschikbare budget voor onderhoud lager is dan het benodigde budget, dan wordt het noodzakelijk onderhoud uitgesteld. Het is dan wenselijk om prioriteiten te stellen. Het beschikbare budget wordt dan verdeeld over de wegvakonderdelen die conform het beleid prioriteit hebben. De volgende prioriteringen zijn vastgesteld voor de komende tien jaar.

Prioritering beheer

- Veiligheid en duurzaamheid gaat boven comfort en aanzien.
- Bij groot onderhoud hebben voet- en fietspaden een hoge prioriteit vanwege de kwetsbaarheid van de gebruikers.
- Op hoofdwegen heeft asfalt hogere prioriteit vanwege kans op kapitaalvernietiging bij uitgesteld onderhoud.
- Bij groot onderhoud hebben de extensief gebruikte wegen een lage prioriteit.
- Bij klein onderhoud wordt geprioriteerd naar gebruiker en naar de intensiteit van het gebruik.

Daarnaast wordt, in het kader van integraal beheer, ook gekeken naar de wensen van andere disciplines en daarbij behorende uitvoeringsplannen.

6.2 Onderhoudsstrategie

Onderhoud is een belangrijk onderdeel van beheer. Onderhoud aan wegen is gericht op het zo lang mogelijk in stand houden van de verhardingen met tijdig, preventief en levensduurverlengende onderhoudsmaatregelen.

Kwaliteitsniveau

De kwaliteit van de openbare ruimte wordt bepaald door drie factoren: het inrichten van de openbare ruimte, het reguleren en stimuleren van het dagelijks gebruik en het kwaliteitsniveau. Met name dit laatste wordt sterk beïnvloed door beheerkeuzes. Door beheerhandelingen kan de openbare ruimte op een bepaald kwaliteitsniveau komen. Welke niveau dit is, is bepaald in dit beleidsplan.

Classificatie

Het niveau van onderhoud kan op verschillende manieren geclassificeerd worden. In Heiloo wordt op basis van de inspectieresultaten de kwaliteit van het verhardingsareaal bepaald. Dit wordt gedaan met de driepuntschaal van het CROW (voldoende, matig, onvoldoende). De driepuntschaal van het CROW wordt ook wel de technische kwaliteit genoemd en is specifiek voor wegbeheer.

Naast de technische kwaliteit heeft het CROW ook een beeldkwaliteitsladder gedefinieerd. Deze bestaat uit een vijfpuntschaal (A+, A, B, C en D) conform Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte (KOR) 2023 (publicatie 735). In bijlage 3 staat een tabel met een vergelijking van de verschillende kwaliteitsniveaus.

Gewenst kwaliteitsniveau

Binnen dit beleidsplan wordt voorgesteld om de volgende kwaliteitsniveaus te hanteren:

- stationsomgeving/winkelgebieden kwaliteitsniveau A;
- woonwijken/woonerven kwaliteitsniveau B;
- buitengebieden kwaliteitsniveau C.

Het buitengebied bestaat voornamelijk uit extensief gebruikte wegen. Dit zijn wegen en paden die veelal naar een of meerdere erven lopen, die doodlopen of anderszins zeer beperkt gebruikt worden. Vanuit de risicogedachte is het aanvaardbaar om deze wegen op een lager niveau C te onderhouden gezien de gebruiksfunctie en de gebruikersintensiteit.

Onderhoudstypen

Na de aanleg van een weg loopt deze als gevolg van onder andere slijtage en weersinvloeden in kwaliteit terug. Om de levensduur te verlengen en de wegen veilig te houden is er onderhoud nodig. Heiloo onderscheidt de volgende onderhoudstypen voor wegen (zie kaders):

Klein onderhoud (Fixi-meldingen)

Klein onderhoud is ernstige schade met geringe omvang (maximaal 1% van het wegvakonderdeel). Hieronder wordt onder andere verstaan het herstellen van plaatselijke schades zoals verzakkingen, opgroeiende wortels, gaten in het wegdek en kapot gereden trottoirs.

Een ander kenmerk van klein onderhoud is dat het niet te plannen is en een incidenteel karakter heeft. Bijvoorbeeld het herstellen van plaatselijke verzakkingen. Voor herstel van deze schades heeft Heiloo een raamcontract met een aannemer. Herstel vindt afhankelijk van de ernst uiterlijk binnen twee weken plaats.

Groot onderhoud

Groot onderhoud bestaat uit onderhoudsmaatregelen die een planmatig karakter hebben. Deze maatregelen dragen bij aan een structurele kwaliteitsverbetering van het wegenareaal en worden jaarlijks uitgevoerd naar aanleiding van de resultaten uit de wegininspectie.

Groot onderhoud omvat maatregelen met een grotere omvang, waarbij bijvoorbeeld het wegdek en zo nodig opsluitingen van de gehele weg of van een groot gedeelte van de weg worden opgeknapt. Hierbij wordt veelal het materiaal hergebruikt en verandert er niets aan de inrichting van het wegvak en de constructie van de wegfundering.

Vervanging

Vervanging zijn grootschalige onderhoudsmaatregelen met de omvang van een gehele straat die vaak van gevel tot gevel gereconstrueerd wordt. Hierbij worden meestal nieuwe materialen gebruikt en wordt de onderliggende funderingsconstructie geoptimaliseerd.

In Heiloo hebben de wegen, mede vanwege de goede ondergrond, een technische levensduur van gemiddeld vijftig jaar (gebakken materialen honderd jaar). Doordat de wegen zeer lang meegaan, komen reconstructies door beëindiging van de levensduur nauwelijks voor. De wegen in Heiloo worden meestal al voor ze het einde van de levensduur hebben bereikt om maatschappelijke of beleidsmatige redenen ingrijpend veranderd.

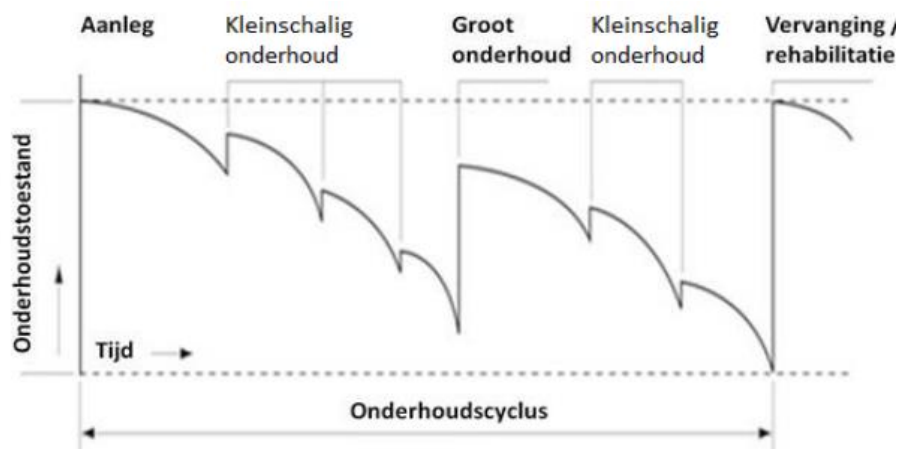
Het initiatief voor vervanging van de gehele constructie komt dus vrijwel altijd voort uit de behoefte aan herinrichting of rioleringswerkzaamheden en niet vanuit het aflopen van de technische levensduur. Voor deze reconstructies worden separate integrale kredieten aangevraagd en de kosten komen zodoende niet ten laste van de onderhoudsbegroting.

Onderhoudsstrategie

De onderhoudsstrategie van Heiloo is gebaseerd op een theoretisch kwaliteitsverloop van een weg (figuur 6.1). Tussen het moment van aanleg en de vervanging aan het einde van de technische levensduur van de weg vindt regelmatig klein en groot onderhoud plaats om ervoor te zorgen dat de weg heel en veilig blijft. Vervanging vindt plaats indien een onderhoudsmaatregel niet meer het gewenste effect oplevert en varieert per type verharding:

- betonstraatstenen/-tegels na circa veertig jaar;
- asfalt complete opbouw met fundering na circa vijftig jaar;
- gebakken straatstenen na circa honderd jaar;
- prefab betonplaten na circa honderd jaar.

Vervanging is het begin van een nieuwe levenscyclus. Het beheer van wegverhardingen binnen Heiloo is erop gericht een weg zo lang mogelijk te behouden.



Figuur 6.1: schematische weergave van de onderhoudscyclus van wegen

Onderhoudsactiviteiten

De beheerder in het openbaar gebied draagt verantwoording voor het in stand houden van de openbare ruimte. Dit beleidsplan vormt het sturingsdocument voor de verschillende onderhoudsactiviteiten. Op basis van dit plan kunnen vervolgens de volgende jaarlijks terugkerende activiteiten worden onderscheiden:

Onderhoudsactiviteiten

- inspectie;
- maatregeltoets;
- jaarplan (grootonderhoud);
- meerjarenplan (integrale planning reconstructie).

Inspectie

De CROW-wegbeheersystematiek is geïntegreerd in het wegbeheersysteem van Heiloo. De wegen worden 1x per 2,5 jaar geïnspecteerd door een extern ingehuurd bureau, dat volgens de CROW-methode Visuele Inspectie (CROW-publicatie 146a en Schadecatalogus 146b) inspecteert. Het wegbeheersysteem wordt gevuld met deze gegevens en berekent met behulp van een aantal parameters de onderhoudsmaatregelen.

Maatregeltoets

De uiteindelijke onderhoudsmaatregelen worden bepaald door het beleid, de situatie ter plaatse, de wensen en werkzaamheden op gebied van verkeersveiligheid, het riooluitvoeringsplan, het groenbeheerplan, de klachten van inwoners, enz. Dit te samen wordt een maatregeltoets genoemd.

Jaarplan

Na deze toets komen de maatregelen op de uitvoeringslijst voor onderhoudswerken van dat jaar terecht. Dit wordt een jaarplan genoemd. Indien nodig wordt een prioritering aangebracht.

Meerjarenplan

Vanuit de maatregeltoets komen ook groot-onderhoud-locaties naar boven die in de komende jaren in aanmerking komen voor reconstructie. Deze gegevens worden gedeeld in een integraal multidisciplinair overleg. Aan de hand van dit overleg wordt een integraal meerjarenprogramma opgesteld. Dit is een voorlopige en volatiele planning die onderhevig is aan politieke invloeden, invloeden van externe oorzaken en budgettaire keuzes.

Wat kost het?

7. Wat kost het?

Om goed wegbeheer te kunnen voeren is een balans nodig tussen onderhoudsbehoefte en beschikbaar budget. In dit hoofdstuk staan de beschikbare budgetten voor de periode 2025-2029 én de budgetten die nodig zijn om het noodzakelijke onderhoud uit te voeren.

7.1 Budgetten

De beschikbare middelen voor wegbeheer zijn te verdelen in een categorie exploitatie en investering. De categorie exploitatie is weer onderverdeeld in de volgende posten: groot onderhoud, klein onderhoud, markeringen en overige. In onderstaande tabel staan de beschikbare budgetten voor de periode 2025-2029.

Werkzaamheden	Budget (€)*				
	2025	2026	2027	2028	2029
Exploitatie	620.000	615.000	610.000	610.000	610.000
<i>Groot onderhoud</i>	485.000	475.000	475.000	470.000	470.000
<i>Klein onderhoud</i>	70.000	75.000	70.000	75.000	75.000
<i>Markeringen</i>	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000
<i>Overige</i>	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Investing (fietspaden)	207.000	207.000	207.000	207.000	207.000

Tabel 7.1: budgetoverzicht. *Genoemde bedragen zijn exclusief indexatie volgens CBS.

7.1.1 Groot onderhoud

Het exploitatiebudget voor groot onderhoud is opgesplitst in een budget voor asfaltonderhoud van circa € 300.000,00 en elementen onderhoud van circa € 175.000,00 per jaar. Het groot onderhoud wordt planmatig ingezet op basis van de leeftijd en de kwaliteit van de weg.

7.1.2 Klein onderhoud

Het klein onderhoud is opgesplitst in een deel voor elementen (€ 50.000,00) en asfalt (€ 25.000,00). Het klein onderhoud (veelal op basis van Fixi-meldingen) wordt niet planmatig besteed maar heeft een incidenteel karakter.

7.1.3 Investeringsen

Heiloo kent een doorlopend investeringsprogramma voor het omvormen van asfalt fietspaden naar prefabbetonplaten. Dit investeringsprogramma heeft een doorlooptijd van twaalf jaar en is gestart in 2019 en loopt door tot 2030. Jaarlijks is hiervoor een budget beschikbaar van circa € 207.000,00. In 2024 is dit bedrag hoger omdat er in 2022 en 2023 geld gereserveerd is voor een groter project in 2024/2025.

In enkele gevallen dient dit investeringsbedrag ook als aanjaagbudget voor subsidiemogelijkheden voor (regionale) doorfietsroutes. Hierbij kunnen afhankelijk van locatie en uitvoering bepaalde subsidies verkregen worden. Dit betreft een specifiek budget wat niet meegeteld wordt in de budgettaire planningen van het reguliere onderhoud.

Investeringsen drukken niet direct op het exploitatiebudget, maar er worden wel kapitaallasten doorgerekend.

Kapitaallasten

Op het moment dat een investeringsproject in gebruik wordt genomen, wordt de investering geactiveerd en overgeboekt naar de materiële vaste activa. Vanaf dat moment wordt over het project afgeschreven en rente toegerekend. Deze afschrijvingskosten en rentelasten vormen samen de kapitaallasten en zijn een belangrijke vaste kostenpost binnen de begroting.

7.1.4 Markeringen

Wegmarkeringen kunnen op drie manieren uitgevoerd worden, namelijk in gekleurde verharding, wegverf en thermoplast. Wegverf en thermoplast zijn onderhevig aan slijtage en hebben daarom periodiek onderhoud nodig. Binnen het budget asfaltonderhoud wordt er jaarlijks circa € 40.000,00 gereserveerd voor onderhoud aan markeringen.

7.1.5 Overige

Onder overige vallen diverse kostenposten zoals het onderhoudscontract Heerenweg (fietsstraat), kosten afval- en depotonderhoud, inkoop klein straatwerk, onderhoud parkpaden, etc.

7.2 Onderhoudsplanningen

De onderhoudsplanningen zijn door de wegbeheerder afgeleid uit het beheersysteem Gisib. Dit beheersysteem bevat alle areaaldata en inspectiegegevens en is door het CROW gecertificeerd voor de wegbeheersystematiek 2019 (Publicatie 147). Er wordt hierin onderscheid gemaakt in een basisplanning en budgetplanning.

Het doel van een basisplanning is om te bepalen wat het achterstallig onderhoud is op dit moment en wat er aan onderhoudsbudget nodig is om het gehele areaal aan de CROW-richtlijnen te laten voldoen. De basisplanning gaat daarbij uit van een oneindig beschikbaar budget (fictief budget).

Een budgetplanning daarentegen houdt juist wel rekening met een bestaand budget. Het doel van de budgetplanning is om te laten zien welke maatregelen daadwerkelijk uitgevoerd kunnen worden met het huidige budget en wat de gevolgen hiervan zijn op de kwaliteitsverloop van het areaal.

Onderhoudsbehoefte

De onderhoudsbehoefte is het onderhoud dat nodig is om de verhardingen op kwaliteitsniveau B te brengen en te houden. De onderhoudsbehoefte wordt bepaald op basis van inspecties en onderhoudsplanningen, waarbij schades en maatregelen worden vastgesteld. De onderhoudsbehoefte wordt uitgedrukt in geld zodat de budgetten hierop aangepast kunnen worden.

Budgetten voor investeringen zijn niet meegenomen in de budgetplanning. Investeringsgelden hebben een incidenteel karakter en zijn specifiek toegewezen aan een project. Daarmee zijn ze per definitie niet mee te nemen in een financiële meerjarenplanning. De projecten waar de investeringen betrekking op hebben zijn middels fixaties in de maatregeltoets vastgelegd en zijn daardoor niet meer meegerekend in de basis- en budgetplanning.

7.2.1 Basisplanning

De resultaten van de basisplanning zijn weergegeven in tabel 7.2 hieronder. De basisplanning plant vijf jaar vooruit. Er is géén lange-termijn-planning gemaakt op basis van cyclusbedragen omdat na vijf jaar een herijking van de financiële gegevens en de basisplanning plaatsvindt (op basis van nieuw ingewonnen inspectie- en kwaliteitsgegevens). De berekening van de planning is tot stand gekomen op basis van de gedragsmodellen van de CROW-systematiek.

De basisplanning laat zien dat er in 2024 achterstallig en regulier onderhoud aanwezig is ter hoogte van circa 2,4 miljoen euro. De achterstand wordt veroorzaakt doordat circa 8% van het wegenareaal een achterstallige onderhoudsstatus heeft (D).

Jaar	Planning (€)
2024	€ 2.420.000
2025	€ 663.000
2026	€ 908.000
2027	€ 650.000
2028	€ 719.000
Tot.	€ 5.360.000

Tabel 7.2: basisplanning

7.2.2 Budgetplanning

Met de CROW-systematiek is het mogelijk om middels een budgetplanning te laten zien welk onderhoud je kan uitvoeren met het huidige beschikbare budget. De budgetplanning is uitgevoerd met zogenaamde fixaties. Dat betekent dat kosten of planjaren van bepaalde wegen zijn vastgezet. Dit zijn bijvoorbeeld wegen waarvan het planjaar en de maatregel voor uitvoering al bekend zijn. De fixaties en omvormingen komen niet ten kosten van het exploitatiebudget. Deze worden betaald vanuit (aan te vragen) investeringen. In de budgetplanning zijn deze kosten op nul gezet.

Fixaties

Het fixeren van maatregelen houdt in dat bepaalde onderhoudsmaatregelen worden toegewezen aan vastgestelde planjaren binnen de onderhoudsplanning. Door planjaren en maatregelen te fixeren krijgt de wegbeheerder een nauwkeuriger beeld van de onderhoudsbehoefte en de beschikbare budgetten voor de resterende wegen.

De budgetplanning geeft tevens inzicht in de omvang van het onderhoud dat niet uitgevoerd kon worden omdat het budget niet toereikend is geweest. Dit wordt doorgeschoven onderhoud genoemd en wordt zichtbaar gemaakt in het zesde planjaar (2029). Het doorgeschoven onderhoud (€ 904.000) valt lager uit dan verwacht. Dit wordt veroorzaakt door het aanmerken van onderhoud als investering (omvormen asfalt -gebakken). Wanneer dit onderhoud niet als investering wordt aangemerkt, dan zal de doorgeschoven achterstand oplopen tot circa €2.771.000.-.

Jaar	Budget (€)*	Groot onderhoud (€)
2025	€ 480.000	€ 484.000
2026	€ 475.000	€ 475.000
2027	€ 470.000	€ 474.000
2028	€ 470.000	€ 469.000
2029	€ 470.000	€ 904.000

Tabel 7.3: budgetplanning en doorgeschoven onderhoud. *exclusief wegmarkeringen en overige

Tabel 7.3 laat zien dat er doorgeschoven onderhoud ontstaat bij het huidige groot-onderhoud-budget. Dit doorgeschoven onderhoud wordt grotendeels veroorzaakt door achterstallig onderhoud dat niet in het eerste jaar wordt weggewerkt en de kapitaalvernietiging die daarop volgt.

Kapitaalvernietiging

Kapitaalvernietiging op asfalt treedt op bij uitstel van noodzakelijke onderhoudsmaatregelen waardoor een zwaardere, omvangrijkere en duurdere maatregel nodig is.

7.3 Scenario's

Om de financiële koers voor de komende jaren te bepalen zijn er twee scenario's uitgeschreven. De keuze voor een scenario bepaalt het benodigd budget. Hieronder staan de scenario's uitgewerkt waaruit gekozen kan worden.

7.3.1 Scenario A: huidige beheerkoers doorzetten

Huidige koers aanhouden van risicogestuurd onderhoud met prioriteit op de gevoelige weggebruiker (voetgangers en fietsers). Onderhoud aan rijbanen in elementenverharding wordt zoveel mogelijk uitgesteld naar opvolgende planjaren (gevolg structurele ombuiging 2024, 10% (€ 64.000,-), Fietspaden en voetpaden hebben voorrang in onderhoud. Per toekomstig omvorming-project wordt separaat een investeringen aangevraagd. Noodzakelijk onderhoud wat niet in de komende vijf planjaren kan worden uitgevoerd wegens budgettekort, wordt doorgeschoven naar opvolgende planjaren. Te verwachten achterstand doorgeschoven onderhoud na 5 planjaar € 2.771.000,-.

7.3.2 Scenario B: scenario A + impuls duurzaamheid

Huidige koers aanhouden van risicogestuurd onderhoud met prioriteit op de gevoelige weggebruiker (voetgangers en fietsers). Onderhoud aan rijbanen in elementenverharding wordt zoveel mogelijk uitgesteld naar opvolgende planjaren. Te verwachten achterstand doorgeschoven onderhoud na 5 planjaren € 904.000,-.

Investeringsprogramma Duurzaamheid/Klimaatadaptatie 2025-2034

Om duurzaamheid, klimaatadaptatie, circulaire openbare ruimte en leefbaarheid binnen het wegbeheer een impuls te geven wordt een doorlopend investeringsprogramma aangevraagd voor de komende tien jaar (2025-2034) ter hoogte van € 700.000,- p/j.

35000 m2 Asfalt erftoegangswegen (30km/u ETW) structureel omvormen naar gebakken straatstenen.

- Door toekennen investeringsprogramma is het mogelijk om meerjarige raamovereenkomsten op de markt te brengen t.b.v. inkoop materialen als ook het contracteren van een uitvoerende partij tegen vaste prijzen.
- Door toekennen investeringsprogramma wordt grote maten van efficiëntie behaald zowel in tijd (personeel) als ook financieel (vaste prijzen).
- Omvorming van asfalt naar gebakken materialen maakt het mogelijk om de afschrijvingstermijn investering te verlengen van 30 jaar naar 50jaar.
- Omvorming asfalt naar gebakken materialen geeft een cumulatieve structurele besparing in beheerkosten. De besparing in beheerkosten is structureel jaarlijks € 10.500,- na 10 jaar € 105.000,- p/j.
- Besparing beheerkosten kan structureel ten goede komen van de kapitaallasten doorlopend investeringsprogramma. Met andere woorden, de werkelijke kapitaallasten die ten kosten komen van de begroting zijn minimaal.

Dit investeringsprogramma valt binnen de planning regulier planmatig groot onderhoud en staat los van grootschalige reconstructieprojecten zoals Zeeweg/Stationsweg, Vennewatersweg, Zevenhuizerlaan en Westerweg, etc.

Waar moeten we
op letten?

8. Waar moeten we op letten?

In dit hoofdstuk staan de aandachtspunten voor de komende jaren. Deze lijst is niet uitputtend, maar geeft de belangrijkste onderwerpen aan waar Heiloo de komende jaren op gaat letten.

8.1 Kwaliteit en investeringen

De kwaliteit voldoet nog niet aan het landelijke gemiddelde van 9% onvoldoende. Dit wordt mede veroorzaakt door een groot aantal slechte asfaltwegen. Deze wegen zijn te verdelen in twee categorieën:

- asfaltwegen binnen woonerven/woonstraten
- extensief gebruikte wegen (circa 13.000 m²).

De asfaltwegen binnen woonerven/woonstraten hebben een lage prioritering in onderhoud omdat ze de komende jaren voor omvorming van asfalt naar gebakken materialen in aanmerking komen. Deze worden op basis van projectmatige investeringen uitgevoerd.

De extensief gebruikte wegen hebben de afgelopen beleidsperiode een lage prioritering gehad in onderhoud. Daarmee heeft er indirect ook kapitaalvernietiging plaatsgevonden. Een aanzienlijk deel van deze extensief gebruikte wegen is van een technisch onvoldoende kwaliteit waarbij groot onderhoud niet meer afdoende is en een volledige reconstructie gewenst is. Dit moet de komende periode middels projectmatige reconstructies en investeringen hersteld worden.

8.2 Kwetsbare weggebruikers

Bij groot onderhoud en klein onderhoud hebben voet- en fietspaden een hoge prioriteit vanwege de kwetsbaarheid van de gebruikers. Een losliggende stoeptegel levert immers meer valgevaar op dan een slijtende asfalttoplaag op een rijbaan.

8.3 Duurzaam wegbeheer

Vanuit wegbeheer kan er een significante bijdrage geleverd worden aan de doelstellingen voor een duurzame, klimaatadaptieve en leefbare openbare ruimte. De volgende twee pijlers krijgen daarom komende jaren extra aandacht:

- duurzaam inkoopbeleid;
- duurzame herinrichting.

De ambitie is om bij reconstructies een nieuwe inrichting te ontwerpen op basis van een theoretische levensduur van minimaal vijftig jaar. Hierbij spelen de pijlers veiligheid, duurzaamheid, klimaatadaptie en leefbaarheid een grote rol. Erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen wegtype 5 (30km/u) worden waar mogelijk omgevormd van asfalt naar gebakken materialen.

De mate waarin we kunnen investeren in duurzame herinrichtingen is afhankelijk van het gekozen scenario en het beschikbaar komen van een investeringsprogramma. Vanuit de exploitatiebudgetten is er geen ruimte voor het doen van investeringen en daarom kan zodoende slechts beperkt worden bijgedragen aan de duurzaamheidsambities.

8.4 Financiën

Momenteel bestaat er een achterstand in het regulier onderhoud. De aankomende vijf jaar staan in het teken om deze achterstand weg te werken. Veelal is het onderhoud al geprogrammeerd, maar wordt gewacht op uitvoering. Een deel van de achterstand wordt als investering opgepakt via integrale herinrichtingsprojecten. De overige achterstand wordt betaald vanuit het exploitatiebudget.

Daarnaast wordt het exploitatiebudget ingezet om het regulier groot onderhoud uit te voeren. Hiermee wordt voorkomen dat nieuw achterstallig onderhoud ontstaat. Het voorkomen van achterstallig onderhoud is van belang om kapitaalvernietiging op asfalt te voorkomen.

Met de huidige budgetten blijft er na vijf jaar een achterstand bestaan. Er is daarom ook vanuit de exploitatiebudgetten weinig financiële ruimte voor tegenvallers en om structureel invulling te geven aan de ambities ten aanzien van duurzaamheid en circulariteit. Aan deze ambities zal de gemeente voornamelijk invulling kunnen geven middels integrale (herinrichtings)projecten waarbij aparte investeringsbudgetten worden aangevraagd.

De koers die we hierin gaan varen wordt bepaald door het gekozen scenario (A, of B). Bij scenario A wordt op dezelfde voet doorgegaan (rekening houdend met de ombuiging 10%). Bij scenario B wordt een investeringsprogramma aangevraagd om de duurzaamheid, klimaat en circulariteit ambities te verwezenlijken.

Bijlagen

Bijlage 1 Beleidskaders

	Relatie wegenbeleid
Collegeprogramma 2022-2026	Het collegeprogramma 2022-2026 heeft de titel 'Heiloo Natuurlijk!'. Het collegeprogramma is een akkoord op hoofdlijnen en zoomt in op een aantal belangrijke thema's. Deze thema's worden verder uitgewerkt in beleidsplannen, beheerplannen en uitvoeringsplannen.
Omgevingsvisie	Onze gemeente is een prachtige gemeente. We kunnen in Heiloo goed wonen, recreëren en werken. We willen ervoor zorgen dat we in 2040 nog steeds die gezonde en prettige gemeente zijn. Hoe, dat bepalen we samen met onze inwoners. Dit schrijven we op in de Omgevingsvisie Heiloo 2040. De gemeenteraad stelt de omgevingsvisie begin 2023 vast.
Toekomstvisie Heiloo	De toekomstvisie 2030: de kracht van Heiloo is gemaakt door inwoners, maatschappelijke instellingen, ondernemers en de gemeente Heiloo. Belangrijk uitgangspunt bij het maken van de visie was: de toekomst maken we samen. Op bijeenkomsten, maar ook via social media, brieven, e-mail en ansichtkaarten konden mensen uit Heiloo meedenken. De Toekomstvisie 2030 is de basis voor een structuurvisie en strategische visie. De belangrijkste waarden zijn: • Er is fysieke ruimte, er is ruimte voor initiatieven, er wordt ruimte gegeven aan elkaar, en er is ruimte voor wonen, werken en recreëren. • Heiloo ligt niet alleen in een groene omgeving, ook bij huis is de natuur dichtbij. • Mensen in Heiloo gaan in 2030 bewust om met elkaar en met hun omgeving, en zij voelen zich met elkaar verbonden
Structuurvisie 2030	In de structuurvisie 2030: koers in beeld geeft Heiloo haar kijk op de ruimtelijke en fysieke ontwikkeling van het dorp. We letten daarbij op de gevolgen voor inrichting en gebruik van het grondgebied. Dit biedt een kader voor het nader uit te werken ruimtelijk beleid dat bijvoorbeeld wordt vastgelegd in bestemmingsplannen. De belangrijkste speerpunten uit de structuurvisie die een relatie hebben met wegbeheer zijn: Klimaatverandering Op welke wijze bij de inrichting van de openbare ruimte moet worden gereageerd op klimaatverandering, wordt nader onderzocht. Dit kan de beleving van de openbare ruimte ten goede komen, maar dat is ook in relatie tot de kosten een punt van aandacht. Waterberging en infiltratie Zowel bij stedelijke ontwikkelingen als in de bestaande situatie, vindt er een versnelde afvoer van regenwater plaats als gevolg van de verharding (daken, straten, parkeerplaatsen, etc.). Voor natte periodes is een robuust watersysteem met voldoende oppervlakte nodig. Belevingskwaliteit openbare ruimte Bij herinrichting van de openbare ruimte t.b.v. parkeren, spelen, bewegen, groen, waterberging en dergelijke zal het uitgangspunt voor het ontwerp het versterken van het dorpskarakter en (sociale) veiligheid zijn.
Beleidsplan & Uitvoeringsprogramma	Het document is getiteld "Op weg naar klimaatadaptieve en natuurinclusieve gemeente" en beschrijft hoe de gemeenten zich voorbereiden op klimaatverandering en de afname van biodiversiteit.

2023-2026 (Buch)	Buch heeft de ambitie om in 2050 klimaatbestendig, waterrobuust en natuurinclusief te zijn. Daarnaast moet klimaatadaptatie verweven zijn in werkprocessen m.b.t de inrichting ruimte van de openbare ruimte. Inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties worden daarin betrokken. Het document gaat ook in op de kosten voor het uitvoeren van de activiteiten op het uitvoeringsprogramma 2023-2026. Klimaatadaptatie heeft namelijk financiële gevolgen voor de herinrichting van de openbare ruimte (rioolheffing) en nieuwbouw (meerkosten per woning 0,3-0,6%).
Ambitiedocument Klimaat 2021-2025	Opgesteld voor de gemeenten Bergen, Uitgeest, Castricum en Heiloo. Het programma Klimaat geeft uitvoering aan de hierin vastgestelde doelen: • Bijdragen aan de CO2-reductiedoelstellingen uit het Klimaatakkoord (49% in 2030 t.o.v. 1990). • De leefomgeving klimaatbestendig in richten zoals omschreven is in het Deltaplan • Ruimtelijke Adaptatie. • Toewerken naar een circulaire economie in 2050.
Regionale Energie Strategie 1.0 (RES 1.0)	In het Klimaatakkoord is aangegeven dat elke regio in Nederland (totaal 30 regio's) een Regionale Energie Strategie (RES) opstelt. Gemeente Heiloo maakt daarbij deel uit van de energieregio Noord-Holland Noord. Samen met de andere gemeenten in deze regio werken we hier aan.
Verkeersbeleid 2018-2030	Het verkeersbeleid 2018-2030 staat voor een bereikbaar, verkeersveilig, leefbaar en duurzaam Heiloo. Dit verkeersbeleid houdt rekening met de ontwikkelingen zoals de groeiende mobiliteit, de nieuwe woonwijken Zuiderloo/Zandzoom, Melco en Varne Buiten en de infrastructurele werken als de spoorwegonderdoorgang en de aansluiting op de A9. Voorliggend beleid beschrijft onze visie op verkeer in 2030 en de maatregelen die nodig zijn om de visie in de praktijk te realiseren. Het verkeersbeleid bevat tevens ene uitvoeringsprogramma. De uitvoering is gekoppeld aan het wegenonderhoudsprogramma en het programma voor riolering uit oogpunt van kosten efficiëntie.
Rioleringsplan 2019-2023	De strategie voor riolering van de afgelopen planperiode wordt de komende jaren op hoofdlijnen voortgezet in het rioleringsplan 2019-2023. Heiloo streeft een integrale aanpak na, waarbij ook andere aspecten van de openbare ruimte (zoals wegen, groen, openbare verlichting en, als dat gelegen komt, de aanleg van stadsverwarming) worden meegenomen. De riolering bepaalt in hoge mate de planning van de werkzaamheden en de hoogte van de investering van het wegenonderhoud. Heiloo wil binnen het beschikbare budget zoveel mogelijk wijkgericht te werken, zodat een integrale benadering nog meer tot zijn recht komt.
Beleidsaanpak openbare laadinfrastructuur 2020	De BUCH stimuleert elektrisch rijden omdat markt en inwoners hierom vragen, omdat er vanuit de rijksoverheid een aanpak wordt gevraagd, en omdat dit past binnen de ambities op het gebied van klimaat en CO2 reductie. Om deze ambities tot uitvoering te brengen is een dekkend openbaar laadnetwerk een voorwaarde. Met de beleidsaanpak openbare laadinfrastructuur 2020 wil de BUCH de volgende doelen bereiken: • We zetten ons in om de ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit te volgen en te stimuleren; • We faciliteren en stimuleren de realisatie van een dekkend openbaar laadnetwerk voor bewoners en forenzen in de BUCH. • Op strategische locaties zorgen we dat er voldoende laadinfrastructuur aanwezig is om ook bezoekers van de gemeente de mogelijkheid te bieden om hun voertuig op te laden; • Om de doorlooptijd van aanvraag tot realisatie te verkorten richten we een efficiënt werkproces in; • Inwoners van de BUCH mogen voor de besluitvorming plaatsvindt meedenken over de locaties voor laadpalen. Dit maken we mogelijk door het inrichten van een online kaart met reactiemogelijkheid;

Bijlage 2 Systematieken

CROW Wegbeheersystematiek

In Nederland is de systematiek voor wegbeheer gestandaardiseerd door het CROW. Deze systematiek is geschikt voor het plannen en begroten van het noodzakelijk constructief wegonderhoud en het vaststellen van de aanwezige kwaliteit. Met de CROW-systematiek voor wegbeheer wordt beoogd om aan de hand van de conditie van verhardingen een verantwoorde en gemotiveerde onderhoudsplanning en begroting op te stellen. De systematiek biedt de wegbeheerder:

- inzicht in de huidige en toekomstige kwaliteit van zijn verhardingen;
- inzicht in de meerjarenonderhoudsbehoefte op netwerkniveau;
- een indicatie van de projecten die op korte termijn aangepakt dienen te worden;
- de mogelijkheid om op gefundeerde basis prioriteiten te stellen.

Heiloo is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de verhardingen in haar gemeente. Voor het uitvoeren van het beheer en onderhoud neemt Heiloo de richtlijnen van de CROW-wegbeheersystematiek als uitgangspunt. Daarmee wordt een landelijk geaccepteerde en gehanteerde methodiek toegepast binnen de lokale context.

Weginspectie

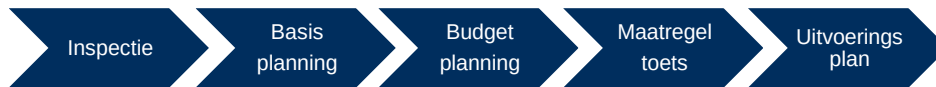
De basis van de CROW-wegbeheersystematiek is het verzamelen, muteren en bijhouden van technische gegevens over de verhardingen van het beheerde wegennet. De kwaliteit van het wegennet in Heiloo is vastgesteld door het uitvoeren van globale visuele inspecties. Daarbij zijn wegverhardingen per wegvakonderdeel beoordeeld op aanwezige schade in ernst (licht, matig, ernstig) en omvang (gering, enig, groot).

Onderhoudsplanningen

Er wordt in de CROW-wegbeheersystematiek onderscheid gemaakt in een basisplanning en budgetplanning. Het doel van een basisplanning is het bepalen van de omvang van het achterstallig onderhoud en wat je theoretisch aan onderhoudsbudget nodig hebt om het gehele areaal aan de CROW-richtlijnen te laten voldoen. De basisplanning gaat daarbij uit van een oneindig beschikbaar budget (fictief budget). Een budgetplanning daarentegen houdt juist wel rekening met een bestaand budget. Het doel van de budgetplanning is om te laten zien welke maatregelen daadwerkelijk uitgevoerd kunnen worden met het huidige budget en wat de gevolgen hiervan zijn op de kwaliteitsverloop van het areaal.

Maatregeltoets

De wegbeheersystematiek van CROW kent ook een zogenoemde maatregeltoets. De maatregeltoets heeft als doel om op projectniveau nauwkeurig de aard, omvang en locatie van de te nemen onderhoudsmaatregel vast te stellen. De maatregeltoets vormt binnen het systeem van wegbeheer de schakel tussen de resultaten van de globale inspectie en de vertaling daarvan naar het jaarlijks uitvoeringsprogramma van onderhoud. Figuur 2-1 geeft een schematisch overzicht van het beheerproces.



CROW Beeldkwaliteitssystematiek

De wegbeheersystematiek heeft een vrij technische invalshoek. Daardoor is deze systematiek minder goed bruikbaar voor de communicatie tussen bestuur en de (technische) wegbeheerder. Bovendien is de technische kwaliteit niet één op één te vergelijken met andere kwaliteitsniveaus in de openbare ruimte. Vergelijking van de kwaliteit tussen beheerdisciplines is daarom moeilijk. Het CROW heeft mede daarom in 2007 een Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte (KOR) uitgebracht (CROW-publicatie 288). In de Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte wordt de onderhoudskwaliteit vastgesteld op basis van beeldkwaliteit.

Met de beeldkwaliteit is elk kwaliteitsniveau nu beschreven in, voor bestuurders begrijpelijke (niet technische), bewoordingen en zijn ze geïllustreerd met foto's. Op beleidsniveau kunnen bestuurders en beheerders hierdoor beter discussiëren over het geambieerde kwaliteitsniveau van de openbare ruimte en de bijbehorende onderhoudskosten.

Bijlage 3 Kwaliteitsniveaus

Heiloo hanteert twee systematieken om het kwaliteitsniveau te classificeren. De eerste is de technische kwaliteit van het CROW. Deze wordt vastgelegd op een driepuntschaal:

- voldoende;
- matig;
- onvoldoende.

In het vorige beleidsplan werd voor de technische kwaliteit een oude systematiek gebruikt. Deze werd aangeduid met R+, R en R-.

De tweede systematiek die wordt gebruikt is de beeldkwaliteit van het CROW. Deze wordt aangeduid op een vijfpuuntschaal:

- A+;
- A;
- B;
- C;
- D.

Hieronder in tabel... staat de relatie tussen de verschillende systematieken.

Beeld kwaliteit	Technische kwaliteit (nieuw)	Omschrijving
A+	-	Geen sprake van schade als dwarsonvlakheid, spoorvorming, scheurvorming of rafeling. De weg is als nieuw; er zijn geen zichtbare reparaties. Veilig gebruik zonder risico's.
A	Voldoende	Er is lichte schade in de vorm van dwarsonvlakheid, spoorvorming, scheurvorming of rafeling. De weg is gebruikt, maar er zijn weinig reparaties zichtbaar. Veilig gebruik zonder risico's.
B	Matig	Er is enige dwarsonvlakheid, spoorvorming, scheurvorming of rafeling. De waarschuwingsgrens is overschreden. Er zijn redelijk veel reparaties zichtbaar. Er is in principe nog sprake van veilig gebruik zonder risico's.
C	Onvoldoende	Er is aanzienlijke schade aanwezig in de vorm van dwarsonvlakheid, spoorvorming, scheurvorming of rafeling. Er zijn veel reparaties zichtbaar. De richtlijn van de CROW is overschreden. Veilig gebruik is discutabel. Enige mate van risico.
D	(Achterstallig)	Er is veel ernstige dwarsonvlakheid, spoorvorming, scheurvorming of rafeling. Er zijn zeer veel reparaties zichtbaar. Er is sprake van een onderhoud achterstand, dit leidt tot onveilig gebruik en hoge mate van risico's.

Tabel....

Bijlage 4 Overige regelgevingen

Wat Milieubeheer (landelijk)

De Wet milieubeheer (Wm) is een kaderwet waarin de uitgangspunten van het landelijke milieubeleid staan beschreven. De Wet milieubeheer is de belangrijkste milieuwet en bepaalt welk gereedschap kan worden ingezet om het milieu te beschermen. De praktische uitwerking van de wet wordt verder uitgewerkt in zogenaamde Algemene maatregelen van Bestuur (AMvB's) en/of een Ministeriële regeling met nadere richtlijnen. Voor de wegbeheerder zijn met name de volgende AMvB's van belang: Besluit asbestwegen milieubeheer en Besluit bodemkwaliteit.

Code Milieuverantwoord Wegbeheer (CMW) (landelijk)

De rijksoverheid werkt samen met wegbeheerders en bedrijfsleven aan het verwijderen van teer uit de asfaltketen. Om deze doelstelling zichtbaar te maken is in 2008 de 'Code Milieuverantwoord Wegbeheer' (CMW) ingesteld. In 2014 verscheen de tweede versie van de code. Door het ondertekenen van de code committeren wegbeheerders zich aan de CROW-richtlijn 210 'Richtlijn omgaan met vrijgekomen asfalt – Selectief verwijderen van teervrij- en teerhoudend asfalt.

Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) (regionaal)

Het BBV (Besluit Begroting en Verantwoording gemeenten en provincies) schrijft voor dat gemeente en provincie jaarlijks begrotings- en verantwoordingsstukken moet opstellen. Het BBV schrijft voor dat de paragraaf kapitaalgoederen een verplicht onderdeel is van de beleidsbegroting met uitgangspunten voor instandhouding van kapitaalgoederen.

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) (regionaal)

Regionaal is er sprake van een Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP), een beleidsdocument waarin het verkeers- en vervoersbeleid van de provincie uiteen wordt gezet. De Planwet Verkeer en Vervoer verplicht de provincies om een dergelijk plan op te stellen, in samenspraak met het rijk, de naastgelegen provincies en de gemeenten. In Noord-Holland dienen de waterschappen ook te worden betrokken in de planvorming, omdat het waterschap in die provincie tevens wegbeheerder is. Het PVVP is echter niet overkoepelend en bestrijkt uitsluitend de provinciale wegen. Voor de gemeentelijke wegen is een gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan nodig.

Integraal Verkeer- en Vervoersplan (IVVP) (lokaal)

Het Integraal Verkeer- en Vervoersplan is een beleidsdocument waarin het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente uiteen wordt gezet. Het provinciebestuur kan de gemeente volgens de kaders van de Planwet Verkeer en Vervoer verplichten een GVVP op te stellen. Heiloo heeft, evenals de andere gemeenten in de provincie Noord-Holland, echter geen planplicht maar een zorgplicht jegens de provincie. Heiloo moet zorgdragen voor het zichtbaar voeren van een 'samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid, dat richting geeft aan de door het gemeentebestuur te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer'. De provincie Noord-Holland stelt daarbij eisen aan de gemeenten.

Wegenlegger (lokaal)

Op basis van de Wegenwet is elke gemeente in Nederland verplicht te beschikken over een wegenlegger. Een wegenlegger is een register waarin de openbare wegen staan beschreven die buiten de bebouwde kom zijn gesitueerd en toegangswegen naar het station. In de wegenlegger kan men inzien hoe lang de openbare wegen buiten de bebouwde kom zijn, van wat voor materiaal het wegdek is gemaakt, wie onderhoudsplichtig is en wat voor kunstwerken, zoals bruggen of viaducten, er in de weg zijn opgenomen. De wegenlegger levert de juiste informatie voor:

- de omschrijving van de term “openbare weg” in wetten en verordeningen;
- het nemen van verkeers- en andere maatregelen;
- het inventariseren van juridische en technische gegevens van wegen;
- verjaring;
- komgrenzen van Wegenwet en Wegenverkeerswet;
- straatnaamgeving.

De wegenlegger is daarnaast een belangrijk document met juridische bewijskracht. Een wegenlegger levert duidelijkheid bij geschillen over openbaarheid en onderhoudsplicht, onder andere bij:

- uitspraken op basis van het bestuursrecht, civiel en strafrecht;
- te nemen besluiten ten aanzien van onttrekking, bestemming, ontheffing en vergunning;
- het nemen van verkeersmaatregelen en andere maatregelen.