**Technische vragen Overdracht wegen Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier raadscommissie 18 mei 2021.**

**PvdA**
We staan positief tegenover het principe van de overdracht. Een waterschap als wegbeheerder is inderdaad erg onlogisch.

**Hoofdvraag**
Algemeen: de aangeleverde stukken beschrijven de financiën. Wat ik mis zijn de (niet financiële) baten. Daarmee bedoel ik de verdeling van het gebruik van de wegen. Het lijkt logisch dat inwoners van Hoorn meer gebruik maken van wegen in Hoorn dan in bijvoorbeeld Koggenland. Voor inwoners van Koggenland en andere gemeenten zal het ook zo zijn dat ze meer gebruik maken van de wegen in hun gemeente, dan die in de gemeente Hoorn. Vanuit gebruik geredeneerd lijkt het dan ook billijk dat bewoners naar rato van gebruik bijdragen. Hoe zit dat in de documenten / systematiek van verdeling financiën verwerkt?

**Antwoord:**
Dit is niet als uitgangspunt gehanteerd voor de businesscase. Zie ook 1a.

**Vraag 1a**
U vraagt te kiezen voor businesscase 7.1 scenario 1, optie 3, variant 2. Dat moet een bijzonder proces geweest zijn. Nu ligt het resultaat voor. U geeft op hoofdlijnen wel aan waarom het destijds gezamenlijk is opgepakt. Dat was kennelijk vooral vanuit financiën en gezamenlijkheid. Ik kan echter niet vinden wat er is afgesproken over de verdeling van de baten (niet de financiële, maar de intensiteit van het gebruiken van de betreffende wegen). Welke kaders zijn daar destijds voor meegegeven?

**Antwoord:**
Hier zijn geen kaders voor meegegeven. Er is vrijheid van verkeer en de verkeerssituatie verandert niet, de beheerder wel.

**Vraag 1b**
Kunt u ook aangeven welke voordelen er destijds in gedachten waren om het gezamenlijk op te pakken?

**Antwoord**:
Het Hoogheemraadschap werkt bij het beheer en onderhoud van de wegen op basis van solidariteit. En kent bij uittreden een systeem van afkoop voor netto-betalers en een gewenningsbijdrage voor de netto-ontvangers. De zeven Westfriese gemeenten zijn samen netto-betaler richting de andere gemeenten/regio's. Het beheer en onderhoud kan de gemeente daarnaast voordeliger uitvoeren omdat de BWT verrekend kan worden. HHNK heeft deze mogelijkheid niet. Door wegen in Westfriesland gezamenlijk over te nemen en elkaar hierbij financieel te ondersteunen voor een vergelijkbaar bedrag als apart wordt de solidariteit tussen de Westfriese gemeenten versterkt en dragen we niet meer af aan de gemeenten buiten de regio Westfriesland.

**Vraag 1c**
En kunt u aangeven welke financiële voordelen (hoeveel €) dan wel nadelen het voor de gemeente Hoorn heeft (cumulatief)?

**Antwoord**:
Op basis van een looptijd van 12 jaar zit er jaarlijks ongeveer € 300.000 verschil tussen apart of samen gaan.

**Vraag 2**
U geeft in de samenvatting een overzicht van verschillende businesscases. Had de casus: "organisatorisch gezamenlijk regelen maar financieel apart" , ook een optie kunnen zijn?

**Antwoord:**
Jazeker. Wat u schetst is het scenario Gemeenschappelijke regeling (GR). Dit is een van de opties die is bekeken en besproken. Na de consultatierondes langs de Westfriese raden is deze afgevallen. Meerdere raden hebben aangegeven geen GR te willen op dit vlak. Het oprichten van een GR is organisatorisch en financieel geen aantrekkelijke optie.

**Vraag 3**
In het raadsvoorstel geeft u aan: " Om de lasten voor de inwoners en bedrijven van Westfriesland niet te laten stijgen, is die financiële solidariteit tussen de zeven gemeenten cruciaal." Op zich snap ik dat het feitelijk niet meer is dan een verschuiving van taken en lasten van de ene overheid naar de andere. De taken worden overgedragen en de lasten dus ook. Dus netto maakt het voor alle betreffende inwoners gezamenlijk opgeteld inderdaad niet uit. Maar bij lasten horen ook baten. Het lijkt dan ook cruciaal dat naast de lasten, de baten ook solidair verdeeld zijn. Kunt u aangeven hoe de baten verdeeld zijn en daarbij in ogenschouw nemen dat Hoorn maar 7 km weg overneemt en Medemblik bijvoorbeeld 190 km.

**Antwoord**:
Uitgangspunt voor de businesscase is dat de netto-ontvangers er niet op achteruitgaan, maar ook niet op vooruit. Er is een verschil in heffingsgrondslag tussen de wegenheffing van HHNK en de OZB van de gemeente. Daarom kan de gemeente niet hetzelfde bedrag ophalen aan wegenheffing. De resterende baten komen ten voordele van de netto-betalers. Voor Hoorn komt dit neer op ongeveer 1,1 miljoen.

**Vraag 4**
Citaat uit de samenvatting: "Daarom vraagt HHNK aan de netto-betalers een afkoopsom." Op basis van welke regeling kan HHNK dit vragen?

**Antwoord**:
Op basis van redelijkheid. Overname van de wegen heeft voor een netto-betalende gemeente een voordeel, maar is nadelig voor de achterblijvende ontvangers. Om de schade voor de achterblijvers te beperken vraagt HHNK een afkoopsom van de netto-betalende gemeenten bij uittreden. Indien die niet betaald wordt draagt HHNK de wegen niet over.

**Vraag 5**
U geeft een voorbeeld van de effecten op de lasten van een gemiddeld OZB huis. Dat geeft al een beeld van de consequenties voor de huishoudens. Toch willen we graag in de tijd (dus voor de komende 12 jaar) zien wat het voor verschillende huishoudens betekent. Kunt u voor drie inkomensgroepen aangeven wat de effecten zijn? Minimum, modaal en 2 * modaal en daarbij zonder of met eigen huis (goedkoop, midden, duur). Daarin zowel de afname van de waterschapslasten als de toename van de OZB lasten. Mocht dit voor de commissie vergadering niet lukken, dan wel graag al indicatief en later voor de raadsvergadering preciezer.

**Antwoord:**
HHNK kan de wegenheffing jaarlijks 4% laten stijgen. De wegenheffing wordt opgebouwd uit een vast bedrag voor een woning plus een % van de WOZ-waarde. De OZB kent alleen de WOZ-waarde. De overdracht is daardoor voordelig voor lagere WOZ-waarden. Doorrekenen voor de komende 12 jaar is puur fictief, omdat de hoogte van de kosten van HHNK ook afhangt van het areaal dat steeds kleiner wordt. In theorie wordt het voordeel op termijn groter. In onderstaande tabel is het effect voor nog enkele woningen berekend.

| WOZ-waarde | Wegenheffing | OZB | verschil |
|---|---|---|---|
| € 150.000 | € 60,88 | € 31,64 | € 29,24 |
| € 200.000 | € 67,08 | € 42,19 | € 24,89 |
| € 275.000 | € 76,38 | € 58,01 | € 18,37 |
| € 400.000 | € 91,88 | € 84,38 | € 7,50 |
| € 450.000 | € 98,08 | € 94,93 | € 3,15 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| € | 500.000 | € | 104,28 | € | 105,47 | € | -1,19 |
| € | 750.000 | € | 135,28 | € | 158,21 | € | -22,93 |

Het komt het er op neer dat goedkope woningen er iets baat bij hebben en de dure enig nadeel. Dit geldt voor eigenaren. Een doorrekening over 12 jaar is niet goed te maken omdat het te veel onzekerheden en aannames kent (o.a. inflatie, verhoging van de wegenheffing, uitkering Rijk).

**Vraag 6**
U geeft aan dat Hoorn tot nu toe netto-betaler was. Kunt u aangeven hoeveel de inwoners van de gemeente Hoorn de afgelopen 20 jaar hebben bijgedragen aan beheer en onderhoud van HHNK wegen buiten haar gemeentegrenzen?

**Antwoord**:
Het klopt, Hoorn is netto-betalende gemeente. De inwoners van Hoorn betalen naast het beheer en onderhoud van het areaal in de gemeente ook mee aan het wegenonderhoud in de regio en daarbuiten. Het is echter lastig in een bedrag te kwantificeren. HHNK werkt namelijk op basis van solidariteit en stemt de wegenheffing daar op af. Daarin zit niet alleen het beheer en onderhoud, ook de organisatiekosten maken daar deel van uit.

**Vraag 7**
Door de overdracht zullen de wegbeheerlasten bij het waterschap volledig vervallen. Die lasten komen via de gemeente weer terug. Kunt u garanderen dat er geen dubbele lasten zullen gaan ontstaan? Dus geen lasten via waterschap voor andere wegen in hun beheerareaal en geen interne verschuiving van lasten naar andere posten bij het waterschap. Zijn daar ook afspraken met het waterschap over gemaakt?

**Antwoord:**
Daar zijn geen afspraken over gemaakt. Het Hoogheemraadschap is net als de gemeente gebonden aan begrotingsregels en de begroting van HHNK is openbaar. Door de overname van de wegen heeft HHNK geen heffingsgrondslag meer voor de wegenheffing en is er geen sprake van dubbele lasten.