

Beleidsplan Wegbeheer 2024-2033

Gemeente Castricum





Verantwoording

Titel Beleidsplan wegbeheer 2024-2033
Gemeente Castricum
Onderwerp Beleidsplan wegbeheer 2024-2033
Projectnummer 51012614
Klant Gemeente Castricum
Referentienummer NL23-648800269-67075
Versie Definitief

Datum 20-12-2023

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

Gecontroleerd door Frank Goedjaar

Vrijgegeven door Peter van Ossenbruggen

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	15
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.....	20
5.	Wat vinden we belangrijk?	22
5.1	Wet- en regelgeving	22
5.2	Coalitieakkoord 2022-2026	24
5.3	Duurzaam wegbeheer	25
5.4	Klimaatadaptatie.....	30
5.5	Fietsverkeer.....	33
5.6	Samenwerking.....	36
5.7	Integraal beheer	37
5.8	Data op orde.....	37
6.	Hoe pakken we het aan?.....	39
6.1	Beheerstrategie	39
6.2	Onderhoudsstrategie.....	40
7.	Wat kost het?.....	46
7.1	Budgetten	46
7.2	Onderhoudsplanningen	47
8.	Waar gaan we op letten?	51
8.1	Kwetsbare weggebruikers	51
8.2	Duurzaamheid en circulariteit.....	51
8.3	Financiën	52

Bijlage 1 Beleidskaders

Bijlage 2 Systematieken

Bijlage 3 Kwaliteitsniveaus

Bijlage 4 Overige regelgevingen

Bijlage 5 Fixaties

1. Samenvatting

Voor u ligt het beleidsplan wegbeheer 2024-2033 van de gemeente Castricum. 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 laatste inspectieresultaten is de technische kwaliteit van het wegenareaal bepaald. Daaruit blijkt dat 87% van het wegenareaal van voldoende kwaliteit is. Slechts 3% heeft een matige kwaliteit en circa 10% 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.

Castricum 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 (zowel in productie als hergebruik). Belangrijk daarbij is dat het wegbeheer altijd binnen de kaders van de huidige wet- en regelgeving wordt uitgevoerd.

Bijzondere aandacht hebben de fietspaden. De verkeersveiligheid, doorstroom en bereikbaarheid van de kernen in Castricum staan hoog op de agenda van de collegepartijen. Het stimuleren van het fietsgebruik is daarbij een belangrijk aandachtspunt. We richten ons op het stimuleren van het fietsgebruik, vanwege de bijdrage aan een gezond leefpatroon en de geringe milieubelasting voor de omgeving.

Castricum kan deze doelstellingen niet alleen realiseren. Wij willen 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.

Om de onderhoudsbehoefte in beeld te brengen zijn inspecties uitgevoerd en onderhoudsplanningen opgesteld. Er is een achterstand, ter hoogte van drie miljoen euro. Deze achterstand kan in de komende vijf planjaren worden aangepakt met gericht onderhoud. Na vijf jaar is de achterstand weggewerkt. Maar er wel onderhoud doorgeschoven, ter waarde van 3,5 ton. Doorgeschoven onderhoud is noodzakelijk onderhoud dat niet uitgevoerd kon worden in planjaar 1-5 vanwege een tekort aan budget. Naar verwachting zal dit in de planjaren 6-10 weer in balans komen omdat het achterstallig onderhoud is aangepakt en de exploitatiebudgetten volledig ingezet kunnen worden op regulier groot onderhoud.

Vanuit de exploitatiegelden blijft er in de planjaren 1-5 niet veel ruimte over om tegenvallers op te vangen. Ook is er weinig ruimte om te investeren in duurzaamheid en de circulaire economie. Juist op deze thema's zijn belangrijke ambities geformuleerd. Deze willen we toch bereiken door bij integrale (herinrichtings)projecten extra investeringsgelden aan te vragen om zo een duurzame en circulaire inrichting te verwezenlijken.

Ook wordt waar nodig extra ingezet op het gebied van kwetsbare weggebruikers (voetgangers en fietsers). Denk hierbij aan het frequenter schouwen van en het uitvoeren van klein onderhoud op voetpaden en fietspaden. Maar ook aan het omvormen van fietspaden van elementenverhardingen naar beton- of asfalt. Deze doelstellingen sluiten aan bij de bestuurlijke ambities uit het vigerende coalitieakkoord, het ambitiesdocument Klimaat, het fietsbeleidsplan en de nota Perspectief Fiets.

Waarom dit plan?

2. Waarom dit plan?

Voor u ligt het beleidsplan wegbeheer 2024-2033 van de gemeente Castricum. 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 2013-2022.

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. Stellen van kaders 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. Dit 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 Castricum 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 afgelopen tien jaar is het beleid en beheer rondom wegen voornamelijk bepaald door:

- techniek;
- budgettaire mogelijkheden;
- beleid;
- bestuurlijke wensen.

Op basis van inspecties, metingen en berekeningen werden de technische onderhoudsbehoefte en financiële middelen vastgesteld. Jaarlijks werd besloten welke wegen aangepakt moesten worden. Dit werd bepaald door de afweging tussen beleid, bestuurlijke wensen, technische noodzaak en budget.

Rationeel wegbeheer

De hierboven genoemde werkwijze wordt 'rationeel wegbeheer' genoemd. Het is landelijk een algemeen aanvaarde methode voor wegbeheer. Het is beschreven en 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.

Kwaliteitgestuurd beheer

Een belangrijke ontwikkeling in de afgelopen periode is de overgang van budgetgestuurd beheer naar kwaliteitgestuurd beheer van de openbare ruimte. Het beheer van de openbare ruimte was vele jaren bij uitstek de zaak van de technici. Dat is langzaam verandert.

Sinds een aantal jaren is er bij de inwoners en de bestuurders meer aandacht gekomen voor de openbare ruimte. Dit komt door de groeiende belangstelling voor de leefomgeving en de wens van de inwoners om te participeren in het herinrichten en ontwerpen van de openbare ruimte.

Inwoners als vijfde pijler

Deze overgang naar kwaliteitgestuurd beheer heeft gevolgen voor de wijze waarop Castricum het beheer heeft vormgegeven. De wegbeheerder heeft zijn werkwijze moeten aanpassen door de wensen van de inwoners mee te laten wegen in de besluitvorming. Zeker wanneer het om een volledige herinrichting van een weg gaat. Naast techniek, budget, beleid en bestuurlijke wensen is de wens van de inwoners als vijfde pijler toegevoegd. In het Beleidskader 'Participatie gemeente Castricum 2022' is de wijze van participatie verder uitgewerkt.

Kwaliteit verhardingen

De onderhoudstoestand van de verhardingen in Castricum bevindt zich op een goed kwaliteitsniveau (beeldkwaliteit A-B). Dit is mede te danken aan het meeliften in andere projecten, zoals bijvoorbeeld rioolvervangingen en verkeersprojecten.

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.

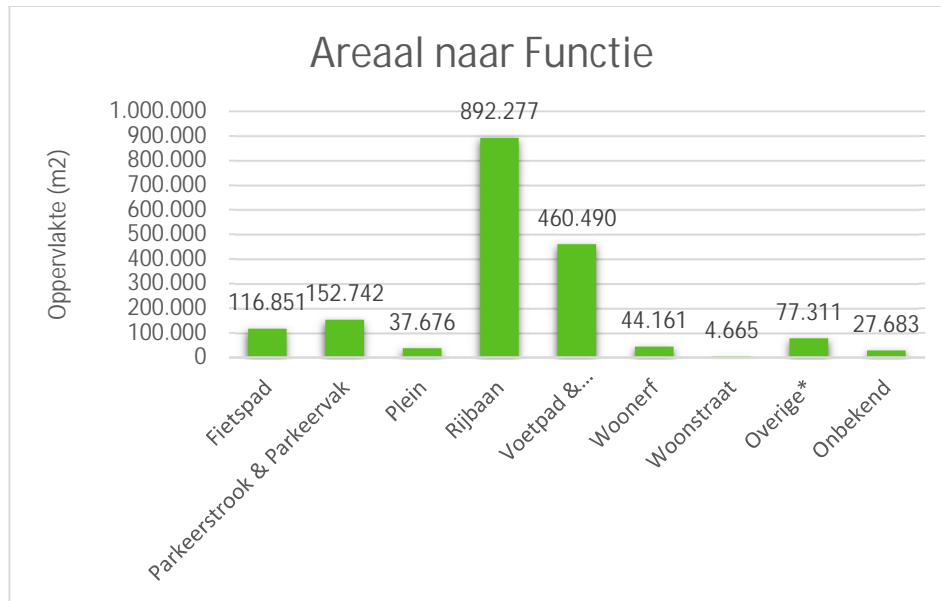
Voortzetting

Ook voor de periode 2024-2033 wil Castricum de CROW-wegbeheersystematiek inzetten om het wegbeheer uit te voeren. Uiteraard met de inwoners als vijfde pijler in het afwegingskader.

Daaraan wil Castricum nog een zesde pijler toevoegen, namelijk 'externe invloeden'. De huidige maatschappelijke en klimatologische uitdagingen vragen namelijk om drastische ingrepen in de manier waarop we met zijn allen de openbare ruimte inrichten, gebruiken en onderhouden. Nieuwe uitdagingen rondom klimaat, duurzaamheid en circulariteit vragen om een investering voor de toekomst.

3.2 Omvang wegenareaal

Castricum telde per 31 januari 2022 circa 36.000 inwoners, heeft een oppervlakte van 60 km² en de beheert ruim 1.800.000 m² verharding. In figuur 3.1 hieronder staat de omvang van het wegenareaal verdeeld naar de functie van de verharding (totaal 1,8 miljoen m²). Uit de figuur blijkt dat het grootste deel van het wegenareaal bestaat uit rijbanen en voetpaden.



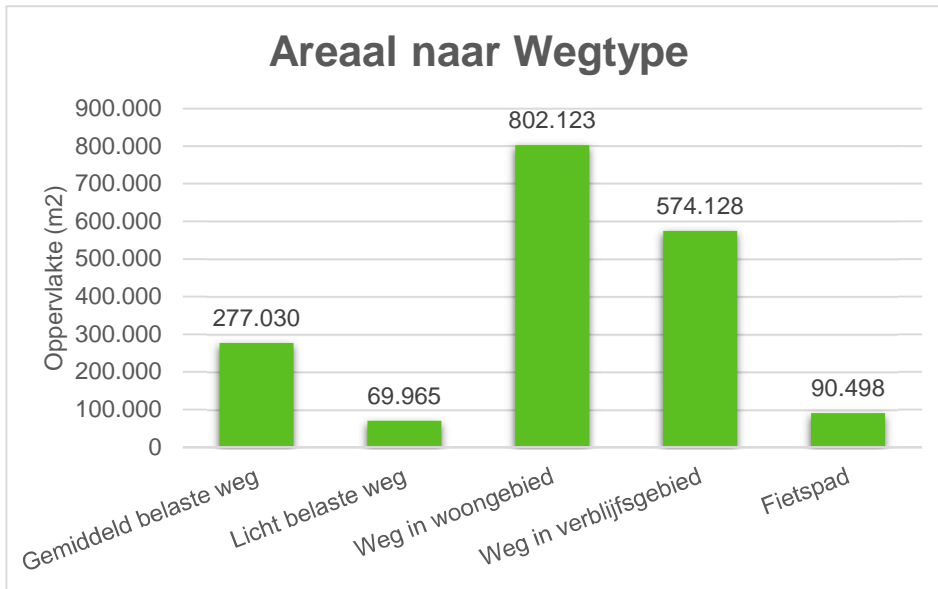
Figuur 3.1: areaal naar functie (*Overige: Verkeersgeleiding, Parallelweg, Busperron, Parkeerterrain, Sportondergrond, Haltekom, Berm, Achterpad, Verkeerseiland, Inrit, Verkeersdrempel).

In de openbare ruimte worden niet alle wegen hetzelfde belast. Een hoofdontsluitingsweg kent een andere verkeersintensiteit en belasting dan een woonerf. De wegen in Castricum 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 Castricum 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 Parkeerterrain	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

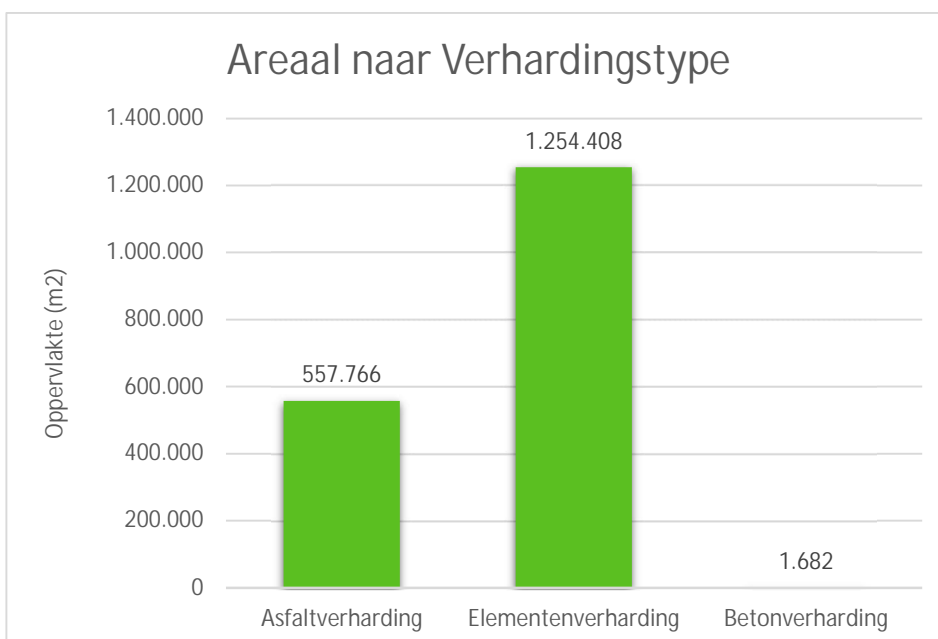
Figuur 3.2: indeling wegtypen.

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.

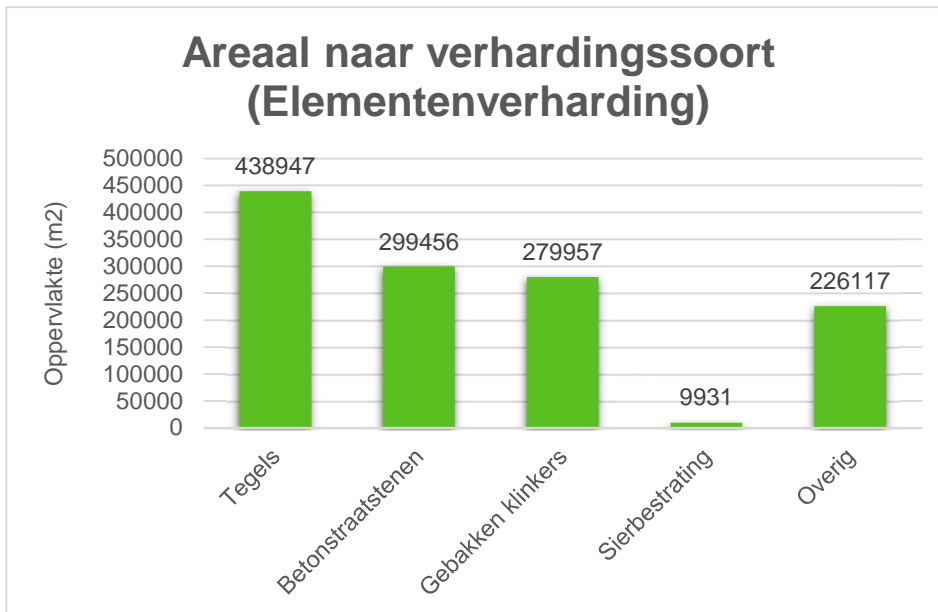


Figuur 3.3: areaal naar wegtype.

In figuur 3.4 hieronder staat de omvang van het wegenareaal verdeeld naar type verharding. Het grootste deel van het wegenareaal bestaat uit elementenverhardingen. Dat zijn verhardingen die uit losse elementen bestaan, zoals bijvoorbeeld stoeptegels, betonstraatstenen en gebakken klinkers (figuur 3.5).



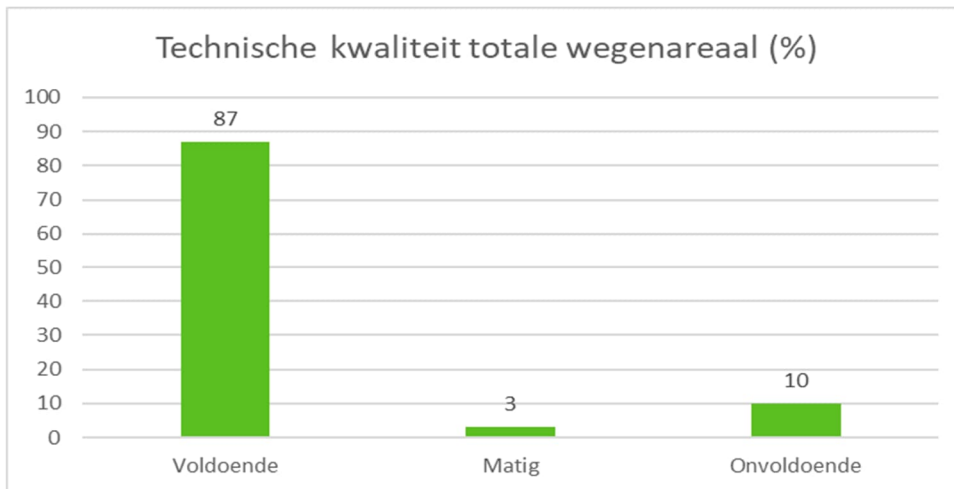
Figuur 3.4: areaal naar verhardingstype.



Figuur 3.5: areaal naar verhardingssoort (type: elementenverhardingen).

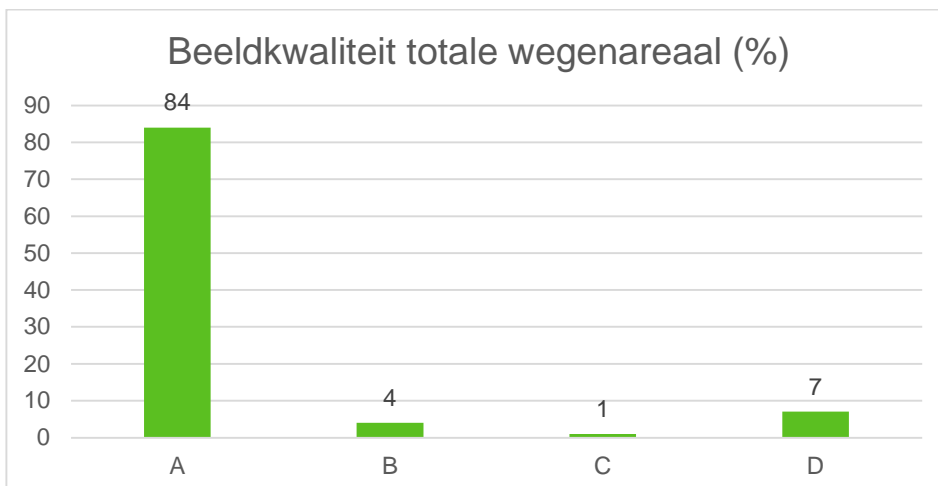
3.3 Kwaliteit wegenareaal

Op basis van de laatste inspectieresultaten uit 2022 is de technische kwaliteit van het wegenareaal bepaald. Het klein onderhoud is hierin niet meegewogen waardoor het percentage B relatief laag is. De kwaliteitsbepaling is gedaan met behulp van de driepuntschaal van de CROW-wegbeheersystematiek; voldoende, matig en onvoldoende (figuur 3.6). Daaruit blijkt dat 87% van het wegenareaal van voldoende kwaliteit is. Slechts 3% heeft een matige kwaliteit en circa 10% heeft een onvoldoende kwaliteit. Van het percentage onvoldoende (10%) is 9% zelfs achterstallig.



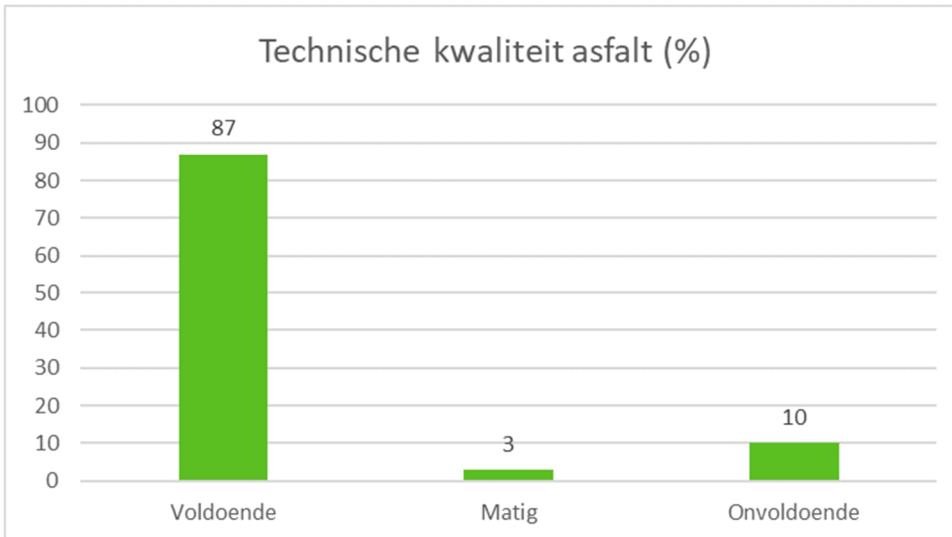
Figuur 3.6: technische kwaliteit totale wegenareaal. De gegevens zijn afgeleid uit het beheersysteem gisib dat gecertificeerd is voor de CROW-wegbeheersystematiek 2019.

Deze driepuntschaal betreft de technische kwaliteit van de verharding. Deze is vertaald naar de vijfpuuntschaal van de CROW-beeldkwaliteitssystematiek (A+, A, B, C, D) (figuur 3.7). Hiermee is vergelijking met andere assets in de openbare ruimte mogelijk.

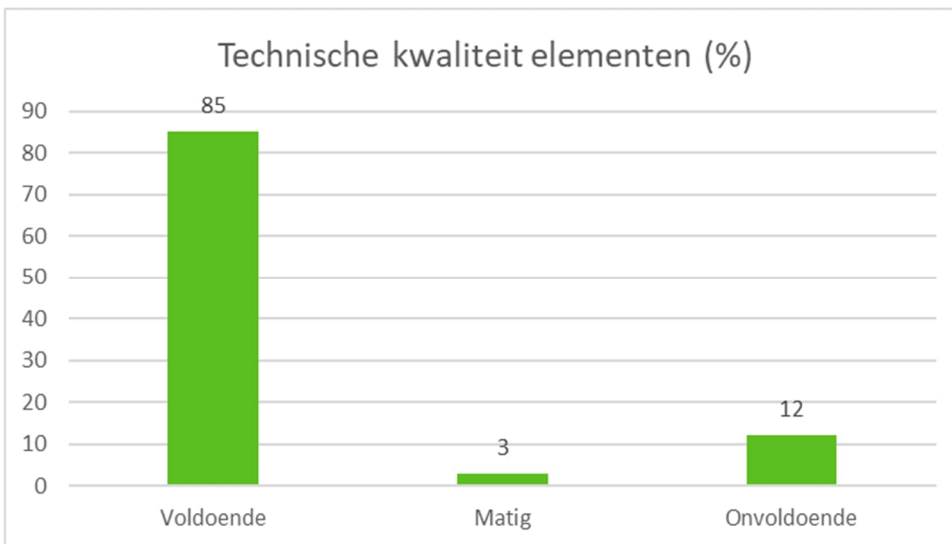


Figuur 3.7: beeldkwaliteit totale wegenareaal. 4% is onbepaald. De gegevens zijn afgeleid uit het beheersysteem gisib dat gecertificeerd is voor de CROW-wegbeheersystematiek 2019.

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 3.8 en figuur 3.9 staat aangegeven wat de technische kwaliteit is van respectievelijk de asfaltverhardingen en de elementenverhardingen.



Figuur 3.8: technische kwaliteit asfaltverhardingen. De gegevens zijn afgeleid uit het beheersysteem gisib dat gecertificeerd is voor de CROW-wegbeheersystematiek 2019.



Figuur 3.9: technische kwaliteit elementenverhardingen. De gegevens zijn afgeleid uit het beheersysteem gisib dat gecertificeerd is voor de CROW-wegbeheersystematiek 2019.

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 wij het beheer en onderhoud uitvoeren. 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 stortregens. Of aan verzilting door het bij droogte omhoog komende zoute grondwater uit diepere lagen (kwel). Hitte veroorzaakt uitzettingsproblemen bij spoorwegen en andere infrastructuur. Ook raakt hitte de gezondheid van kwetsbare mensen zoals ouderen, longpatiënten en jonge kinderen.

Meer onderhoud

Hittestress veroorzaakt ook extra problemen bij verhardingen en andere infrastructuur. De kwaliteit van asfalt gaat sneller achteruit en heeft daardoor een kortere levensduur. Op termijn draagt dit bij aan hogere onderhoudsintervallen en dus 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. Riolerings 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. Door losliggende stenen als gevolg van boomwortelopdruk is er een toename in struikel- en valpartijen. 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 Castricum 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 zal ook hier afstemming gezocht moeten 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). Castricum 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 voor 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.

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 zal onze gemeente ook steeds meer andere rollen gaan 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 Castricum belangrijk vindt. Het beschrijft de visie van Castricum 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 landelijk, regionaal als op lokaal niveau. Castricum 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, de 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 Castricum als eigenaar en beheerder van wegen mee te maken heeft in de uitvoering van het onderhoud. Het gaat hierbij om:

- Wet Milieubeheer (gaat in de toekomst op in de Omgevingswet);
- 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 Coalitieakkoord 2022-2026

Het gemeentelijke coalitieakkoord 2022-2026 is het belangrijkste document om richting te geven aan een bestuursperiode. Het akkoord is op hoofdlijnen en zoomt in op een aantal belangrijke thema's. Deze thema's zijn verder uitgewerkt in beleidsplannen, beheerplannen en uitvoeringsplannen. Hieronder staan de thema's uit het coalitieakkoord:

Coalitieakkoord 2022-2026

- Bouwen en Wonen
- Klimaat en Groen
- Economische vitaliteit
- Verkeer
- Sociaal Domein
- Onderwijshuisvesting
- Gezondheid
- Openbare Orde en Veiligheid
- Financiën, BUCH, samenwerking

Met betrekking tot wegbeheer zijn met name de thema's 'Klimaat en Groen', 'Verkeer' en 'Openbare Orde en Veiligheid' relevant. In het coalitieakkoord staat hierover het volgende vermeld:

- We onderzoeken waar bestrate ruimte kan worden omgezet naar groen of naar open bestrating en waar bestrating kan worden voorzien van bomen.
- We ontwikkelen een plan voor circulaire economie.
Dit plan is inmiddels vastgesteld. De belangrijkste doelstellingen daaruit zijn:
 - Eind 2023 zijn door de BUCH-werkorganisatie criteria ontwikkeld hoe circulariteit wordt meegenomen in alle fases van circulaire bouw-, sloop- en infrastructuurprojecten die in opdracht van de gemeente worden uitgevoerd.
 - Eind 2025 wordt bij alle bouw-, sloop- en infrastructuurprojecten in opdracht van de gemeente circulariteit meegenomen in alle fases van een project.
- De laadpaalinfrastructuur wordt uitgebreid waar nodig en mogelijk.
- Creëren van levendige dorpscentra door onder andere de herinrichting van de openbare ruimte.
- Toewerken naar een besluit dat in de toekomst leidt tot betere doorstroom en veiligheid van de stationsomgeving.
- Realisatie aansluiting vanuit Limmen en Heiloo op de A9.



5.3 Duurzaam wegbeheer

Castricum werkt aan een duurzame ingerichte openbare ruimte. Dat wil zeggen een openbare ruimte die circulair en klimaatadaptief is ingericht. Speerpunten daarbij zijn (zie kader):

Duurzaam wegbeheer

- Duurzaam inkoopbeleid
- Circulaire economie

Duurzaam inkoopbeleid

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

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



Met het inkoop- en aanbestedingsbeleid wil Castricum 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

In het kader van circulaire en duurzame ontwikkeling in de infrastructuur en onze wegen zijn er drie kernprincipes die als leidraad fungeren: preventie, waardebehoud en waardecreatie. Deze principes bevorderen niet alleen efficiëntie, maar ook de verantwoorde omgang met materialen.

Preventie

Voorkom dat er iets gebouwd wordt. Dit is relevant bij zowel aanleg als bij vervanging van wegen/infrastructuur. Ga op zoek naar een materiaallose of efficiëntere oplossing. Een voorbeeld is om in plaats van een wegverbreding te kiezen voor betere ov- of fietsverbindingen.

Waardebehoud

Het tweede principe is waardebehoud en het draait om het optimaal benutten van bestaande materialen voor een nieuwe levenscyclus. Dit is met name van belang bij aanpassingen, vervangingen of renovaties. Er zijn twee ontwerpprincipes die hierbij helpen:

- Verleng de levensduur van bestaande objecten of componenten door optimaal beheer en (voorspellend) onderhoud op basis van levensduurverlengende maatregelen. Denk onder andere aan verjongingscreme voor asfalt, epoxybitumen
- Maak gebruik van wat er al is. Dit omvat het hergebruik van materialen en grondstoffen; "Voor herinrichting van wegen met betonnen elementenverharding kan gemiddeld 75% van de stenen hergebruikt worden in hetzelfde of in ander project." Aldus Remco Vrijbloed van Vrijbloed Transport.

Waardecreatie

Het derde principe is waardecreatie, met als doel om zo veel mogelijk waarde te creëren voor de lange termijn met zo min mogelijk materiaal. Voor wegen zijn er vier ontwerpprincipes die dit ondersteunen:

- Ontwerp toekomstbestendig. Houd rekening met verwachte ontwikkelingen, zoals toekomstige wegverbreding of veranderende weersomstandigheden.
- Ontwerp voor optimaal beheer en onderhoud. Dit omvat het ontwerpen van structuren die gemakkelijk te onderhouden zijn, wat kosten en middelen kan besparen. Denk aan bijvoorbeeld betonplaten of gebruik van stenen in plaats van asfalt.
- Ontwerp voor duurzaam materiaalgebruik. Dit betekent het gebruik van materialen met een lage CO₂-uitstoot, het vermijden van toxische stoffen, het verminderen van het gebruik van schaarse materialen en overwegen van hernieuwbare (biobased) grondstoffen. Bijvoorbeeld keuze voor gebakken straatsteen in plaats van betonnen straatsteen, zie toelichting hieronder bij KNB-onderzoek.
- Ontwerp voor minimaal grondstof- en energiegebruik in aanleg en gebruiksfase. Dit omvat strategieën zoals het minimaliseren van grondtransport en het gebruik van hernieuwbare energie door materieel.

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 hergebruik percentage zelfs op 88%.



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 zullen in alle andere gevallen straatbakstenen de voordeligere oplossing zijn, 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.

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 5.1).

Castricum	Inschrijvers	Nationale Milieu Database (NMD)	Toeleveranciers	Aanbieders
Castricum wil een duurzaam project. Daarbij waardeert zij inschrijvers die tot een lage MKI score weten te komen.	Inschrijvers maken een MKI berekening. Om tot een lage score te komen, zoeken zij producten, materialen en diensten met een zo laag mogelijke MKI.	Met diverse rekentools zoeken inschrijvers in de NMD naar duurzame producten en/of zoeken direct contact met toeleveranciers van duurzame(re) producten.	Inschrijvers vragen toeleveranciers of zij LCA berekeningen hebben van hun producten. Inschrijvers zullen in hun aanbidding producten opnemen met een lage(re) MKI waarde.	Aanbieders van grondstoffen, energie, transport, machines en productieprocessen worden uitgedaagd om op zoek te gaan naar manieren om de MKI van hun dienstverlening te verlagen. Duurzame oplossingen krijgen de voorkeur van toeleveranciers en aannemers, omdat zij tot een gunstige MKI willen komen op product- of projectniveau.
				

Figuur 5.1: MKI in de aanbesteding

Omgang restmaterialen

Bij voorgenomen sloop zetten we in eerste instantie in op de herontwikkeling van het bestaande om zodoende de behoefte voor sloop en nieuwbouw te voorkomen. Tevens maken we voor onze bestaande assets inzichtelijk wanneer welke materialen vrijkomen. Indien er gesloopt wordt, dan onderzoeken we de mogelijkheid om vrijkomende materialen te oogsten en hoogwaardig her te gebruiken.

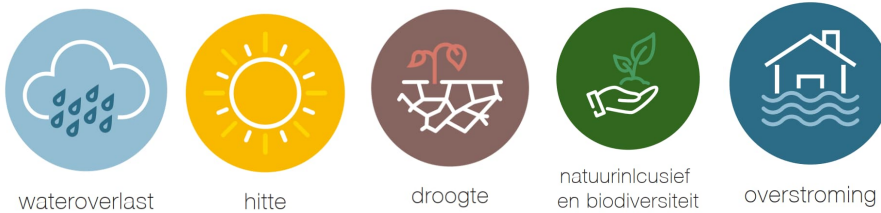
Bij realisatie van nieuwe wegen sturen wij actief aan op het voorkomen van afval tijdens realisatie. Met de opdrachtnemer maken we afspraken over onder andere het hergebruiken/standaardiseren van bekistingsmateriaal, het afstemmen van benodigde betonvolumes met de inhoud van betonwagens en het beperken van verpakkingsmateriaal. Indien er materiaal vrijkomt tijdens de realisatie, dan zetten we in op het scheiden en hoogwaardig hergebruiken van restmateriaal.



5.4 Klimaatadaptatie

Castricum werkt aan een duurzame, klimaatbestendige leefomgeving, nu en in de toekomst. Om goed voorbereid te zijn op deze toekomstige veranderingen zijn aanpassingen in onze leefomgeving noodzakelijk. Dat heet klimaatadaptatie.

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.



Castricum werkt hard mee om de landelijke en lokale doelstellingen te halen. De gemeente geeft in deze ontwikkeling zelf het goede voorbeeld. De collegepartijen willen op de al genomen maatregelen een tandje bijzetten (zie kader).

Doelstellingen college

- Introductie nieuwe maatregelen om bij te dragen aan de CO₂-reductie doelstellingen uit het Klimaatakkoord voor 2050.
- Klimaatbestendig maken van de leefomgeving.
- Toewerken naar een circulaire economie.
- Duurzame bedrijfsvoering en duurzame mobiliteit onderdeel maken van het klimaatbeleid.

Naast zaken als energiebesparing en vermindering van de CO₂-uitstoot moet in het ontwerp en het beheer van de openbare ruimte ook rekening worden gehouden met de gevolgen van de klimatologische veranderingen.

Programma Klimaat 2021-2025

Vanuit de werkorganisatie BUCH wordt ook ingezet op klimaatadaptieve en natuurinclusieve gemeenten. In augustus 2020 is het ambitiedocument 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” vastgesteld. Dit plan gaat onder andere in op het beleid van klimaatadaptatie en natuurinclusief bouwen en de kosten voor het 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 en langzaam verkeer routes.
- Het basisveiligheidsniveau uit het klimaatadaptatiebeleid heeft op de volgende punten raakvlakken met het wegenbeleid:
 - Hevige neerslag (1/100 jaar, 70 mm in een uur) zorgt niet voor schade in en aan gebouwen, infrastructuur en voorzieningen.
 - Bij hevige neerslag (1/250 jaar, 90 mm in een uur) blijven vitale en kwetsbare infrastructuur en voorzieningen functioneren en bereikbaar.
 - Bij een waterdiepte van 20 cm op de rijbaan door extreme regen en/of overstromingen mag geen schade optreden aan gebouwen en elektrische installaties in de openbare ruimte en blijven hoofdwegen begaanbaar.
 - Bij langdurige droogte (potentieel maximaal neerslagtekort 300 mm, eens per tien jaar) wordt schade aan bebouwing, wegen, groen en vitale en kwetsbare functies voorkomen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan bodemzetting.
 - Er is ten minste 40% schaduw voor langzaam-verkeer-routes en verblijfplekken in het plangebied tijdens de hoogste zonnestand in de zomer. Zo kunnen ook fietsers en voetgangers tijdens de steeds meer voorkomende hittegolven naar hun gewenste bestemming gaan

Valentijn Brouwer, wethouder gemeente Castricum

“In geen enkel project mag klimaatadaptatie meer aan de aandacht ontsnappen. Daarom koppelen we klimaatadaptatie aan de andere grote opgaven: woningbouw, energietransitie, vergroening en de vervangingsopgave voor beheer. Dit levert behalve minder overlast ook een mooier, gezonder en aantrekkelijker Castricum op”

Bijdrage wegbeheer

Wegbeheer draagt waar kan bij aan de ambitie van een waterrobuuste en natuurinclusieve inrichting van de openbare ruimte. Ook kijkt Castricum naar de noodzaak van nieuwe verhardingen. Als besloten wordt dat verharding nodig is, kijkt Castricum kritisch naar welk type verharding gedurende de technische en economische levensduur het beste aansluit bij het beheer/onderhoud en 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. Verhoogde trottoirbanden om wateroverlast tegen te gaan waar je het niet wilt (richting huizen), en verlaagde trottoirbanden waar je het regenwater wel wilt, bijvoorbeeld richting het groen.

Daarbij wel rekening houdend met het risico op fout parkeren in de bermen. Daarbij kan waterdoorlatende verharding bijdragen aan het tegengaan van wateroverlast. Denk hierbij aan parkeerplaatsen van grasbeton omringd door een strook goede verharding voor bij het uitstappen.

Rehabilitatie

De meeste winst is te behalen bij groot onderhoud en rehabilitatie. Vanzelfsprekend zijn de mogelijkheden bij klein onderhoud beperkt. Wel kunnen soms kleinschalige maatregelen zoals toepassing van drempels of verhoging van een stuk trottoir vaker voorkomende wateroverlast verminderen. Bij groot onderhoud en herinrichting moeten uiteraard de beheervelden wegen, riolering en groen nauw samenwerken. De vastgestelde klimaatbestendige uitgangspunten moeten dan nagestreefd worden.

Groen tenzij

Daar waar mogelijk probeert Castricum bij herinrichting en groot onderhoud, verharding te vervangen door groen. Hierbij wordt het groenbeleid gevolgd en tevens het beleid over klimaatadaptatie en natuurinclusief bouwen. 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.

5.5 Fietsverkeer

De verkeersveiligheid, doorstroom en bereikbaarheid van de kernen in Castricum staan hoog op de agenda van de collegepartijen. Het stimuleren van het fietsgebruik is daarbij een belangrijk aandachtspunt.

Fietsgebruik

Castricum richt zich op het stimuleren van het fietsgebruik, vanwege de bijdrage aan een gezond leefpatroon en de geringe milieubelasting voor de omgeving. Castricum ziet kansen voor de bevordering van fietsrecreatie en -toerisme. Samen met de regio worden plannen gemaakt om de barrièrewerking van grote infrastructuren (spoorlijnen, snelwegen en kanalen) op te heffen.

De provincie Noord-Holland heeft in Perspectief Fiets voor de regio Alkmaar een heel netwerk aan routes geduid als kansrijk. Castricum zet maximaal in op fietsveiligheid, doorfietsroutes voor woon-werkverkeer en het oplossen van fietsknelpunten in combinatie met het stimuleren van openbaar vervoer. Het belangrijkste kenmerk van een doorfietsroute is dat je zo veel en ongestoord mogelijk kunt doorfietsen en dat ze bij voorkeur zijn uitgevoerd in een rode gesloten verharding (asfalt of beton).



Fietscomfort

De fietser vindt comfort een belangrijk onderdeel van de routekeuze. Deze wordt bepaald door de kwaliteit van de infrastructuur, waarbij vooral de volgende punten voor de fietser belangrijk zijn:

- breedte en bochtstralen van de fietsvoorziening;
- onnodig reistijdverlies/barrièrewerking bij oversteken;
- verhardingstype;
- staat van onderhoud.

Speerpunten fietsvoorzieningen

1. Uitvoeren fietsvoorzieningen waar mogelijk in gesloten verharding. Overal waar dit een conflictpunt oplevert is de toplaag rood vanwege de hoge attentiewaarde van deze kleur.
2. Hoofd fietsroutes krijgen prioriteit wat onderhoud betreft ten opzichte van andere fietsroutes.
3. Fietsroutes krijgen een rode toplaag daar waar de fietser voorrang heeft op de automobilist. Verder is binnen verblijfsgebieden het uitgangspunt dat fietsers op een doorfietsroute of het hoofd fietsnetwerk voorrang hebben op kruisend verkeer. Bij verkeerslichten krijgt de fietser prioriteit en wordt de wachttijd geminimaliseerd (detectie).
4. Minimale breedtes voor fietsvoorzieningen worden aangehouden. Bij grootschalige onderhoudswerkzaamheden aan weg en/of riolering worden fietsvoorzieningen gerealiseerd waar mogelijk.

Breedtes van fietsvoorzieningen zijn belangrijk, omdat inhalen mogelijk moet zijn, zeker nu de onderlinge snelheidsverschillen door de opkomst van de e-bike groter zijn geworden. Fietsroutes van asfalt of beton hebben daarom een voorkeur boven klinker-, of tegelverhardingen. Om een toekomstbestendig fietsnetwerk te krijgen dat robuust genoeg is om de toename van de hoeveelheid en soorten fietsen op te kunnen vangen, is ervoor gekozen om ruime maten aan te houden.



Er zijn relatief hoge kosten mee gemoeid om de fietsvoorzieningen op de juiste breedte te krijgen. Deze maatregelen worden dan ook zoveel mogelijk gekoppeld aan grootschalige projecten zoals de herinrichting van wegen of onderhoud aan riolering. Aandachtspunt bij dit onderdeel is dat (gezonde) bomen de verbreding van een fietspad in de weg kunnen staan. In dergelijke gevallen zal het onderlinge belang worden afgewogen.

Fietsveiligheid

Op enkele wegen in de dorpen wordt structureel te hard gereden. Ook is de inrichting van de wegen niet optimaal. Bijvoorbeeld op de Heereweg in Bakkum en de Geesterweg in Akersloot. Dit leidt tot onveilige situaties en een gevoel van onveiligheid, met name voor fietsers. Castricum zet in op handhaving en verbetering van de inrichting van deze wegen. Gelijktijdig met het opknappen van wegen worden deze waar mogelijk ingericht op een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur en wordt de overzichtelijkheid van oversteekplaatsen verbeterd.

Het beleid is om erftoegangswegen die zijn ingericht met asfaltverharding in stand te houden totdat niet langer kan worden volstaan met alleen een nieuwe topklaag. Zodra groot onderhoud nodig is wordt het asfalt verwijderd en vervangen door elementenverharding. Uit oogpunt van verkeersveiligheid is soms eerdere vervanging van asfaltverharding door elementenverharding gewenst. Dat vereist mogelijk extra budget Wegbeheer.

Naast veiligheid is reistijdverlies een van de grootste frustraties van fietsers. Dit levert ook verkeersonveilige situaties op doordat fietsers wetsovertredingen begaan en grotere risico's gaan nemen. Goede voorbeelden van reistijdverlies zijn de spoorwegovergangen, de verkeerslichten bij de aansluiting van de Zeeweg op de N203/Rijksweg en de weekmarkt op de fietsroute door de Dorpsstraat.



5.6 Samenwerking

Castricum 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.

Beleidskader Participatie

Participatie wordt onder andere vorm gegeven in het Beleidskader Participatie gemeente Castricum 2022. Dit document geeft aan hoe Castricum haar inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties betreft bij de ontwikkeling van gemeentelijk beleid én projecten. Ook beschrijft het hoe partijen de gemeente kunnen benaderen en op welke wijze de gemeente hen kan ondersteunen.

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.



5.7 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 met de openbare ruimte.

Castricum wil met dit beleidsplan wegen 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: Castricum beheert de openbare ruimte professioneel en klantgericht.

5.8 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 Castricum 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 Castricum 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 Castricum de zaken gaat organiseren.

6.1 Beheerstrategie

Beheer betekent letterlijk de zorg en verantwoordelijkheid hebben voor iets. Het is een breed palet aan activiteiten dat gericht is 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 Castricum is gebaseerd op zes pijlers. Deze pijlers zijn de kaders waarbinnen de beheerstrategie zich kan manifesteren:

- techniek;
- budgettaire mogelijkheden;
- beleid;
- bestuurlijke wensen;
- 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 Castricum 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.

Prioritering beheer

Als het beschikbare budget voor onderhoud lager is dan het benodigde budget, dan zal het noodzakelijk onderhoud uitgesteld worden. 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. Daarnaast wordt, in het kader van integraal beheer, ook gekeken naar de wensen van andere assets en diens uitvoeringsplannen.

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.

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 van het onderhoud. 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 geïnclassificeerd worden. In Castricum 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

Vanuit budgettaire- en duurzaamheidsoverwegingen wordt in de komende jaren ingegrepen wanneer uit de weginspecties een technisch matige kwaliteit van de verhardingen, beeldkwaliteit B, blijkt. Beeldkwaliteit B wil zeggen dat er enige schade aanwezig is, maar dit niet leidt tot onveilige situaties. Bij dit kwaliteitsniveau is de CROW waarschuwingsgrens overschreden. Dat betekent dat verhardingen op middellange termijn (3 tot 5 jaar) onderhoud nodig hebben.

Onderhoudstypen

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

Klein onderhoud

Klein onderhoud is ernstige schade met geringe omvang. 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. De wegen binnen Castricum worden hiervoor door het jaar heen geselecteerd op basis van inspecties, waarnemingen en meldingen, waarbij de werkzaamheden door de eigen dienst en externe partijen worden uitgevoerd.

Indien vanwege verkeerveiligheidsredenen dringend ingrijpen noodzakelijk is (incidenteel onderhoud), wordt dit door de eigen buitendienst uitgevoerd. Dit betreft onder andere het dichten van gaten in het asfalt. Klein onderhoud wordt gefinancierd uit de onderhoudsbegroting (exploitatie).

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 weginspectie.

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. Groot onderhoud wordt bij afdeling BOR gepland, voorbereid en indien nodig aanbesteed.

Vervanging

Vervangingen 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 Castricum hebben de asfaltwegen een technische levensduur van gemiddeld 55 jaar. De wegen gaan over het algemeen zeer lang mee. Meestal wordt de weg al eerder om maatschappelijke of beleidsmatige redenen ingrijpend veranderd en is een andere inrichting gewenst.

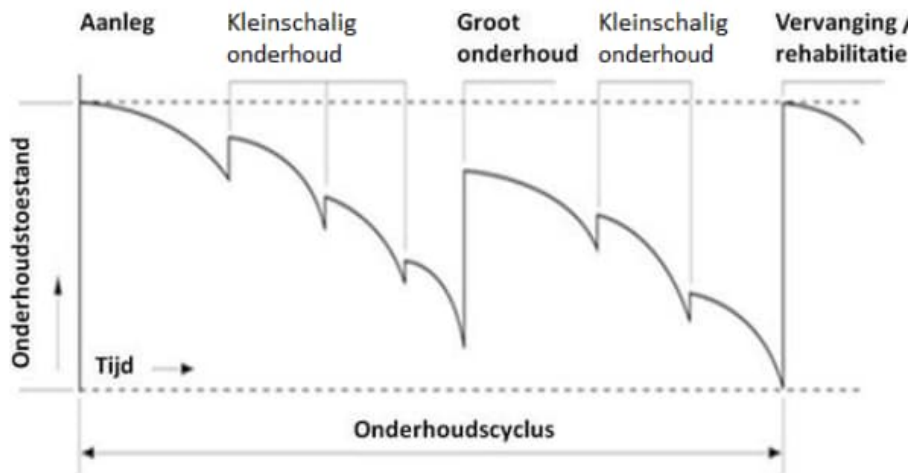
Het initiatief voor vervanging van delen van de constructie komt dus vrijwel altijd voort uit de behoefte aan herinrichting en/of rioleringswerkzaamheden en vrijwel niet vanuit het aflopen van de technische levensduur. Voor deze reconstructies worden separate integrale kredieten aangevraagd en de kosten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

Onderhoudsstrategie

De onderhoudsstrategie van Castricum 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 van de verhardingsconstructie. Het beheer van wegverhardingen binnen Castricum is erop gericht een weg zo lang mogelijk te behouden op een wijze die ervoor zorgt dat de weg gedurende haar levensduur schoon, heel en veilig is voor weggebruikers.



Figuur 6.1: schematische weergave van de onderhoudscyclus van wegen

Onderhoudsactiviteiten

De beheerder in het openbaar gebied draagt verantwoordelijkheid 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;
- opdracht;
- uitvoering.

Inspectie

De CROW-wegbeheersystematiek is geïntegreerd in het wegbeheersysteem van Castricum. De wegen worden geïnspecteerd volgens de CROW-methode Visuele Inspectie (CROW publicatie 146a en Schadecatalogus 146b). 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.

Indien de werkzaamheden van gevel tot gevel worden uitgevoerd, dan wordt een integraal onderhoudsplan opgesteld. Daarin worden ook de randvoorwaarden vanuit de andere disciplines opgenomen, alsmede de wensen van bewoners en de bevindingen van de wijkbeheerders.

Opdracht

Het jaarplan wordt, na goedkeuring door de wegbeheerder, middels een aantal werkomschrijvingen of RAW-bestekken op de markt gebracht, of wordt uitgevoerd onder de lopende Raamovereenkomst Onderhoud asfalt-, of Onderhoud elementenverhardingen

Uitvoering

Verantwoord wegbeheer is gebaseerd op het uitgangspunt dat structureel groot en klein onderhoud tijdig wordt uitgevoerd.

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 budgetten voor de periode 2024-2028 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 de categorieën exploitatie en investeringen. In onderstaande tabel staan de beschikbare budgetten voor de periode 2024-2028 (figuur 7.1).

Werkzaamheden	Budget (€)				
	2024	2025	2026	2027	2028
Exploitatie	1.155.000,-	1.155.000,-	1.155.000,-	1.155.000,-	1.155.000,-
<i>Projecten</i>	<i>200.000,-</i>	<i>200.000,-</i>	<i>200.000,-</i>	<i>200.000,-</i>	<i>200.000,-</i>
<i>Groot onderhoud</i>	<i>725.000,-</i>	<i>725.000,-</i>	<i>725.000,-</i>	<i>725.000,-</i>	<i>725.000,-</i>
<i>Klein onderhoud</i>	<i>230.000,-</i>	<i>230.000,-</i>	<i>230.000,-</i>	<i>230.000,-</i>	<i>230.000,-</i>
Investeringen	2.286.000,-	300.000,-	300.000,-	300.000,-	300.000,-
Totaal	3.441.000,-	1.455.000,-	1.455.000,-	1.455.000,-	1.455.000,-

Figuur 7.1: overzicht onderhoudsbudgetten wegbeheer periode 2024-2028

7.1.1 Exploitatie

Het huidige jaarlijkse exploitatiebudget voor onderhoud bedraagt € 1.155.000,00. Dit budget wordt besteed aan projecten, groot onderhoud en klein onderhoud. Er is geen vaste verdeling, maar in figuur 7.1 is indicatief aangegeven wat de verdeling ongeveer is.

Het geld voor projecten wordt toegekend aan projecten waarin wegbeheer een bijdrage kan leveren. Groot onderhoud betreft het reguliere planbare onderhoud. Dus onderhoud van enige omvang. Klein onderhoud betreft het 'dagelijks' herstel van kleine schades en gebreken. Omdat klein onderhoud incidenteel is en niet planbaar, is dit bedrag niet meegenomen in de onderhoudsplanningen (paragraaf 7.2).

7.1.2 Investeringsen

Een weg kan een andere functie krijgen door ruimtelijke ontwikkelingen, vanuit het oogpunt van bijvoorbeeld verkeersveiligheid. In deze gevallen is geen sprake van onderhoudswerk maar van projecten waar investeringsgelden voor worden aangevraagd.

Investeringsen drukken niet direct op het exploitatiebudget, maar er worden wel kapitaallasten doorgerekend. Ook worden kapitaallasten doorgerekend voor grote onderhoudsopgaven die als investering worden aangemerkt.

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.

Voor 2024 is de jaarlijks terugkerende investering van € 300.000,00 (+€40.000,00 indexering) ingezet voor de reconstructie Wayenburg en de doorfietsroute Soomerwegh. Daarnaast zijn er voor 2023 extra investeringen aangevraagd en toegekend in het kader van reconstructie en rehabilitatie van verschillende wegen. Het gaat om de volgende projecten:

- € 130.000,00 Reconstructie Rijksweg;
- € 891.000,00 Wegvervanging Limmen (project Visweg-Pagenlaan-Droonelaantje);
- € 40.000,00 Wegvervanging De Noord Akersloot;
- € 135.000,00 Rehabilitatie Middenweg Limmen;
- € 450.000,00 Rehabilitatie Stierop/Woude De Woude;
- € 300.000,00 Fietsstraat Hoogeweg/Kapelweg Limmen.

7.2 Onderhoudsplanningen

De onderhoudsplanningen zijn gemaakt vanuit het beheersysteem gisib. Dit beheersysteem bevat alle areaaldata en inspectiegegevens en is door het CROW gecertificeerd voor de wegbeheersystematiek 2019 (Publicatie 147).

Er wordt in de CROW-systematiek onderscheid gemaakt in een basisplanning en budgetplanning. Het doel van een basisplanning is het bepalen van het achterstallig onderhoud. Ook wordt bepaald welk 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. De budgetplanning laat zien welke maatregelen daadwerkelijk uitgevoerd kunnen worden met het beschikbare budget en wat de gevolgen hiervan zijn op de kwaliteitsverloop van het areaal.

7.2.1 Basisplanning

Hieronder staat het resultaat van de basisplanning (figuur 7.2). In het eerste planningsjaar wordt theoretisch al het achterstallig onderhoud weggewerkt. Dat betekent dat er in 2024 voor ruim 3 miljoen euro aan achterstallig onderhoud bestaat. In de planjaren 2025, 2026 en 2027 is echter nog steeds achterstallig

onderhoud aanwezig. Dit komt doordat in deze jaren onderhoud is gepland van wegen die momenteel achterstallig zijn (zogenaamde fixaties). In de basisplanning is namelijk gerekend met het volledige areaal met fixaties.

Jaar	Reguliere kosten	Achterstallige kosten	Onvoldoende*	Achterstallig*
2023			10%	9%
2024	€ 338.000	€ 3.074.000	1%	0%
2025	€ 500.000	€ 23.000	0%	0%
2026	€ 45.000	€ 41.000	0%	0%
2027	€ 960.000	€ 118.000	0%	0%
2028	€ 29.000	€ 0	0%	0%

Tabel 7.2: basisplanning. *Het betreft hier de technische kwaliteit.

7.2.2 Budgetplanning

Voor de budgetplanning is het budget ingesteld op € 925.000,00. Dit is het exploitatiebudget minus het bedrag voor klein onderhoud. 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. In bijlage 5 staat een overzicht van de fixaties.

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 (figuur 7.3).

Jaar	Budget	Reguliere kosten	Achterstallige kosten	Onvoldoende*	Achterstallig*
2023				10%	9%
2024	€ 925.000,-	€ 453.000,-	€ 472.000,-	7%	7%
2025	€ 925.000,-	€ 315.000,-	€ 625.000,-	6%	5%
2026	€ 925.000,-	€ 103.000,-	€ 874.000,-	3%	3%
2027	€ 925.000,-	€ 48.000,-	€ 962.000,-	3%	1%
2028	€ 925.000,-	€ 769.000,-	€ 269.000,-	0%	0%
2029		€ 354.000,-	€ 5.000,-		

Tabel 7.3: budgetplanning en doorgeschoven onderhoud. *Het betreft de technische kwaliteit.

7.2.3 Conclusie

Uit de basisplanning blijkt dat er momenteel voor circa 3 miljoen euro aan achterstallig onderhoud bestaat. Uit de budgetplanning blijkt dat Castricum de komende vijf jaar nagenoeg voldoende budget heeft voor het uitvoeren van regulier onderhoud en het wegwerken van de achterstand.

Na vijf jaar ontstaat wel doorgeschoven onderhoud ter waarde van circa €350.000,00. Dat is onderhoud dat eigenlijk in planjaar 1-5 uitgevoerd had moeten worden, maar vanwege tekort aan budget niet mogelijk is. Dit zit met name in het feit dat er in vijf jaar tijd achterstallig onderhoud aangepakt moet worden ter waarde van ruim 3 miljoen euro. Met het beschikbare budget kan de achterstand aangepakt worden, maar is er een kleine krapte bij het uitvoeren van regulier onderhoud. De verwachting is dat in de planjaren 6-10 dit weer in balans komt.

De focus moet dan wel liggen op het wegwerken van het achterstallig onderhoud. Er is de komende vijf jaar relatief weinig financiële ruimte in de exploitatiebudgetten voor wat 'extra's' op het gebied van duurzaamheid, circulariteit en verkeersveiligheid. Denk hierbij aan het experimenteren met materiaalgebruik, het frequenter schouwen en uitvoeren van klein onderhoud. Maar ook aan het omvormen van fietspaden van elementenverhardingen naar beton of asfalt. Deze doelstellingen sluiten aan bij de bestuurlijke ambities uit onder andere het coalitieakkoord.

De jaarlijkse vaste investeringsgelden zijn vooralsnog toereikend, al zien we wel investeringen aankomen die niet uit het investeringsbudget voor wegen betaald kunnen worden. Zoals bijvoorbeeld de reconstructie van de Visweg in 2024 waarvoor € 891.000,- is aangevraagd. Ook zal er mogelijk meer investeringsruimte nodig zijn om de ambities op het gebied van klimaat, circulariteit en duurzaamheid vorm te geven. Er zal incidenteel extra geld gereserveerd moeten worden om dergelijke investeringen te doen.

Waar moeten we
op letten?

8. Waar gaan 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 we de komende jaren op gaan letten.

8.1 Kwetsbare weggebruikers

Castricum wil het fietsgebruik stimuleren, zowel voor de eigen inwoners alsook het fietsrecreatie- en toerisme. Dat vergt investeringen om veiligheid en comfort te waarborgen. Enerzijds door het verbeteren van de doorstroom en bereikbaarheid van de kernen in Castricum. Anderzijds door het omhoog brengen van de kwaliteit van bestaande fietspaden.

Daarnaast wordt er extra aandacht besteed aan veiligheid op voetpaden. Klein onderhoud op elementenverhardingen krijgt prioriteit. Een losliggende stoeptegels levert immers meer valgevaar op dan een slijtende asfalttoplaag op een rijbaan. Maar het gaat om ook comfort en bereikbaarheid. In het klimaatadaptatiebeleid is daarover het volgende vastgesteld:

- Er is tenminste 40% schaduw voor langzaamverkeersroutes en verblijfsplekken in het plangebied tijdens de hoogste zonnestand in de zomer. Hier kan bij wegconstructies aan gewerkt worden door meer groen (bomen) aan te planten, maar ook gevels en zonneschermen kunnen helpen. Zo kunnen ook fietsers en voetgangers tijdens de steeds meer voorkomende hittegolven naar hun gewenste bestemming gaan.
- Bij een waterdiepte van 20 cm op rijbaan door extreme regen en/of overstromingen mag geen schade optreden aan gebouwen en elektrische installaties in de openbare ruimte en blijven hoofdwegen begaanbaar.

8.2 Duurzaamheid en circulariteit

Vanuit wegbeheer kan er een significante bijdrage geleverd worden aan de doelstellingen voor een duurzame en circulaire economie. De volgende twee pijlers krijgen daarom komende jaren extra aandacht:

- Duurzaam inkoopbeleid;
- Circulaire economie.

Bij (integrale) herinrichtingsprojecten wordt nadrukkelijk gekozen voor duurzame en circulaire materialen. Voor projecten worden aparte investeringsbudgetten aangevraagd, waardoor er ruimte is om te experimenteren met innovatieve oplossingen.

8.3 Financiën

Momenteel bestaat er een achterstand in het regulier onderhoud. De aankomende vijf jaar staat 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 zal het exploitatiebudget ingezet worden 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.

Kapitaalvernietiging

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

Wanneer er geen achterstand is, dan is het regulier onderhoudsbudget voldoende om het areaal op orde te houden. Er is echter weinig financiële ruimte voor tegenvallers en om structureel invulling te geven aan de ambities ten aanzien van duurzaamheid en circulariteit. Aan deze ambities zullen we voornamelijk invulling kunnen geven middels integrale (herinrichtings)projecten waarbij aparte investeringsbudgetten voor worden aangevraagd.

Bijlagen

Bijlage 1 Beleidskaders

	Relatie wegenbeleid
Coalitieakkoord 2022-2023	Het gemeentelijke coalitieakkoord 2022-2026 is het belangrijkste document om richting te geven aan een bestuursperiode. Het akkoord is op hoofdlijnen en zoomt in op een aantal belangrijke thema's, zoals bijvoorbeeld wegen. Deze thema's zijn verder uitgewerkt in beleidsplannen, beheerplannen en uitvoeringsplannen.
Omgevingsvisie	De omgevingsvisie geeft antwoord op de vraag: hoe willen we dat de gemeente er in de toekomst uitziet. De uitgangspunten daarvoor komen in een omgevingsvisie. We schetsen in de visie onze belangrijkste doelen en speerpunten en welke waarden we in de toekomst willen behouden.
Beleidsplan & Uitvoeringsprogramma 2023-2026 "Op weg naar klimaatadaptieve en natuurinclusieve gemeenten"	<p>Het document is getiteld "Op weg naar klimaatadaptieve en natuurinclusieve gemeente" en beschrijft hoe de BUCH-gemeenten zich voorbereiden op klimaatverandering en de afname van biodiversiteit.</p> <p>BUCH heeft de ambitie om in 2050 klimaatbestendig, waterrobuust en natuurinclusief te zijn. Daarnaast moet klimaatadaptatie verweven zijn in werkprocessen met betrekking tot de inrichting ruimte van de openbare ruimte.</p> <p>Het document gaat ook in op de kosten voor het uitvoeren van de activiteiten in 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%).</p>
Ambitiedocument Klimaat 2021-2025	<p>Opgesteld voor de gemeenten Bergen, Uitgeest, Castricum en Heiloo. Het programma Klimaat geeft uitvoering aan de hierin vastgestelde doelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bijdragen aan de CO₂-reductiedoelstellingen uit het Klimaatakkoord (49% in 2030 ten opzichte van 1990). • De leefomgeving klimaatbestendig inrichten zoals omschreven is in het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie. • Toewerken naar een circulaire economie in 2050.
Fietsbeleidsplan 2020-2023	<p>De gemeente Castricum vindt dat de fiets op korte tot middellange afstanden een goed alternatief moet zijn voor de auto en dat deze een aangename manier van voor- en natransport voor het openbaar vervoer moet zijn. In het fietsbeleidsplan 2020-2023 wordt aangegeven hoe de gemeente dit wil bereiken. Daarin is ook aandacht voor fietscomfort, materiaalgebruik en staat van onderhoud.</p> <p>De fietser vindt comfort een belangrijk onderdeel van de routekeuze. Deze wordt bepaald door de kwaliteit van de infrastructuur, waarbij vooral de volgende punten voor de fietser belangrijk zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • breedte en bochtstralen van de fietsvoorziening; • onnodig reistijdverlies/barrièrewerking bij oversteken; • verhardingstype; • staat van onderhoud. <p>De fietser fietst graag op een ondergrond zonder oneffenheden; vooral ouderen kunnen hinder ondervinden van een hobbelig traject. Fietsroutes van asfalt of beton hebben daarom een voorkeur boven klinkerverhardingen. De staat van onderhoud heeft eveneens een grote invloed op de mate van comfort. Een slecht onderhouden weg of fietspad kan bovendien valpartijen veroorzaken.</p>

<p>Perspectief Fiets</p>	<p>Mede naar aanleiding van motie 31-2017 is de provincie aan de slag gegaan met het opstellen van het document 'Perspectief Fiets' waarin de toekomst van de fiets in de provincie Noord-Holland is vastgelegd.</p> <p>Het doel is dat in 2050 (planjaar van de Omgevingsvisie) de fiets een nog belangrijkere rol speelt in de regionale mobiliteit van Noord-Holland. Er is één compleet, fijnmazig, herkenbaar, veilig en comfortabel netwerk van fietsvoorzieningen (fietspaden en stallingen). Op de belangrijkste regionale verbindingen tussen steden, werklocaties, onderwijsinstellingen en natuur- en recreatiegebieden is een netwerk van hoge kwaliteit doorfietsroutes aanwezig, waarop het aantal kruisingen waar fietsers voorrang moeten geven tot een minimum is beperkt.</p>
<p>Beleidsregels inrit voor parkeren op eigen erf</p>	<p>Het beleids- en toetsingskader voor een aanvraag van een inrit. Dit bevordert het nemen van eenduidige besluiten (consistentie) en biedt de aanvrager vooraf inzicht in de toetsingscriteria (transparantie).</p>
<p>Groenbeleidsplan 2021-2031</p>	<p>Het groenbeleidsplan beschrijft de wijze waarop de gemeente Castricum de groenambities wil realiseren. Er zijn veel raakvlakken tussen groenbeheer en wegbeheer. Met name in het versterken van de identiteit van de kernen en het versterken van de groenstructuur in de verbindingen tussen de woonkernen.</p> <p>Het groenbeleidsplan stelt onder andere als doel het bewerkstelligen van:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het verschil tussen hoofd- en substructuur en wijkgroen; • de beheerintensiteit langs alle hoofd- en subwegen hetzelfde niveau krijgen.
<p>Integraal Verkeerplan Castricum (IVP)</p>	<p>Het integraal verkeersplan Castricum schetst een beeld van hoe verkeer en mobiliteit er in de komende twintig jaar uitzien en waar inwoners en ondernemers zich betrokken voelen.</p>
<p>Programma Water en Riolering 2023-2026 voor Bergen, Uitgeest, Castricum en Heiloo</p>	<p>Het Programma Water en Riolering bevat een visie over hoe Castricum met haar watertaken omgaat. Het bevat een toelichting op de strategische beslissingen om een goed functionerend systeem voor afvalwater, regenwater en grondwater in stand te houden. Hierin wordt extra aandacht besteed aan het integraal werken.</p> <p>De gemeente streeft een integrale aanpak na, waarbij ook andere aspecten van de openbare ruimte (zoals wegen, groen, openbare verlichting) worden meegenomen. Riolerings-, wegen- en groenbeleid worden op elkaar afgestemd door integraal te werken.</p> <p>De riolering bepaalt in hoge mate de planning van de werkzaamheden en de hoogte van de investering van het wegenonderhoud. Uitgangspunt is een integrale wijkgerichte aanpak, waarbij de werkzaamheden aan de riolering, de weg, het groen en de openbare verlichting worden gecombineerd.</p>
<p>Beleidskader Participatie gemeente Castricum 2022</p>	<p>Dit document geeft aan hoe Castricum haar inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties betreft bij de ontwikkeling van gemeentelijk beleid én projecten.</p>
<p>Regionale Energie Strategie 1.0 (RES 1.)</p>	<p>In het Klimaatakkoord is aangegeven dat elke regio in Nederland (totaal dertig regio's) een Regionale Energie Strategie (RES) opstelt. Gemeente Castricum maakt daarbij deel uit van de energieregio Noord-Holland Noord. Samen met de andere gemeenten in deze regio werken we hier aan.</p>
<p>Beleidsaanpak openbare laadinfrastructuur 2020</p>	<p>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.</p> <p>Met de beleidsaanpak openbare laadinfrastructuur 2020 wil de BUCH de volgende doelen bereiken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • We zetten ons in om de ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit te volgen en te stimuleren.

	<ul style="list-style-type: none"> • 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. • Een laadpaal is binnen drie maanden na goedkeuring van de aanvraag operationeel.
Kader voor teerhoudend asfalt	<p>De gemeente sluit met betrekking tot het beleid teerhoudend asfalt aan bij de code 'Milieuverantwoord wegbeheer' van het CROW. Bij teerhoudend asfalt wordt de afvoer opgenomen in het bestek. De aannemer zorgt voor adequate afvoer van het asfalt naar een erkende verwerker.</p>
Beleidsplan Openbare Verlichting Castricum 2020-2029	<p>Om aan de intenties van duurzaamheid en om aan de verlichtingsnormen te voldoen, moet het onderhoud van de verlichting minimaal op basisniveau zijn. Wegenbeheer en het beheer van de openbare verlichting gaan we op elkaar afstemmen (jaarlijkse integrale onderhoudsplannen).</p>
Handboek inrichting openbare ruimte	<p>Castricum streeft naar zoveel mogelijk uniformiteit in inrichting en materiaalgebruik in de openbare ruimte. De richtlijnen in het handboek worden toegepast bij beheer- en onderhoudswerkzaamheden.</p>

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 welke op korte termijn aangepakt dienen te worden;
- de mogelijkheid om op gefundeerde basis prioriteiten te stellen.

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

Weginspectie

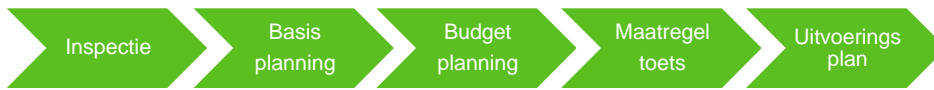
De basis van de CROW-wegbeheersystematiek is het verzamelen, muteren en bijhouden van technische gegevens over de verhardingen van het beheerde wegennet. De kwaliteit van het wegennet in Castricum is vastgesteld door het uitvoeren van globale visuele inspecties. Daarbij zijn wegverhardingen per wegvakonderdelen 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, de omvang en de 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.



Figuur 2-1: schematische weergave 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 een-op-een 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. In de figuur hieronder wordt de beeldkwaliteit vergeleken met de technische kwaliteit.

CROW Publicatie 288 Kwaliteitscatalogus	CROW Publicatie 147 Wegbeheer	CROW Publicatie 147 kwaliteit volgens wegbeheer
A+ (zeer goed)	Er is geen schade	Voldoende
A (goed)	Er is enige schade	Voldoende
B (voldoende)	De waarschuwingsgrens is overschreden	Matig
C (matig)	De richtlijn is overschreden	Onvoldoende
D (slecht)	Achterstallig onderhoud	Onvoldoende

Bijlage 3 Kwaliteitsniveaus

Castricum 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.

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 3A 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 3A: relatie tussen de technische kwaliteit en beeldkwaliteit.

Bijlage 4 Overige regelgevingen

Wet 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 BVV (Besluit Begroting en Verantwoording gemeenten en provincies) schrijft voor dat gemeente en provincie jaarlijks begrotings- en verantwoordingsstukken moeten 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. Castricum heeft, evenals de andere gemeenten in de provincie Noord-Holland, echter geen planplicht maar een zorgplicht jegens de provincie. Castricum 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.

Bijlage 5 Fixaties

- Aanleg 1^e kwartier, planjaar 2023, bijdrage exploitatie € 0,-;
- Raadhuisplein, planjaar 2023, bijdrage exploitatie € 0,-;
- Hoofd fietsroute C.F. Smeetslaan, planjaar 2024, bijdrage exploitatie € 100.000,-;
- Herinrichting Visweg-Pagenlaan-Dronenlaantje, planjaar 2024, bijdrage exploitatie € 70.000,-;
- Herinrichting Molenbuurt/De Noord, planjaar 2023/2024, bijdrage exploitatie € 115.000,-;
- Herinrichting Wayenburgh e.o., planjaar 2024, bijdrage exploitatie € 0,-;
- Reconstructie Rijksweg, planjaar 2023/2024, bijdrage exploitatie € 0,-;
- Doorfietsroute Soomerwegh, planjaar 2024, bijdrage exploitatie € 0,-;
- Kerkplein Castricum, planjaar 2024, bijdrage exploitatie € 0,-;
- Reconstructie Woude en Stierop De Woude, planjaar 2024, bijdrage exploitatie € 0,-;
- Herinrichting Middenweg, planjaar 2024, bijdrage exploitatie € 0,-;
- Herinrichting Akersloot-West, planjaar 2024, bijdrage exploitatie € 0,-;
- Herinrichting Startingerweg a.g.v. woningbouw, planjaar 2025, bijdrage exploitatie € 0,-;
- Gedeeltelijk groot onderhoud Hemweg, planjaar 2024, volledig vanuit exploitatie;
- Gedeeltelijk groot onderhoud Boekelerdijk, planjaar 2024, volledig vanuit exploitatie;
- Gedeeltelijk groot onderhoud Dotterbloem, planjaar 2024, volledig vanuit exploitatie;
- Gedeeltelijk groot onderhoud Kerkweg, planjaar 2024, volledig vanuit exploitatie;
- Gedeeltelijk groot onderhoud Vogelbuurt, planjaar 2025, volledig vanuit exploitatie;
- Gedeeltelijk groot onderhoud Molenweide, planjaar 2025, volledig vanuit exploitatie;
- Gedeeltelijk groot onderhoud Gobatstraat, planjaar 2026, volledig vanuit exploitatie;
- Gedeeltelijk groot onderhoud Rietkamp, planjaar 2026, volledig vanuit exploitatie;
- Omvormen Ackers, planjaar 2027, volledig vanuit exploitatie
- Gedeeltelijk groot onderhoud Pontweg Noord, planjaar 2027, volledig vanuit exploitatie.