INFRAM
Mobiliteit, Ruimte en Water





VERKENNING OVERDRACHT WATERSCHAPSWEGEN: RAPPORTAGE

VERKENNING FINANCIEEL

definitief

Mede-opdrachtgever: gemeenten Alblasserdam, Leerdam, Gorinchem, Hardinxveld-Giessendam, Giessenlanden, Papendrecht, Molenwaard, Sliedrecht, Vianen, Zederik en het Waterschap Rivierenland

Projectnummer: 18i134

INFRAM B.V.

Postbus 150

3950 AD MAARN

Tel: +(0)343 – 745 600

www.infram.nl

Projectgegevens

Titel:	Verkenning overdracht waterschapswegen: rapportage verkenning financieel
Versie:	Juni 2020[1]
Status:	Definitief
Datum:	19-06 2020
Mede-opdrachtgevers:	Gemeenten Alblasserdam, Leerdam, Gorinchem, Hardinxveld-Giessendam, Giessenlanden, Papendrecht, Molenwaard, Sliedrecht, Vianen, Zederik en Waterschap Rivierenland
Projectnummer:	18i134

Auteur:	Goke Pieters
Getoetst door:	Franklin Thijs

[1] Een eerdere versie is in 2019 opgeleverd op basis van de gegevens met peiljaar 2017. Dit rapport is een geactualiseerde versie voor de gegevens met peiljaar 2019. Het bevat niet de resultaten van deel II van de verkenning.

Inhoudsopgave

Samenvatting 1

1 **Inleiding** 2

2 **Aanpak in drie fasen** 4

3 **Scope: de gehele wegentaak en het hele areaal** 6
- 3.1 Areaal 6
- 3.2 Huidig beheer is vastgelegd in beleids- en beheerplannen 2

4 **Uitgangspunten van de verkenning** 4

5 **Financiën wegentaak** 7
- 5.1 Inkomsten en kosten wegentaak 7
- 5.2 Financiële effecten bepaald in één transparant en gedeeld financieel model 9
- 5.3 Voorbeeld rekenscenario na overdracht 10

6 **Gemeenten compenseren elkaar tijdens overgangsperiode** 12
- 6.1 Omvang van de gewenningsbijdrage 12
- 6.2 Andere overdrachtsscenario's en varianten 14

7 **Niet-financiële aspecten van de overdracht** 16

8 **Conclusie** 18

BIJLAGEN 20

A. **Handleiding financieel model** 21
- A.1 Praktische informatie voor het gebruik van het Excel bestand. 21
- A.2 De gewenningsbijdrage 21
- A.3 Belastingdruk per gemeentelijk gebied 24
- A.4 De belastingdruk per groep 25

B. **Kwaliteit van het wegenareaal, per type en gemeente** 28

C. **Areaalverdeling per gemeente** 29

D. **Kosten Wegbeheer** 30

E. **Kaartmateriaal** 31

Samenvatting

Deze rapportage is een actualisatie van de versie zoals die in 2019 (peiljaar 2017) is opgeleverd met als peiljaar 2019 voor de gehanteerde gegevens.
De gemeenten in de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden[2] zijn op initiatief van en met het Waterschap Rivierenland gestart met een verkenning om de wegen die het Waterschap beheert over te dragen aan de gemeenten waar deze wegen zich in bevinden. Gezamenlijk wordt gekeken welke afspraken nodig zijn bij een eventuele overdracht van deze wegen.

Het gaat om ongeveer 600 kilometer aan wegen die zich vooral buiten de bebouwde kom bevinden. Ook kunstwerken en bijvoorbeeld het beheer van de bermen maken deel uit van de overdracht. De aanleiding van de verkenning is de wens van het Waterschap om de wegen over te dragen, zodat zij zich kan richten op haar belangrijkste taak: het zorgen voor veilig, voldoende en schoon water.

Op dit moment wordt het onderhoud van de waterschapswegen betaald uit de wegenheffing van het Waterschap en een bijdrage uit het gemeentefonds van de betrokken gemeenten. Hierdoor is een scheve situatie ontstaan, waardoor de ingezetenen in stedelijke gebieden relatief veel belasting betalen aan het Waterschap terwijl maar een klein deel van de wegen zich in hun gemeente bevindt. Indien een overdracht zou plaatsvinden wordt het onderhoud van de wegen betaald uit de gemeentebegroting. De belastingheffing van het Waterschap komt dan te vervallen. Gemeenten betalen in de eindsituatie alleen nog voor de wegen die daadwerkelijk binnen de gemeentegrenzen liggen. De verwachting is dat een overdracht voor inwoners en bedrijven gemiddeld een lagere belastingdruk tot gevolg heeft.

De financiële gevolgen van een overdracht voor de individuele gemeenten verschillen sterk. Omdat veel van de wegen zich in het buitengebied bevinden krijgen een paar gemeenten te maken met een behoorlijke toename van het aantal wegen dat zij in beheer hebben, bijvoorbeeld voor gemeenten Vijfheerenlanden en Molenlanden. Dit brengt voor deze gemeenten ook extra kosten met zich mee. De gemeenten hebben aangegeven onderlinge solidariteit bij een overdracht van groot belang te vinden. Er wordt gedacht aan een overgangsperiode waarin de stedelijke gemeenten de plattelandsgemeenten tijdelijk compenseren voor de financiële effecten. Op deze manier kunnen de landelijke gemeenten zich voorbereiden op de eindsituatie.

De mogelijke financiële voor- en nadelen van een overdracht zijn in kaart gebracht en uitgewerkt in een financieel model. Enkele varianten als het inrichten van een beheerorganisatie of het overdragen van wegen aan slechts een deel van de gemeenten zijn vooralsnog afgevallen. Ook is in kaart gebracht welke onderwerpen nog nader moeten worden uitgewerkt in een volgende fase om daadwerkelijk tot overdracht te kunnen overgaan. Allereerst zal in een vervolg op deze verkenning nader worden ingegaan op de individuele vragen van gemeenten die moeten worden beantwoord voordat overgegaan kan worden tot besluitvorming.

[2] Alblasserdam, Molenlanden, Vijffheerenlanden, Gorinchem, Hardinxveld-Giessendam, PapendrechtSliedrecht,

1 Inleiding

Openbare wegen zijn in Nederland meestal in beheer bij gemeenten, provincies en het Rijk. Tegenwoordig hebben nog slechts vijf waterschappen openbare wegen in beheer. Het Waterschap Rivierenland heeft wegen in beheer in het westelijk deel van haar beheergebied, de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden. Deze wegen liggen in de provincies Zuid-Holland en Utrecht. De wegen en fietspaden liggen vooral buiten de bebouwde kom.. Bij de start van de verkenning bestond dit gebied uit tien gemeenten, per 1 januari 2019 vormen Vianen, Leerdam en Zederik samen gemeente Vijfheerenlanden en vormen Molenwaard en Giessenlanden samen gemeente Vijfheerenlanden, zodoende betreft het nu zeven gemeenten.



Figuur 1 Gebied Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden

Het Waterschap Rivierenland wil haar wegen graag overdragen aan deze zeven gemeenten. In het bestuursakkoord "Veilig en Vernieuwend" (2015) verwoordt het Waterschap haar ambitie om in geval van gemeentelijke herindeling te verkennen of haar wegenareaal kan worden overgedragen.

Het waterschap heeft de wens tot overdragen zodat ze zich kan concentreren op de uitvoering van haar kerntaken op het gebied van waterveiligheid, watersysteem en waterketen. Deze taken vragen met de huidige klimaatverandering en de daarbij behorende opgaven een grotere inspanning. Daarnaast beheert het waterschap slechts in een deel van haar beheersgebied wegen. Door de overdracht wordt deze ongelijkheid weggenomen. Bovendien is het beheer van wegen in bijna heel Nederland een verantwoordelijkheid van gemeenten. Door de overdracht wordt ook deze ongelijkheid weggenomen.

Meer waterschappen onderzoeken de mogelijkheden om het beheer van de wegen over te dragen. Er zijn geen wettelijke belemmeringen voor, maar om tot een overdracht te komen moeten wel afspraken worden gemaakt tussen de betrokken partijen. De "*Bestuurlijke verkenning Waterschapswegen – Waar*

een wil is, is een weg" (2018) geeft aanbevelingen voor het wegnemen van belemmeringen bij de overdracht van waterschapswegen.[3]
Het knelpunt voor overdracht is de onevenwichtigheid tussen de inkomsten en uitgaven per gemeente. Er is enerzijds sprake van landelijke gemeenten (zogenoemde 'netto-ontvangers') met veel wegen en weinig inwoners. Deze hebben meer kosten dan opbrengsten binnen de gemeentegrenzen. Anderzijds hebben de stedelijke gemeenten ('zogenoemde netto-betalers') weinig kilometers weg en veel inwoners, en zijn de opbrengsten hoger dan de kosten.

De belangrijkste vragen voor deze verkenning zijn dan ook als volgt:

- Wat zijn de (financiële) consequenties bij een overdracht van wegen voor de betrokken gemeenten?
- Hoe kunnen betrokken gemeenten zich het beste voorbereiden op de veranderende kostenverdeling en taakverdeling in het geval van overdracht?
- Hoe kunnen de (financiële) verschillen tussen gemeenten bij een overdracht (tijdelijk) worden overbrugd om consequenties als een mogelijk hogere belastingdruk voor de inwoners te beperken?

[3] Deze Verkenning is op verzoek van het Directeurenoverleg Mobiliteit van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitgevoerd door Karla Peijs. In de verkenning zijn interviews gehouden met vertegenwoordigers van de betrokken waterschappen, gemeenten en samenwerkingsverbanden van gemeenten en de provincie Zuid-Holland. De Unie van Waterschappen en Vereniging Nederlandse Gemeenten hebben dit proces begeleid.

2 Aanpak in drie fasen

Het Waterschap heeft het initiatief genomen om een verkenning te starten naar de overdracht van wegen. In het bestuurlijk overleg PFO VV van 15 maart 2018 is positief gereageerd op het voorstel van het Waterschap om samen de verkenning te starten. Adviesbureau Infram is gevraagd door het Waterschap om de verkenning te begeleiden. Formeel treedt het waterschap op als opdrachtgever. De sturing vindt plaats vanuit de gezamenlijkheid van waterschap en gemeenten. De verkenning is de eerste stap in het proces om te komen tot een overdracht van de waterschapswegen. Het totale proces wordt toegelicht in onderstaande figuur.



Figuur 2 Gefaseerde oorspronkelijke aanpak om te komen tot finale overdracht

Verkenning: In deze fase komen we samen met het waterschap en de gemeenten tot een gedragen aanpak voor het vervolg, de uitwerkingsfase. We werken in deze fase toe naar het bestuurlijk besluit tot vaststelling van het plan van aanpak, inclusief een eerste uitwerking van het afsprakenkader en een financieel model.
De verkenning is in twee stappen geknipt: stap I focust zich op de financiële consequenties. Stap II op de verdieping hiervan en de specifieke vraagpunten per organisatie (gemeente en waterschap).

Uitwerkingsfase: Hierin werken de gemeenten en het waterschap het afsprakenkader en het financieel model uit tot afspraken, die zijn te verwerken in de bestuursovereenkomst voor de overdracht van waterschapswegen aan de gemeenten. Deze fase omvat tevens het ontwikkelen van de bestuursovereenkomst, de hiervoor benodigde Raadsbesluiten en besluiten van het Algemeen bestuur en de uiteindelijke ondertekening van de bestuursovereenkomst.

Overgangs-/gewenningsfase: Deze fase start met het overdragen van het beheer, onderhoud en overige taken van het wegbeheer van het waterschap aan de gemeenten: de wegen zijn dan feitelijk en juridisch in beheer bij de gemeenten. De huidige stand van denken is dat de gemeenten elkaar onderling compenseren voor financiële effecten, berekend over een gewenningsperiode. Het ligt vooralsnog voor de hand, tijdens en aan het eind van de gewenningsfase een evaluatie uit te voeren.

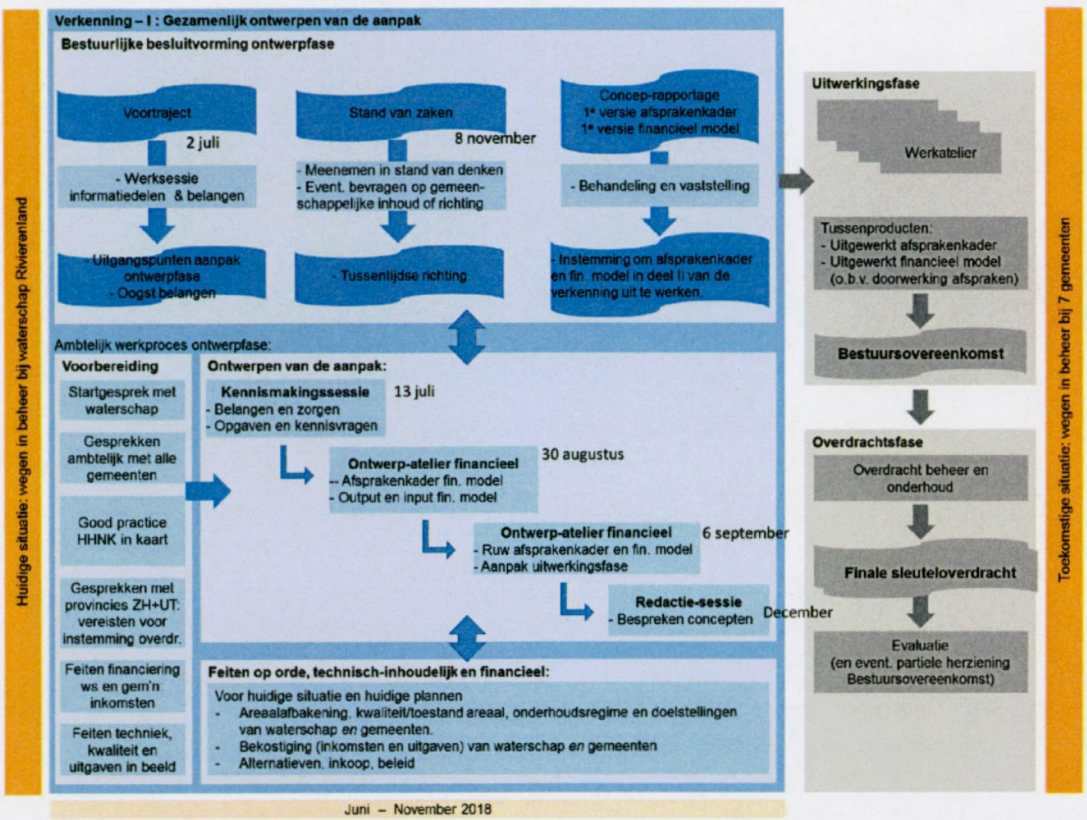
Deze rapportage volgt als afronding van de verkenningsfase-I. In 2019 is op ambtelijk en bestuurlijk niveau het gesprek gevoerd met de gemeenten in het kader van de verkenning-II fase, dit maakt geen onderdeel uit van deze rapportage.

Aanpak Verkenning

Zowel op bestuurlijk als ambtelijk niveau is samengewerkt aan de verkenning, welke uiteindelijk heeft geleid tot dit rapport.

De volgende werkbijeenkomsten hebben in 2018 plaatsgevonden:

- 2 juli Bestuurlijke stuurgroep: Start-up in het Waardhuis.
- 13 juli Ambtelijk werkatelier: Verkennen benodigde informatie
- 30 augustus Ambtelijk werkatelier met financieel deskundigen – Financieel model
- 6 september Ambtelijk werkatelier: Financieel model
- 8 november Bestuurlijke bijeenkomst (PFD VV AV): tussentijds informeren
- 18 december Ambtelijk Werkatelier - afronden conceptrapportage



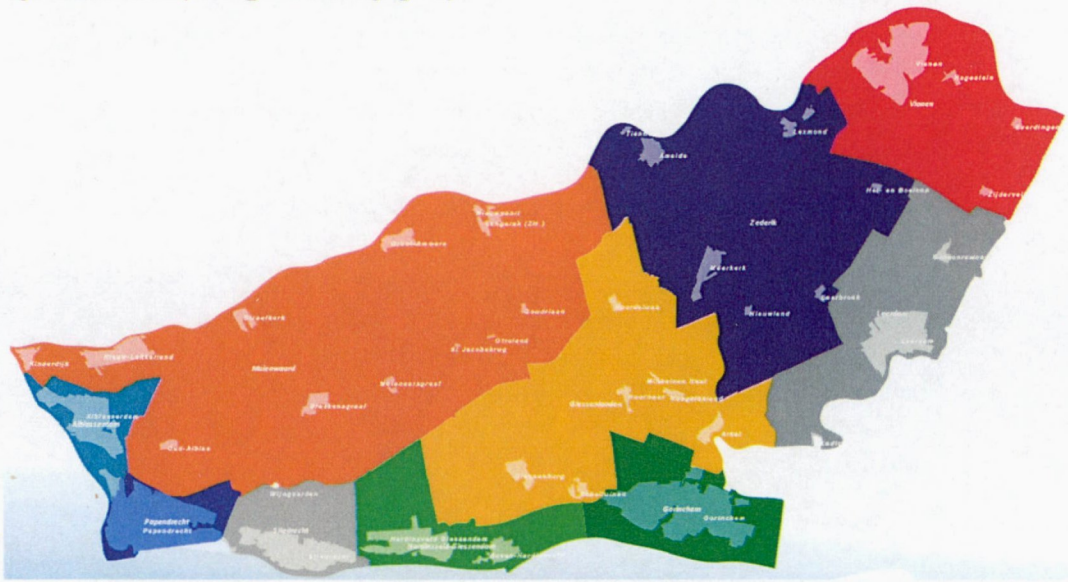
Figuur 3 Aanpak verkenning-I

3 Scope: de gehele wegentaak en het hele areaal

De scope van de verkenning betreft de overdracht van de gehele wegentaak zoals die nu uitgevoerd wordt door het Waterschap. Dit hoofdstuk geeft een nadere duiding van deze taak, het areaal en de kwaliteit.

3.1 Areaal

Het Waterschap Rivierenland beheert in een deel van haar beheersgebied wegen en fietspaden die zich voornamelijk buiten de bebouwde kom bevinden, namelijk in het gebied de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden (zie **Figuur 4** en Bijlage C).



Figuur 4 Gemeenten en kernen in de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden

3.1.1 Omvang van het areaal per gemeente

Het totale areaal wegen bestaat uit de volgende objectcategorieën:

- Verhardingen
- Kunstwerken
- Groenvoorzieningen
- Verkeersborden en dragers

Tabel 1 Verhardingen per wegtype per gemeente

Gemeente / (m2)	ETW I 60 km/u	ETW II 60 km/u	GOW II 80 km/u	onverhard	fietspaden	Eindtotaal
Alblasserdam	2.187	9.067		2.054	11.195	24.503
Gorinchem	20.484	53.751		1.028	24.794	100.057
Hardinxveld-Giessendam	6.195	43.290		7.434	23.648	80.568
Molenlanden	367.630	821.975	44.166	34.062	130.816	1.398.740
Papendrecht	6.059	17.932			9.103	33.094
Sliedrecht	10.849	36.605			13.991	61.444
Vijfheerenlanden	181.009	713.781	39.744	8.180	79.243	1.021.957
Eindtotaal	**594.414**	**1.696.400**	**83.910**	**52.758**	**292.789**	**2.720.363**

Toelichting:
ETW I: Erftoegangswegen, ontsluiten relatief grote gebieden, woonkern of bedrijventerrein;
ETW II: Erftoegangswegen, ontsluiten voornamelijk aanliggende percelen;
GOW II: Gebiedsontsluitingswegen, ontsluiten grote gebieden en woonkernen

Tabel 2 Kunstwerken per type en per gemeente, peildatum 18 december 2017

Type kunstwerk / Gemeente	Brug	Duiker	Eco- duiker	Gemaal	Grondkerende constructie	Tunnel	Niet aangetroffen object	Totaal
Alblasserdam	9			1				10
Gorinchem	1	3						4
Hardinxveld-Giessendam	5	6						11
Molenlanden	150	177		6	1		5	339
Papendrecht	1	5	3					9
Sliedrecht	4	6						10
Vijfheerenlanden	61	130		2	8	1	2	204
Eindtotaal	**231**	**327**	**3**	**9**	**9**	**1**	**7**	**587**

Tabel 4 Groenvoorzieningen per type en per gemeente, peildatum 18 december 2017

Gemeente	Wegsloten B en C	A-wtg 1e meter	Wegberm	Bomen	Bosschage
	m1	m1	m2	stuk	m2
	7.163	2.703	51.242	324	5.257
Molenwaard	184.433	84.153	1.041.496	14.397	111.461
Papendrecht	4.745	1.946	55.867	320	1.877
Sliedrecht	9.589	5.223	65.081	176	5.089
Hardinxveld-Giessendam	14.748	11.104	124.169	2.028	3.513
Giessenlanden	122.943	57.848	822.082	13.463	102.935
Zederik	104.906	49.660	883.120	11.954	75.332
Gorinchem	15.192	3.116	70.585	944	1.481
Leerdam	36.168	24.344	250.603	5.467	6.541
Vianen	37.422	27.537	381.472	6.431	10.897
Totaal	**537.309**	**267.634**	**3.745.717**	**55.504**	**324.383**

Tabel 3 Aantal verkeersborden per gemeente, peildatum 18 december 2017

Gemeente	Aantal verkeersborden
-	18
Alblasserdam	45
Giessenlanden	1415
Gorinchem	355
Hardinxveld-Giessendam	75
Leerdam	418
Molenwaard	1898
Papendrecht	52
Sliedrecht	125
Vianen	703
Zederik	959
Eindtotaal	**6063**

Tabel 5 Areaaldragers per gemeente, peildatum 18 december 2017

Overig / onbekend

Gemeente	-	ANWB mast	Flespaal tvs 3600	hekwerk	hout	Klappaal	lichtmast	overig/onbekend	overige constructies	overige masten	overige palen	portaal	zuil	Eindtotaal
-			3				2				9			14
Alblasserdam			7				2				1	5		15
Giessenlanden	1	1	442				78	1	6	1	290	78	1	899
Gorinchem			113				29		1		78	29		250
Hardinxveld-Giessendam			42								27			69
Leerdam	8	1	123				31		5		117	13	1	299
Molenwaard	5	1	511	1	3	1	76		13	1	292	158		1062
Papendrecht		1	14				2				13	4		34
Sliedrecht			40				5				18	8		71
Vianen	3		212				39	9			211	25		499
Zederik	7	1	236			1	59		4	3	277	62	1	651
Eindtotaal	**24**	**5**	**1743**	**1**	**3**	**2**	**323**	**10**	**29**	**5**	**1333**	**382**	**3**	**3863**

3.1.2 *Kwalitatief*

Veiligheid

Het areaal is conform de eerste fase van het programma Duurzaam Veilig heringericht[4]. Conform de richtlijnen van dit programma zijn bijvoorbeeld en 60km/uur-zones aangelegd of uitgebreid en is de bromfiets waar dat kan naar de rijbaan gegaan. Het waterschap blijft tot op het moment van overdracht wegen integraal herinrichten. Door de herinrichting van de weg op het gebied van verkeersveiligheid eerder te betrekken bij kleinschalig/regulier onderhoud en wegreconstructies wordt de verkeersveiligheid versterkt. De werkwijze en doelstellingen zijn vastgelegd in een Verkeersveiligheidsplan.

Instandhouding van het areaal

Voor verharde wegen vindt er jaarlijks een globale visuele inspectie plaats volgens CROW-systematiek. Dit is de basis voor het verhardingenonderhoudsprogramma van het daaropvolgende jaar. De cyclische aanpak heeft geleid tot het kwaliteitsbeeld in **Tabel 6**.

Tabel 6 Kwaliteitverhardingen

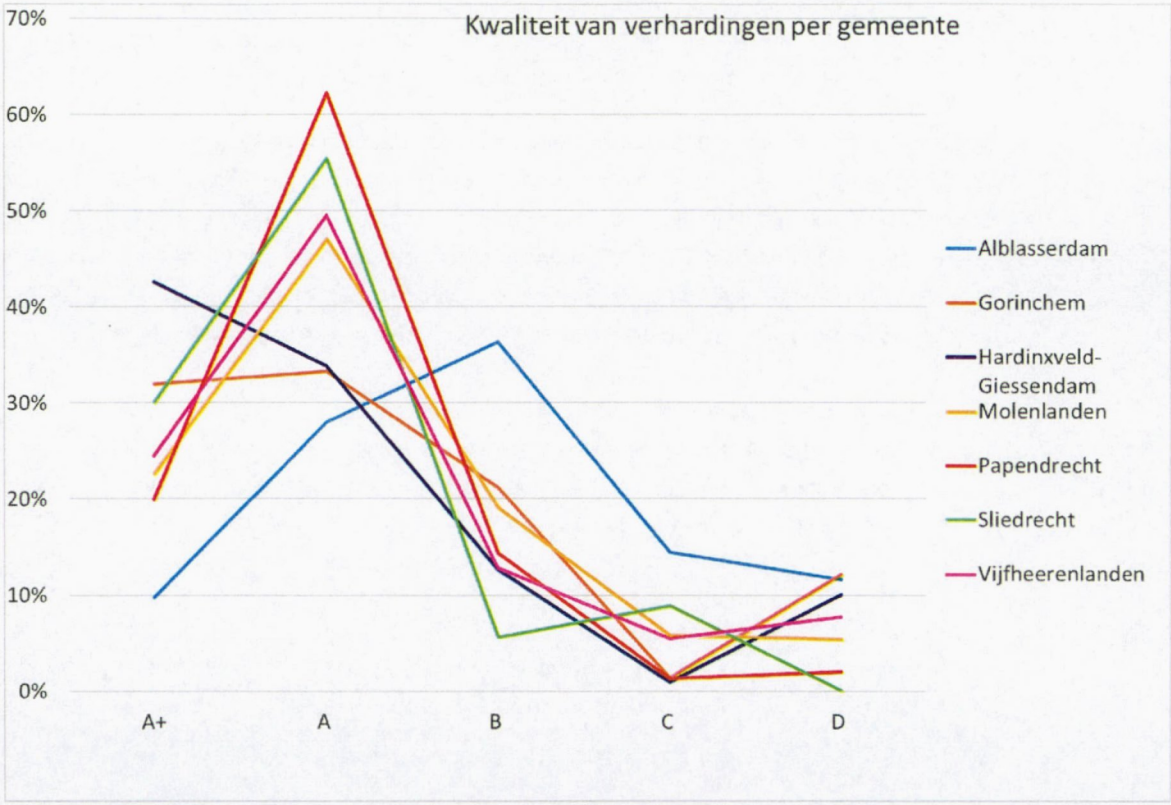
Kwaliteit	Index	Asfalt 2014	Asfalt 2015	Asfalt 2016	Asfalt 2017	Asfalt 2018	Asfalt 2019	Prestatie-afspraak met bestuur
Redelijk tot zeer goed	A,A+	62%	70%	75%	81%	75%	72%	66%
Matig	B	15%	14%	15%	11%	14%	16%	20%
Slecht	C	16%	11%	4%	3%	4%	5%	14%
Zeer slecht	D	7%	5%	7%	5%	7%	7%	0%
Totaal		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

De kwaliteitsverdeling per gemeente staat in meer detail weergegeven in Bijlage B en is ook te zien in figuur 5. Hieruit blijkt dat per gemeente nagenoeg dezelfde verdeling te zien is. Alblasserdam lijkt een afwijking, maar dit is het gevolg van een klein areaal: de gemiddelde restlevensduur is vergelijkbaar.

[4] De Duurzaam Veilig-visie is begin jaren negentig gevormd uit onderzoeksinzichten over menselijk handelen in een omgeving die onvoldoende op de menselijke capaciteiten is afgestemd. In 1997 is een convenant Startprogramma Duurzaam Veilig gesloten: een akkoord tussen Rijk en decentrale overheden over de implementatie van de eerste fase van Duurzaam Veilig [23].

In de jaren daarna werden o.a. alle wegen gecategoriseerd, werden op grote schaal 30km/uur- en 60km/uur-zones aangelegd of uitgebreid, verhuisde de bromfiets waar dat veilig kon naar de rijbaan, kreeg álle verkeer van rechts voortaan voorrang (dus ook langzaam verkeer), werden voorbereidingen getroffen voor permanente verkeerseducatie, en vond regionale verankering en intensivering van de verkeershandhaving plaats.

Op de wegen wordt voldaan aan de landelijke bovengrens van het aantal doden en ziekhuisongevallen in 2020.



Figuur 5 Kwaliteitsverdeling van het areaal verhardingen per gemeente (inspectie 2018)

De kwaliteit van het areaal in Alblasserdam lijkt sterk af te wijken. Dit is het gevolg van het kleine areaal. Gemiddeld is de kwaliteit vergelijkbaar met andere gemeenten.

Kunstwerken

Er worden nieuwe inspecties uitgevoerd: dit geeft de basis voor een doorkijk van de benodigde onderhoudsbudgetten voor de komende 5 jaar. De resultaten hiervan worden opgenomen in een vervolg op deze rapportage.

3.2 Huidig beheer is vastgelegd in beleids- en beheerplannen

Bij de wegentaak van het Waterschap hoort naast het asfaltonderhoud ook de verantwoordelijkheid voor het baggeren van wegsloten, bermbeheer (maaien en groenonderhoud), kunstwerken (vooral bruggen en duikers), wegmeubilair (borden, picknickvoorzieningen, bushaltes), beleid, onderzoek en gladheidsbestrijding[5]. De visie en het beleid van het waterschap op deze onderwerpen is samengevat in een Wegenbeheerplan[6]. In het plan wordt beschreven op welke wijze het waterschap invulling geeft aan:

- Het functioneel beheer van de wegen
- Het waarborgen van de staat en functie van de wegen

[5] Gladheidsbestrijding wordt voor het waterschap ook uitgevoerd door de gemeenten. Ze krijgen hiervoor een vergoeding. De afspraken van deze vergoeding zijn vastgelegd in een financiële regeling.

[6] 'Duurzaam op weg', Wegenbeheerplan 2016-2021, Waterschap Rivierenland

- De afweging van het wegenbelang tegen andere belangen
- De afwegingen die leiden tot een programma van onderhouds- en verbeteringsmaatregelen

De visie en het beleid zijn uitgewerkt in vijf operationele plannen die ingaan op één specifiek deelterrein of beheeraspect:

1 Beheerplan Verhardingen Wegen;
2 Beleidsplan Kunstwerken;
3 Beheerplan Groen;
4 Verkeersveiligheidsplan;
5 Meerjarenprogramma Baggeren.

In het wegenbeheerplan zijn in de strategische visie vier varianten opgenomen met betrekking tot verkeersveiligheid, onderhoud en duurzaamheid en innovatie. Hierbij is variant 3 de voorkeursvariant. Met deze (minimale) variant wordt gewerkt aan een goede verkeersveiligheid en blijft het onderhoudsniveau van de wegen op peil. Tevens biedt deze variant de mogelijkheid in te spelen op duurzaamheid en innovatie. Een hogere ambitie ziet het waterschap als financieel niet wenselijk. Een lagere ambitie zal betekenen dat ingeboet wordt op de kwaliteit van de wegen (kapitaalsvernietiging) en dat er is geen ruimte is voor innovatie en duurzaamheid.



Figuur 6 Opbouw Wegenbeheerplan

4 Uitgangspunten van de verkenning

In het bestuurlijk overleg van 2 juli 2018 hebben bestuurders van de betrokken gemeenten en het waterschap enkele uitgangspunten meegegeven voor het vormgeven van het voorkeursscenario. Deze uitgangspunten zijn:

<u>De overdracht van de wegen vindt in zijn geheel en tegelijkertijd plaats</u>
Het waterschap wil de wegentaak overdragen zodat zij zich kan richten op haar belangrijkste taak: het zorgen voor veilig, voldoende en schoon water. Het Waterschap wordt gedwongen meer de nadruk te leggen op haar kerntaken en zal de komende jaren veel inspanning moeten verrichten op thema's als klimaatadaptatie. Een gedeeltelijke overdracht, aan slechts enkele gemeenten, leidt tot versnippering in het beheer en is hiermee ook niet effectief noch efficiënt, ook is het voor de gebruiker onduidelijk.
Een vergelijkbare motivatie geldt voor de wens om de wegen op één moment over te dragen. Er wordt daarom uitgegaan van de overdracht op één moment. Fase-effecten[7] tussen inkomsten en uitgaven als gevolg van het niet gelijktijdig overdragen zijn in deze verkenning dan ook niet meegenomen.
Het overdragen aan slechts een deel van de gemeenten heeft tenslotte tot gevolg dat er een disbalans in de financiering van de wegentaak zal ontstaan, positief of negatief voor het waterschap en de ingezetenen, en is daarom ook niet in de verkenning onderzocht.

<u>Solidariteit</u>
Oplossingen voor de wijze van overdracht en het bijbehorende arrangement moeten in regionaal verband gezocht worden waarbij solidariteit een uitgangspunt is. Dit sluit aan bij het karakter van de onderlinge gemeentelijke contacten. Bovendien kan de regio zich landelijk onderscheiden en uitblinken in samenwerking op dit onderwerp.

<u>De lasten voor de burger mogen niet stijgen.</u>
De wegenheffing door het waterschap vervalt na de overdracht, wat leidt tot een verandering van de belastingdruk in ieder gemeentelijk gebied. De lasten voor de burger mogen gemiddeld niet stijgen.

<u>Overdracht vindt financieel neutraal plaats: er is geen "bruidsschat"</u>
De jaarlijkse inkomsten en uitgaven van het Waterschap voor de wegen zijn nagenoeg constant en gelijk. Met uitzondering van een egalisatiereserve (omvang ca. 1.000 k€) heeft het waterschap geen reserve opgebouwd. Voor de werking van de reserve zie § 5.1.
In het bestuurlijk overleg van 8 november 2018 heeft het waterschap hierover toegezegd *"Het waterschap heeft aangegeven dat ze wil gaan verkennen wat ze kan bijdragen aan de overdracht. Op welke wijze dit zal kunnen, is nog onderwerp van onderzoek. Ook zal in het vervolg worden bekeken op welke wijze de kennis en capaciteit van waterschapsmedewerkers eventueel ingezet kan worden voor de gemeenten. Ook dit zou onderdeel kunnen zijn van een 'gewenningsbijdrage'."*

<u>Overdracht vindt plaats met de huidige kwaliteit.</u>
De huidige kwaliteit is tot stand gekomen door een cyclische en planmatige werkwijze, op basis van inspecties. Dit heeft geleid tot een gemiddelde kwaliteit van het asfalt over de jaren 2014-2019: 73%

[7] Hierbij valt te denken aan voor een langere periode een beheerorganisatie in stand houden, onbalans tussen kosten en inkomsten agv.het ongelijktijdig overdragen van de beheertaak van de wegen.

redelijk tot zeer goed, 14% matig, 7% slecht en 6% zeer slecht. Deze werkwijze wordt door het Waterschap voortgezet tot het moment van overdracht. Het uitvoeren van onderhoud voordat het interventieniveau is bereikt betekent hogere levensduurkosten: immers de gemiddelde frequentie van onderhoud neemt hiermee toe.

De kwaliteit van het areaal is normaal verdeeld

De kwaliteit van het areaal is normaal verdeeld over het gebied en de gemeenten: er wordt niet uitgegaan van noemenswaardige kwaliteitsverschillen. In de uitvoering van het beheer is gestuurd op het realiseren van voldoende kwaliteit van het areaal en zijn de daarbij passende maatregelen genomen.

Het kostenniveau is in de tijd constant, ook na overdracht

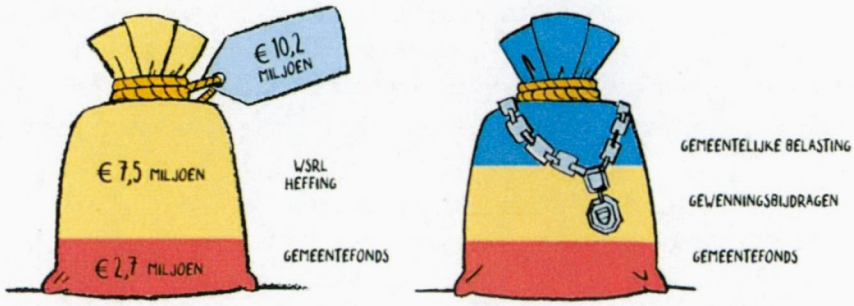
1. De kosten voor het beheer en onderhoud van de wegen waren de afgelopen jaren redelijk constant. Het waterschap hanteert een cyclische en planmatige aanpak van het beheer van haar wegen. Op basis van inspecties wordt de onderhoudsbehoefte meerjarig (5 jaar) bepaald. De benodigde kosten voor beheer en onderhoud en vervanging en renovatie zijn de laatste jaren vrijwel constant (Bijlage D *Kosten Wegbeheer*).<check op actualiteit>
   Daarnaast zijn er geen aanwijzingen bekend dat er een kostenstijging als gevolg van einde levensduur, slechte kwaliteit of andere oorzaken verwacht wordt.

2. Kostenniveau is na overdracht gelijk.
   Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat de kosten voor het beheren van de wegen niet stijgen na de overdracht: de wijze van beheer verandert niet, noch het kwaliteitsniveau of omvang van het areaal. Hierin is buiten beschouwing gelaten het effect van BTW-compensatie op de directe kosten door gemeenten of de efficiëntie-winst die een gemeente kan bereiken omdat ze al een staande beheer- en uitvoeringsorganisatie heeft. Bovendien kan een gemeente er na overdracht voor kiezen om het beheer op een ander kwaliteitsniveau uit te voeren. Ook buiten beschouwing zijn gebleven toekomstige marktfluctuaties, aanpassingen als gevolg van klimaatverandering of de behoefte aan een meer duurzame inrichting van de leefomgeving.
   De kosten voor de overdracht zelf, het opstarten van het beheer door de gemeenten, zgn. frictiekosten, zijn eveneens buiten beschouwing gelaten.
   Uitgangspunt is dat het waterschap de indirecte kosten volledig afbouwt: er is dan ook geen rekening gehouden met resterende kosten.
   Om voor deze verkenning een vergelijkbare inschatting te kunnen maken van de consequenties van een overdracht zijn deze nu onbekende ontwikkelingen nu buiten beschouwing gelaten.

Inkomsten gelijk aan kosten, nu en na overdracht.

In de huidige situatie verwerft het Waterschap inkomsten die gelijk zijn aan de benodigde uitgaven, afkomstig uit bijdrage uit het Gemeentefonds en uit de eigen Wegenheffing. Er is geen sprake van financiering uit andere waterschapsheffingen. Voor de situatie na de overdracht hanteren we een vergelijkbare situatie: financiering van de wegen vindt niet plaats uit de huidige beschikbare middelen. De wegenheffing van het waterschap ('wsrl-heffing' in onderstaand **Figuur 7**) vervalt voor de burger en wordt vervangen door gemeentelijke belasting. In de uiteindelijke situatie is de keuze uiteraard aan de individuele gemeente op welke wijze ze het onderhoud van de wegen wenst te financieren. Wellicht dat individuele gemeenten er voor kiezen de onderhoudskosten te ondervangen in de gemeentelijke begroting.

In onderstaand **Figuur 7** is de situatie tijdens de gewenningsperiode weergegeven: in deze periode kan er sprake zijn van een onderlinge gewenningsbijdrage (zie hoofdstuk 6).



Figuur 7 Inkomstenbronnen voor overdracht (links) en na overdracht (rechts), gedurende de gewenningsperiode[8].

<u>De kostenverdeling over de gemeenten vindt plaats aan de hand van één bepalende kostenparameter: m2 asfalt.</u>

De jaarlijkse kosten voor het onderhoud van de wegverharding bedragen 41% van de totale jaarlijkse directe kosten. Voor het bepalen van de kosten per gemeente is het oppervlakte aan asfalt per gemeente aangehouden (zie Bijlage C).

<u>Er is geen sprake van boekwaarde.</u>

Het Waterschap kapitaliseert onderhoud of renovatie van de wegen niet. Bij overdracht is er dan ook geen sprake van boekwaarde.

[8] In het peiljaar 2019 wordt er ca € 730.000 uit de egalisatiereserve toegevoegd aan de beschikbare middelen uit bijdrage Gemeentefonds en Wegenheffing.

5 Financiën wegentaak

5.1 Inkomsten en kosten wegentaak

De inkomsten van het Waterschap zijn dekkend voor de uitvoering van de wegentaak, per gemeentelijk gebied is er echter sprake van een onevenwichtigheid tussen kosten en inkomsten. De jaarlijkse kosten en uitgaven voor het beheer, onderhoud en renovatie van de wegentaak zijn in de afgelopen jaren nagenoeg constant. De kosten van de wegentaak worden gedekt door belastingopbrengsten en door inzet van de egalisatiereserve wegen. Als uitgangspunt voor het meerjarentarievenbeleid geldt dat:

- de belastingopbrengst aan het eind van de planperiode (het laatste jaar van de meerjarenraming) gelijk is aan het netto kostenniveau (de kosten worden voor 100% gedekt door de belastinginkomsten);
- er sprake is van een gelijkmatige tariefontwikkeling;
- het niveau van de egalisatiereserve aan het eind van de planperiode in principe nihil is.

In de begroting van 2019 is de dekking door inkomsten 91%, de overige inkomsten komen uit de egalisatiereserve. In de periode 2020-2023 groeit het Waterschap naar een volledige dekking door inkomsten. Dit betekent een jaarlijkse verhoging van 4,4% om volledig kostendekkend te zijn in 2023.

Tabel 7 Ontwikkeling Wegenheffing[9]

	2019	2020	2021	2022	2023
Netto kosten	8,3	8,5	8,6	8,9	8,9
Heffingsopbrengst	-7,6	-7,9	-8,2	-8,6	-8,9
% stijging opbrengst	4%	4%	4%	4%	4%

(bedragen x € 1 mln)

Tabel 8 Kosten Wegentaak (Programma Wegenbeheer)

	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Kosten (M€)	8,7	8,4	8,3	8,4[10]	7,8	7,7

[9] Bron: Begroting 2019 Waterschap Rivierenland

[10] De kostenstijging in de periode 2015-2016 is het gevolg van de structurele kostenstijging voor verhardingen, groen en personeel.

De totale kosten voor de wegentaak bestaat uit twee delen: het Programma wegenbeheer en de aan de Wegentaak toebedeelde Overige kosten.

Tabel 9 Totale kosten wegentaak (begroting 2019)

Programma wegenbeheer	€ 8.763.213
Kapitaallasten	€ 20.069
Personele kosten	€ 1.222.404
Directe kosten	€ 4.841.300
Toevoeging voorziening	€ 2.679.440

Overige kosten	€ 2.137.965
Overige dekkingsmiddelen	- € 49.519
Kwijtschelding en oninbaar	€ 213.000
Waterschapslasten eigen objecten	€ 447.800
Onvoorzien	€ 36.000
Rente eigen vermogen en overig op 2100000	- € 27.400
Vergunningverlening	- € 3.359
Belastingheffing	€ 365.553
Bestuur	€ 325.843
Calamiteitenplannen	€ 46.378
Ondersteunende producten	€ 783.669
Eindtotaal	**€ 10.901.178**

5.1.1 *Het waterschap heeft twee inkomstenbronnen*

Voor de financiering van de wegentaak in gemeenten die het waterschap conform de Wet Herverdeling Wegenbeheer toebedeeld heeft gekregen in 1992, ontvangt het waterschap via het Gemeentefonds een bijdrage van het Rijk. Dit bedrag dekt ongeveer 25% van de totale kosten van het wegenbeheer. Omdat dit bedrag lager is dan de werkelijke kosten, mag het waterschap conform de Wet Modernisering Waterschapsbestel (2007) een aanvullende wegenheffing aan de belastingplichtige in de desbetreffende gemeenten opleggen.

De huidige kostentoedeling voor de wegenheffing is gebaseerd op belangen die rechtstreeks en direct bij de taakuitoefening zijn betrokken. In **Tabel 10** is de opbouw van de Wegenheffing opgenomen; bijna alle inkomsten zijn gekoppeld aan woningen of de WOZ-waarde, beiden meer aanwezig in de stedelijke omgeving.

Tabel 10 Opbouw wegenheffing 2019

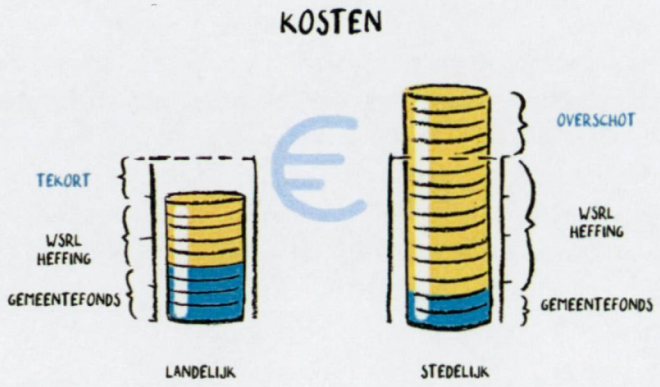
Heffingscategorie	**Heffingsgrondslag**	**Bijdrage aan Wegenheffing**
Ingezeten	€ 42,79 per woonruimte	50,0%
Eigenaar gebouwd	0,01325% van de WOZ-waarde	44,45%
Eigenaar ongebouwd	€ 12,94 per hectare	5,5%

Eigenaar natuurterreinen	€ 1,70 per hectare	0,1%
		100%

5.1.2 *Uitgaven wegentaak per gemeente*

Tabel 11 Per gemeentelijk gebied de kosten en inkomsten voor het wegbeheer (uit Wegenheffing en bijdrage Gemeentefonds)

Gemeente	Kosten[11]	Inkomsten	Saldo
Gorinchem	€ 404.914	€ 863.452	€ 459.283
Molenlanden	€ 5.579.040	€ 2.851.388	€ -2.717.381
Vijfheerenlanden	€ 4.143.959	€ 2.874.112	€ -1.262.218
Alblasserdam	€ 88.385	€ 663.683	€ 575.461
Papendrecht	€ 134.791	€ 1.071.219	€ 936.676
Sliedrecht	€ 249.875	€ 878.599	€ 629.184
Hardinxveld-Giessendam	€ 300.214	€ 658.634	€ 358.972



Figuur 8 Onevenwichtigheid inkomsten en uitgaven stedelijke en landelijke gemeenten

5.2 Financiële effecten bepaald in één transparant en gedeeld financieel model

Om gemeenten te laten ingroeien in de nieuwe situatie is een onderlinge compensatie van de financiële effecten wenselijk. Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft goede ervaringen opgedaan met een onderlinge compensatie tussen gemeenten. De werking ervan is vergelijkbaar met de onderlinge compensatie in geval van een herijking van de uitkering uit het gemeentefonds[12]. In navolging

[11] Toedeling kosten op basis van het oppervlakte asfaltverharding.

[12] Bij herverdeeloperaties binnen het gemeentefonds is een veelgebruikte regeling dat gemeenten niet meer dan € 15 per inwoner per jaar mogen verliezen. De beperking van dit verlies wordt betaald door de gemeenten die voordeel hebben. Deze afspraken betekenen dat de nieuwe verdeling vaak pas na een aantal jaren volledig wordt bereikt. Hierdoor krijgen de nadeelgemeenten meer tijd om hun begrotingen aan te passen aan de lagere inkomsten. (De financiële stromen van Rijk naar Gemeenten, VNG, november 2016)

van beide voorbeelden is voor de wegen in de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden een vergelijkbaar model uitgewerkt.

Infram heeft in één financieel model zowel de berekening van de onderlinge gewenningsbijdrage als de effecten voor de belastingdruk opgesteld. Dit model en haar uitgangspunten is getoetst met enkele financieel deskundigen op 30 augustus 2018 en besproken tijdens het ambtelijk overleg van 6 september 2018. Het model is zowel door de betrokken beleidsambtenaren als de financieel deskundigen beoordeeld. Zij hebben ingestemd met de uitgangspunten waarop het financieel model is gebouwd en hebben de werking ervan getoetst.

Een uitgebreide handleiding van het model en de uitgangspunten is opgenomen in Bijlage A.

5.3 Voorbeeld rekenscenario na overdracht

Na overdracht van wegen verandert de belastingdruk in iedere gemeente. De wettelijke basis voor de wegenheffing vervalt bij de overdracht van de wegen van het waterschap aan de gemeenten. Inwoners en bedrijven worden niet meer aangeslagen voor het betalen van de Wegenheffing. Gemeenten zullen de bijdrage uit het Gemeentefonds niet meer overmaken aan het waterschap.

Eén van de uitgangspunten voor deze verkenning is dat uitgaven en inkomsten voor het wegbeheer gelijk blijven (hoofdstuk 4). Dit principe strikt hanterend betekent dat gemeenten hun inkomsten zullen moeten verhogen (zie onderstaande tabellen). Om een goede vergelijking te kunnen maken is in het rekenscenario aangenomen dat gemeenten ervoor kiezen de extra benodigde inkomsten te verwerven enkel door verhoging van de gemeentelijke OZB-belasting. Door deze herverdeling van lasten ontstaat dan een toe- of afname van de belastingdruk voor individuele- of groepen van inwoners (zie **Tabel 12, Tabel 13** en **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**) Dit lijkt strijdig met het uitgangspunt "De lasten voor de burger mogen niet stijgen."

Tabel 12 Veranderende belastingdruk per gemeenten

Gemeente	Kosten (A)	Bijdrage gemeentefonds (B)	Wegenheffing (C)	Extra te verwerven inkomsten A-B	Verschil belastingdruk (A-B)-C
Gorinchem	€ 404.914	€ 85.068	€ 773.905	€ 319.847	€ -454.058
Molenlanden	€ 5.579.040	€ 1.304.212	€ 1.478.496	€ 4.274.828	€ 2.796.332
Vijfheerenlanden	€ 4.143.959	€ 998.819	€ 1.822.695	€ 3.145.140	€ 1.322.445
Alblasserdam	€ 88.385	€ 26.302	€ 635.996	€ 62.083	€ -573.913
Papendrecht	€ 134.791	€ 19.324	€ 1.050.878	€ 115.467	€ -935.411
Sliedrecht	€ 249.875	€ 89.427	€ 784.463	€ 160.448	€ -624.015
Hardinxveld-Giessendam	€ 300.214	€ 81.634	€ 572.702	€ 218.581	€ -354.121

Het effect op de belastingdruk voor bewoners en bedrijven is sterk afhankelijk van de eigendomssituatie en type. In onderstaande tabel is voor aantal voorbeelden (huurwoning, koopwoning en agrarisch bedrijf) de impact op de belastingdruk uitgewerkt. Hierbij is ervan uitgegaan dat de gemeente de extra kosten financieren met een verhoging van de OZB.

Tabel 13 VOORBEELDEN belastingdruk per type en eigendomssituatie

De onderstaande tabel bevat voorbeelden en geen vaste waarden.

			Huidig					Na Overdracht	
			Wegenheffing			OZB		OZB	
Type	Gemeente	WOZ-waaarde	Ingezetene	Eigenaaar bebouwd	Eigenaar onbebouwd	OZB	Totaal Huidig	OZB	Verandering belastingdruk
Huurwoning	Alblasserdam	250.000	€ 43	€ -	€ -	€ -	€ 43	€ -	€ -43
Huurwoning	Gorinchem	250.000	€ 43	€ -	€ -	€ -	€ 43	€ -	€ -43
Huurwoning	Hardinxveld-Giessendam	250.000	€ 43	€ -	€ -	€ -	€ 43	€ -	€ -43
Huurwoning	Molenlanden	250.000	€ 43	€ -	€ -	€ -	€ 43	€ -	€ -43
Huurwoning	Papendrecht	250.000	€ 43	€ -	€ -	€ -	€ 43	€ -	€ -43
Huurwoning	Sliedrecht	250.000	€ 43	€ -	€ -	€ -	€ 43	€ -	€ -43
Huurwoning	Vijfheerenlanden	250.000	€ 43	€ -	€ -	€ -	€ 43	€ -	€ -43
Koopwoning	Alblasserdam	250.000	€ 43	€ 33	€ -	€ 293	€ 369	€ 296	€ -73
Koopwoning	Gorinchem	250.000	€ 43	€ 33	€ -	€ 5.075	€ 5.151	€ 5.207	€ 56
Koopwoning	Hardinxveld-Giessendam	250.000	€ 43	€ 33	€ -	€ 312	€ 388	€ 326	€ -61
Koopwoning	Molenlanden	250.000	€ 43	€ 33	€ -	€ 268	€ 344	€ 384	€ 39
Koopwoning	Papendrecht	250.000	€ 43	€ 33	€ -	€ 300	€ 376	€ 305	€ -71
Koopwoning	Sliedrecht	250.000	€ 43	€ 33	€ -	€ 233	€ 309	€ 240	€ -69
Koopwoning	Vijfheerenlanden	250.000	€ 43	€ 33	€ -	€ 306	€ 382	€ 367	€ -15
Agrarisch Bedrijf	Alblasserdam	1.500.000	€ -	€ 200	€ 388	€ 4.458	€ 5.046	€ 4.504	€ -542
Agrarisch Bedrijf	Gorinchem	1.500.000	€ -	€ 200	€ 388	€ 4.635	€ 5.223	€ 4.755	€ -467
Agrarisch Bedrijf	Hardinxveld-Giessendam	1.500.000	€ -	€ 200	€ 388	€ 3.213	€ 3.801	€ 3.363	€ -438
Agrarisch Bedrijf	Molenlanden	1.500.000	€ -	€ 200	€ 388	€ 2.286	€ 2.874	€ 3.269	€ 396
Agrarisch Bedrijf	Papendrecht	1.500.000	€ -	€ 200	€ 388	€ 3.251	€ 3.838	€ 3.303	€ -535
Agrarisch Bedrijf	Sliedrecht	1.500.000	€ -	€ 200	€ 388	€ 2.522	€ 3.109	€ 2.599	€ -511
Agrarisch Bedrijf	Vijfheerenlanden	1.500.000	€ -	€ 200	€ 388	€ 3.723	€ 4.311	€ 4.470	€ 159

6 Gemeenten compenseren elkaar tijdens overgangsperiode

In het bestuurlijk overleg van 2 juli 2018 is nadrukkelijk de wens en ambitie geuit om voor het gehele gebied de overdracht te realiseren. Alle gemeenten en het waterschap zijn het erover eens dat de oplossingen in regionaal verband gezocht moeten worden, waarbij solidariteit een uitgangspunt is. Hiermee kan de regio zich landelijk onderscheiden en uitblinken in samenwerking op dit onderwerp. Zoals in §5.2 aangegeven is op gemeentelijk gebied na overdracht sprake van een veranderende belastingdruk. In landelijke gemeenten stijgt deze en in stedelijke gemeenten daalt deze. Dit geeft de mogelijkheid om gedurende een overdrachtsperiode onderling te compenseren, zodat met name de landelijke gemeenten zich kunnen voorbereiden op de eindsituatie.

Om de financiële effecten voor de landelijke gemeenten te mitigeren is een gewenningsscenario uitgewerkt. Hierbij is gerekend met een overgangs-/gewenningsfase voor een periode van vijf jaar. De doelstelling is om in deze fase de daadwerkelijke overdracht te realiseren. In de vergadering van 8 november 2018 is door een deel van de betrokken bestuurders aangegeven dit de realistische periode te vinden waarbij onderlinge compensatie wenselijk is.

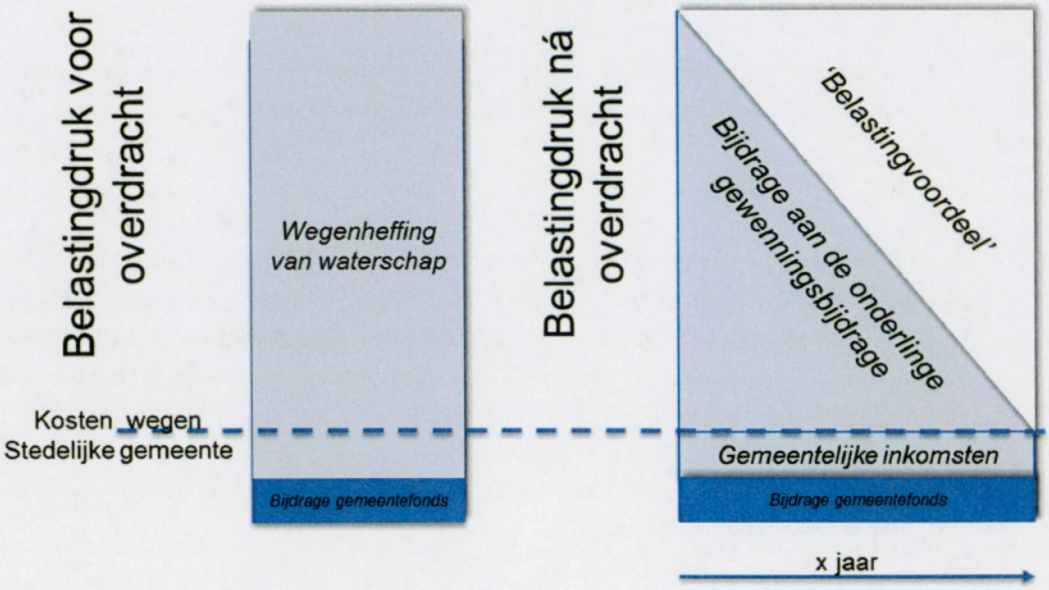
6.1 Omvang van de gewenningsbijdrage

Gemeenten compenseren onderling voor de extra belastingdruk (**Tabel 12**). De bijdrage bouwt lineair af in een te bepalen periode van 100% naar 0%. Uitgangspunt van de verkenning is dat de over de periode berekende gewenningsbijdrage bij aanvang van de overdracht onderling éénmalig en onderling wordt verrekend. Deze bijdrage staat in onderstaande tabel.

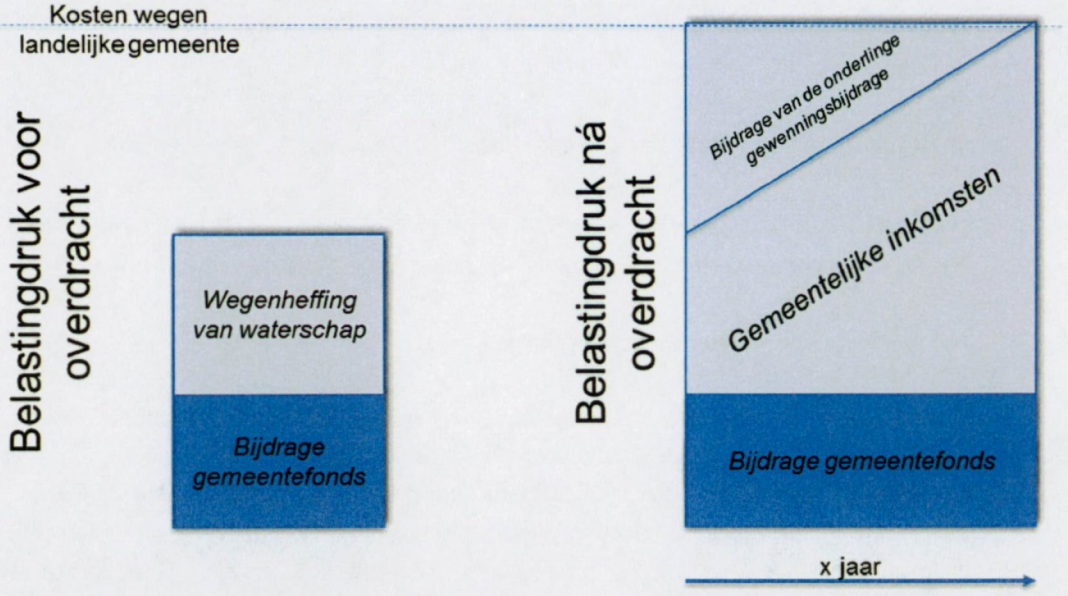
In **Figuur 9** is de overgangsperiode schematisch weergegeven. Uitgangspunt voor deze rapportage is dat na overdracht de kosten gelijk blijven en dat inkomsten verworden dienen te worden overeenkomstig de uitgaven. Dit betekent dat iedere gemeente extra inkomsten zou moeten verwerven. Varianten hierop, zoals herprioritering zijn niet onderzocht in deze fase. Dat is onderwerp in de vervolgstap.

Tabel 14 Gewenningsbijdrage voor periode van 5 en 10 jaar

	Gewenningsperiode 5 jaar		Gewenningsperiode 10 jaar	
Gemeente	Bijdrage (betalen)	Bijdrage (ontvangen)	Bijdrage (betalen)	Bijdrage (ontvangen)
Gorinchem	€ 1.244.093	€ -	€ 2.175.346	€ -
Molenlanden	€ -	€ 5.571.549	€ -	€ 9.742.074
Vijfheerenlanden	€ -	€ 1.956.943	€ -	€ 3.421.793
Alblasserdam	€ 1.416.031	€ -	€ 2.475.986	€ -
Papendrecht	€ 2.302.313	€ -	€ 4.025.685	€ -
Sliedrecht	€ 1.599.674	€ -	€ 2.797.092	€ -
Hardinxveld-Giessendam	€ 966.383	€ -	€ 1.689.758	€ -
Totaal	**€ 7.528.493**	**€ 7.528.493**	**€ 13.163.867**	**€ 13.163.867**



Figuur 9 Belastingdruk voor en na overdracht



Figuur 10 Weergave werking gewenningsbijdrage voor stedelijke gemeenten (boven) en landelijke gemeenten (onder)

6.2 Andere overdrachtsscenario's en varianten

Er zijn enkele aanpassingen op het voorkeursscenario denkbaar die op dit moment nog niet zijn uitgewerkt. In een Deel II van de verkenning kunnen deze alsnog worden ingevuld.

6.2.1 *Het kapitaliseren van reconstructies en vervangingen*

Eén van de uitgangspunten voor het bepalen van de gewenningsbijdrage is het constant zijn van de jaarlijkse kosten, dus ook in de eerste jaren na overdracht. Gemeenten hebben de mogelijkheid om de kosten voor de wegen te activeren waardoor de afschrijving over meerdere jaren in de begroting terechtkomt[13]. Dit leidt tot een langere gewenningsperiode, immers in de begroting worden de kosten voor investeringen langzaam opgebouwd.

In onderstaande tabel is een rekenvoorbeeld opgenomen voor het effect van kapitaliseren. Dit is 10%, uitgaande van een gewenningsperiode van 5 jaar.

Tabel 15 Rekenvoorbeeld effect kapitaliseren investeringen/reconstructies

Totale Jaarlijkse kosten	€	10.200.000
Kosten voor reconstructie (per jaar)	€	1.332.000
Afschrijvingstermijn (jaar)		20
Gewenningsperiode (jaar)		5
Kostennivo in begroting na 5 jaar	€	9.201.000
In percentage van Totale Jaarlijkse kosten		90%

Deze optie is nu niet uitgewerkt in het model, omdat de voordelen die dit met zich meebrengt beperkt zijn. Uiteraard kan dit wel in een vervolgfase van de verkenning nader worden bekeken.

6.2.2 *Het oprichten van een regionale beheerorganisatie*

In plaats van het overdragen van de wegentaak van het waterschap aan de betreffende gemeenten kan er ook voor worden gekozen een regionale beheerorganisatie op te richten die de wegenbeheertaak uitvoert. Uit gesprekken met de betrokken gemeenten ontstaat een beeld dat deze vorm van samenwerking haaks staat op andere regionale ontwikkelingen. Bovendien zijn de kosten en inspanning die gemoeid gaan met het oprichten van een dergelijke organisatie aanzienlijk, waardoor dit door de betrokkenen niet realistisch werd geacht. Onderlinge samenwerking tussen individuele gemeenten voor het beheer van wegen vindt op dit moment al plaats als het gaat om bijvoorbeeld gladheidsbestrijding en kan eventueel in een vervolg van de verkenning nader worden onderzocht.

[13] Investeringen in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut kunnen worden geactiveerd (Artikel 59 lid 4 - BBV).

6.2.3 *Overdacht van een deel van het wegenareaal of op verschillende momenten*

Zoals toegelicht in hoofdstuk 4 vinden de betrokken gemeenten en het waterschap een ongelijktijdige overdracht of een overdracht van slechts een deel van wegenareaal onwenselijk. Er is om deze reden niet verder onderzoek gedaan naar de mogelijke effecten en haalbaarheid hiervan.

6.2.4 *Belastingheffing tijdens gewenningsperiode door één centraal orgaan.*

Uitvoering door één centraal orgaan is laat in de verkenning geopperd en hierdoor niet verder onderzocht. Beoogd voordeel is dat de stedelijke gemeenten geen eenmalige bijdrage dienen te leveren voor de gewenningsbijdrage. Nadeel is het organiseren van deze constructie, met bijbehorende kosten voor een relatief korte periode.

7 Niet-financiële aspecten van de overdracht

Tijdens de bijeenkomsten en gesprekken zijn diverse andere onderwerpen verkend die bepalend zijn voor de wijze van overdracht en de uiteindelijke beslissing of een overdracht van de wegen kan plaatsvinden. In deze fase van de verkenning zijn deze onderwerpen wel besproken, maar omdat de nadruk is gelegd op de uitwerking van een financieel model behoeven deze onderwerpen nog verdere verdieping.

Planning
Als meer bekend is over de (financiële) afspraken en de invulling van een gewenningsperiode zal nader worden ingevuld op welke wijze en in welk tijdspad de transitie daadwerkelijk plaatsvindt. Op dat moment kan een gedetailleerdere planning worden uitgewerkt. Een planning voor deze fase van de verkenning wordt op hoofdlijnen in hoofdstuk 2 toegelicht. Een voorlopige planning voor het vervolg wordt geschetst in hoofdstuk **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**.

Juridisch
Indien wordt besloten tot de overdracht van wegen zal een juridisch traject in gang gezet moeten worden om de formele overdracht van het beheer van de wegen daadwerkelijk plaats te laten vinden. Ook de kosten van dit traject moeten in beeld worden gebracht.

Bijdrage vanuit Rijk
Er moet nader worden verkend of naast de huidige bijdrage uit het gemeentefonds een aanvullende bijdrage voor het wegenonderhoud kan worden verwacht van het Rijk. De huidige ontwikkelingen kunnen aanleiding zijn om een gesprek op te starten over mogelijke herijking van de bijdrage.

Kennisoverdracht
De huidige beheerorganisatie van het waterschap heeft veel kennis over de wegen die op dit moment bij haar in beheer zijn. Zowel de gemeenten als het waterschap vinden het van belang dat een goede overdracht van deze kennis bij een transitie wordt geborgd. In het vervolg wordt onderzocht op welke wijze dit kan plaatsvinden, bijvoorbeeld door het (tijdelijk) detacheren of uitlenen van waterschapsmedewerkers aan de gemeenten. Daarnaast is een overdracht van de informatie uit het huidige wegbeheersysteem van belang.

Organisatie
Welke gevolgen heeft de eventuele overdracht van wegen voor de huidige beheerorganisaties van de gemeenten? Door gezamenlijk nader invulling te geven aan een mogelijke overdracht kunnen gemeenten worden ondersteund bij het in kaart brengen van de eventuele consequenties van de toename van het wegenareaal dat zij in beheer hebben. Hierbij moet worden gedacht aan zowel benodigde kennis als capaciteit.



HRM

Welke gevolgen heeft de overdracht voor de huidige beheerorganisatie van het waterschap? Op welke wijze worden de huidige medewerkers ingezet bij een eventuele transitie en wat betekent de overdracht voor hen? Zodra meer bekend is over de wijze van een overdracht, de duur van de gewenningsperiode en de wensen wat betreft kennisoverdracht van zowel het waterschap als de gemeente kan hier samen met de betrokken medewerkers nader invulling aan worden gegeven.

Relatie andere projecten en of ontwikkelingen

In een vervolg van deze verkenning moet nader worden gekeken naar de raakvlakken met andere ontwikkelingen in het gebied. Welke andere ontwikkelingen hebben invloed op de overdracht van wegen? Op welke manier kan dit elkaar versterken en welke risico's zijn er? Hierbij kan onder andere worden gedacht aan werkzaamheden aan waterkeringen die worden verwacht en de toekomstige wijze van samenwerking tussen gemeente en waterschap in deze situaties.

Klimaatadaptatie

Het voorbereiden op veranderingen in het klimaat betekent dat zowel gemeenten als waterschappen opnieuw zullen kijken naar de huidige inrichting van het watersysteem en de inrichting van de openbare ruimte. Gezamenlijk moeten de belangrijkste initiatieven en ontwikkelingen in kaart worden gebracht en onderzocht op welke wijze deze de overdracht van wegen kunnen beïnvloeden. Een voorbeeld hiervan is de wijze waarop verhoogde eisen die mogelijk worden gesteld aan de afvoer van water via de over te dragen duikers in het gebied, in de toekomst aanvullende acties van de beheerder vraagt.

8 Conclusie

Op basis van het financieel model en de gezamenlijke kansen die betrokken partijen op dit moment zien is in het Portefeuilleoverleg Verkeer en Vervoer Alblasserwaard en Vijfheerenlanden op 8 november 2018 besloten de verkenning naar de overdracht van wegen voort te zetten. Er zijn nog een aantal verdiepingsvragen die partijen graag beantwoord willen zien, met name wat betreft voor gemeenten specifieke vraagstukken en enkele verdiepingsvragen voor het financieel model en de gewenningsperiode. De mogelijke consequenties van een overdracht voor met name de gemeente Molenlanden zijn behoorlijk, waardoor deze gemeente nog terughoudend kijkt naar een overdracht. Ook voor inwoners van de gemeente Vijfheerenlanden zullen de lasten waarschijnlijk stijgen, maar in mindere mate.

Betrokken partijen hebben in onderstaande tabel de kansen die zij zien en de zorgen die zij nog hebben over een overdracht van wegen weergegeven. In een volgende fase zal dit worden aangevuld met specifieke kansen en zorgen per gemeente. Bovendien moet duidelijk worden welke elementen hieruit bepalend zullen zijn voor besluitvorming over dit onderwerp.

	Kansen	Zorgen
Waterschap	• Kan 'oneigenlijke taak' wegbeheer afstoten en zich richten op kerntaak • Uitzonderingspositie taak wegbeheer Alblasserwaard en Vijfheerenlanden wordt opgeheven.	• Afstemming nodig bij projecten en werkzaamheden rond waterkeringen met wegen • Overgangsperiode vraagt personele investering en mogelijk aanvullende onderhoudsinvestering • Algemene kosten afbouwen en/of drukken op
Individuele gemeente	• Meer zeggenschap over wegen in eigen gemeente • Eenduidig beheer en beleid gemeentelijke wegen en over te nemen waterschapswegen verbeteren • Meer zeggenschap over onderhoudsniveau en dus mogelijkheden belastingdruk te beperken • Voor enkele gemeenten daalt de belastingdruk • Schaalvoordeel bij combineren aanbesteding groter areaal wegen • Kennis en capaciteit bestaande beheerorganisatie kan worden	• OZB/belastingdruk stijgt voor enkele gemeenten • OZB stijgt voor bepaalde doelgroepen meer dan voor andere doelgroepen • Meer en nieuwe taken voor bestaande beheerorganisatie • Expertise voor specifiek onderhoud waterschapswegen ontbreekt • Onzekerheid over kwaliteit wegen bij overname, risico op verrassingen • Ontbreken historische kennis waterschapswegen

	Kansen	Zorgen
	uitgebreid → ontwikkelmogelijkheden medewerkers	
Gemeenten gezamenlijk	• BTW compensatie voordeel → totale belastingdruk in gebied neemt af • Onbalans uit financiering wordt weggenomen • Taakverdeling tussen waterschap en gemeenten wordt in lijn gebracht met rest van Nederland en er wordt aangesloten op landelijke ontwikkeling overdracht wegentaak. • Bestuurlijke samenhang in regio versterken, ook in andere dossiers.	• Door versnippering kan inefficiëntie optreden • Eenduidigheid beheer en beleid waterschapswegen neemt af.

Tabel 16 Kansen en zorgen overdracht

BIJLAGEN

A. Handleiding financieel model

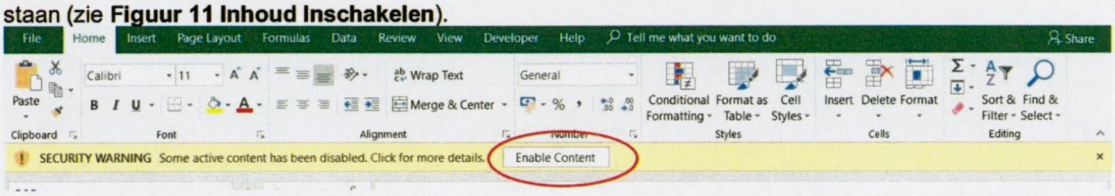
Deze bijlage geeft uitleg over de werking en het gebruik van het financieel model. Eerst bespreken we de praktische informatie voor het gebruik van het Excel bestand. Daarna gaat het document in op de werking van de hieronder genoemde onderdelen. De genoemde voorbeelden in deze bijlage zijn gebaseerd op financiële gegevens en areaalgegevens van 2017 / 2018, Voor 2019 geactualiseerde gegevens zijn in de rapportage zelf en het voor 2019 geactualiseerde financieel model opgenomen.

Het financieel model bestaat uit 4 onderdelen (werkbladen):

1 Een voorblad met een inhoudsopgave en koppeling naar de tabbladen.
2 De gewenningsbijdrage. In het werkblad "1. Model - Gewenningsbijdrage" wordt de gewenningsbijdrage berekend op basis van de variabelen[14]. Het werkblad geeft per gemeente inzicht in kosten en opbrengsten m.b.t. het wegbeheer van het waterschap.
3 De belastingdruk per gemeente. De belastingdruk per gemeente schetst een beeld (op gemeenteniveau) van de belastingdruk na de overdracht en na de gewenningsperiode.
4 De belastingdruk per groep. Het werkblad "Belastingdruk per groep" laat zien wat het effect is per individuele groep op de netto belastingdruk. De gebruiker van het model kan zelf de groepen specificeren om het effect op de belastingdruk door te rekenen.

A.1 Praktische informatie voor het gebruik van het Excel bestand.

Het financieel model is gebouwd in Excel 2016 en maakt gebruik van "macro's". We raden de gebruiker aan om Excel 2013 of hoger te gebruiken om het Excel bestand te openen. Daarnaast dient de gebruiker macro's in Excel toe te staan. Excel geeft een beveiligingswaarschuwing bij het openen van het bestand en de macro's zijn uitgeschakeld. Klik op "Enable Content" of "Inhoud inschakelen" om de macro's toe te staan (zie **Figuur 11 Inhoud Inschakelen**).



Figuur 11 Inhoud Inschakelen

Voor meer informatie over het inschakelen van macro's: zie de ondersteuningspagina van Microsoft Office.

A.2 De gewenningsbijdrage

Het werkblad "1. Model - Gewenningsbijdrage" geeft inzicht in opbrengsten en kosten voor het wegbeheer. Met deze kosten en opbrengsten berekent het rekenmodel de gewenningsbijdrage. Landelijke gemeenten die meer kosten maken voor het onderhoud van de wegen ontvangen een gewenningsbijdrage en gemeenten die minder kosten maken (c.q. een positief saldo overhouden m.b.t. het wegbeheer) betalen deze gewenningsbijdrage.

[14] Huidig jaar en Overdrachtsjaar, Berekeningsperiode gewenningsbijdrage, Correctie op Overhead, Discontovoet (reëel), Inflatie en Stijging Gemeentefonds.

Het werkblad (1. Model – Gewenningsbijdrage) wordt in **Figuur 12** weergegeven:

Berekening gewenningsbijdrage

Uitgangspunten		
❶ Huidig jaar, Overdrachtsjaar	2018	2020
Gewenningsbijdrage: periode, berekening	10 jaar	Bijdrage linear afgebouwd
Correctie op overhead	0%	
Discontovoet (reëel)	3,0%	5,9% nominaal
Inflatie	2,8%	
Stijging gemeentefonds	2,0%	

❷ ☐ Details weergeven

❸ Gemeente	Overdracht	Bijdrage (betalen)	Bijdrage (ontvangen)	Gegevens per gemeente			
Gorinchem	2020	€ 1.781.746		+ –	2018	2019	2020
Molenlanden	2020		€ 8.205.466	+ –	2018	2019	2020
Vijfheerenlanden	2020		€ 2.898.237	+ –	2018	2019	2020
Alblasserdam	2020	€ 2.122.323		+ –	2018	2019	2020
Papendrecht	2020	€ 3.428.892		+ –	2018	2019	2020
Sliedrecht	2020	€ 2.301.446		+ –	2018	2019	2020
Hardinxveld-Giessendam	2020	€ 1.469.296		+ –	2018	2019	2020
Totaal	**2020**	**€ 11.103.703**	**€ 11.103.703**	+ –	**2018**	**2019**	**2020**

Figuur 12 Werkblad berekening gewenningsbijdrage

- In onderdeel ❶ kan de gebruiker de inputvariabelen aanpassen.
  - Huidig jaar: startjaar waarmee het model rekent.
  - Overdrachtsjaar: het jaar waarin de wegentaak van het Waterschap Rivierenland wordt overgedragen aan de gemeenten.
  - Berekeningsperiode gewenningsbijdrage: de gewenningsperiode is de periode waarover de gewenningsbijdrage wordt berekend. De gebruiker kan kiezen tussen 1 t/m 20 jaar.
  - Correctie op overheadkosten (%): de variabele kan gebruikt worden om een efficiëntie-reductie door te rekenen in de overheadkosten.
  - Discontovoet (reëel en nominaal): hier geeft de gebruiker de reële discontovoet aan. De cel daarnaast berekent de nominale discontovoet op basis van de aangegeven inflatie en reële discontovoet. Deze discontovoeten worden gebruikt om de gewenningsbijdrage te verdisconteren.
  - Inflatie: de jaarlijkse inflatie die berekend wordt over de wegbeheerkosten en de wegenheffing van het waterschap.
  - Stijging gemeentefonds: de jaarlijkse stijging waarmee de uitkering van het gemeentefonds stijgt.
- Onderdeel ❷ geeft informatie over de variabelen in onderdeel ❶ en de knop "Details weergeven" geeft een gedetailleerd overzicht van de kosten en opbrengsten m.b.t. het wegbeheer van het waterschap per gemeente (zie onderdeel ❸)).
- In Onderdeel ❸ staat per gemeente een te betalen of ontvangen gewenningsbijdrage. Met de "+ –"-knoppen komt een gedetailleerd overzicht tevoorschijn van kosten en opbrengsten per gemeente (Figuur 13). De gebruiker kan ook op de knop "details weergeven" klikken voor een gedetailleerd kosten- en opbrengstenoverzicht van alle gemeenten.

Gemeente	Overdracht	Bijdrage (betalen)	Bijdrage (ontvangen)	Gegevens per gemeente				
Gorinchem	2020	€ 1.688.114		+ −	2018	2019	2020	
				Oppervlakte wegen (ha)	9,65	9,65	9,65	-
				Kosten				
				Directe kosten	€ 183.287	€ 188.419	€ 193.695	€ -
				Kunstwerken en reconstructie	€ 106.077	€ 109.048	€ 112.101	€ -
				Personeelskosten	€ 45.279	€ 46.546	€ 47.850	€ -
				Overhead op wegen (incl correctie)	€ 78.732	€ 80.936	€ 83.202	€ -
				Totale kosten	€ *413.375*	€ *424.949*	€ *436.848*	€ -
				Opbrengsten				
				BTW-voordeel gemeenten	€ 60.767	€ 62.468	€ 64.217	€ -
				Bijdrage gemeentefonds	€ 85.068	€ 86.769	€ 88.504	€ -
				Niveau huidige wegenheffing	€ 814.194	€ 836.992	€ 860.428	€ -
				Jaarlijkse extra kosten (-) of minder kosten (+)	€ **546.654**	€ **561.280**	€ **576.301**	€ -
				Gewenningsbijdrage betalen (+) of ontvangen (-)	€ **1.568.607**	€ **1.627.395**	€ **1.688.114**	€ -
Molenlanden	2020		€ 6.585.372	+ −	2018	2019	2020	

Figuur 13 specificatie kosten en opbrengsten

Figuur 13 geeft een specificatie weer van de kosten en opbrengsten die van belang zijn voor het wegbeheer om de gewenningsbijdrage te berekenen.

De kosten per gemeenten zijn verdeeld op basis van de **oppervlakte wegen (ha)** dat wordt overgedragen.

De **kosten** bestaan uit:

- Directe kosten. Dit zijn directe kosten m.b.t. het onderhoud van de wegen en bermen.
- Kunstwerken en reconstructies. Dit zijn kosten en reserveringen voor kunstwerken en reconstructies.
- Personeelsuitgaven.
- Overhead op wegen (inclusief correctie). De overheadkosten inclusief een correctie waarvan de gebruiker de correctie (in %) kan aangeven bij de inputvariabelen.

De kosten zijn gebaseerd op data van het Waterschap Rivierenland uit 2017 en zijn in het werkblad "4.1 data-kosten" nader gespecificeerd.

Gemeenten ontvangen ook **opbrengsten** om het wegbeheer te bekostigen:

- BTW-voordeel. Het BTW-voordeel voor gemeenten is afkomstig uit het BTW-compensatiefonds en wordt berekend over de directe kosten en de post kunstwerken en reconstructie.
- Bijdrage gemeentefonds. Het Waterschap Rivierenland ontvangt voor het wegbeheer een bijdrage uit het gemeentefonds van de betreffende gemeenten. Zodra de taak van het wegbeheer wordt overgedragen, vloeit deze bijdrage terug naar de gemeenten.

Het **niveau huidige wegenheffing** per gemeente is van belang om de gewenningsbijdrage te berekenen: het geeft aan hoeveel vanuit een gemeente in de huidige situatie bijgedragen wordt aan het totale wegonderhoud in de regio. Bij stedelijke gemeenten wordt meer wegenheffing geïnd dan bij de landelijke gemeenten. Ondanks dat de wegenheffing vervalt na de wegenoverdracht, geeft de wegenheffing per gemeente een indicatie van de belastingdraagkracht voor het wegbeheer.

De **"jaarlijkse extra kosten (-) of minder kosten (+)"** is een verrekening tussen opbrengsten, kosten en het huidige niveau van de wegenheffing. Bij een positief bedrag ("minder kosten") draagt een gemeente financieel voor de wegenoverdracht meer bij dan na de overdracht en een gemeente met een

negatief bedrag ("extra kosten") tegenovergesteld. Dit bedrag wordt gebruikt om de gewenningsbijdrage te berekenen.

Hoe de gewenningsbijdrage wordt berekend hangt per gemeente af of zij "minder"- of "extra" kosten hebben aan het wegbeheer. Eerst worden de gewenningsbijdragen uitgerekend voor gemeenten die extra kosten hebben. De te ontvangen gewenningsbijdragen worden opgeteld en vormen het te betalen bedrag voor gemeenten die minder kosten betalen. Een gemeente waar het aandeel aan "minder kosten" relatief groot is t.o.v. andere gemeenten draagt meer bij aan de totale gewenningsbijdrage dan een gemeente waarvan het aandeel "minder kosten" lager is.
Voor gemeenten die "extra kosten" hebben wordt de gewenningsbijdrage als volgt berekend: De gewenningsbijdrage wordt berekend door de "extra kosten" elk jaar te vermenigvuldigen met een percentage dat lineair daalt. In het eerste jaar wordt 100% van de "extra kosten" uitgekeerd. Afhankelijk van de gewenningsperiode (zie onderdeel ❶) daalt het percentage bijvoorbeeld naar 90% in het tweede jaar, 80% in het derde jaar, 70% in het vierde jaar enzovoort.

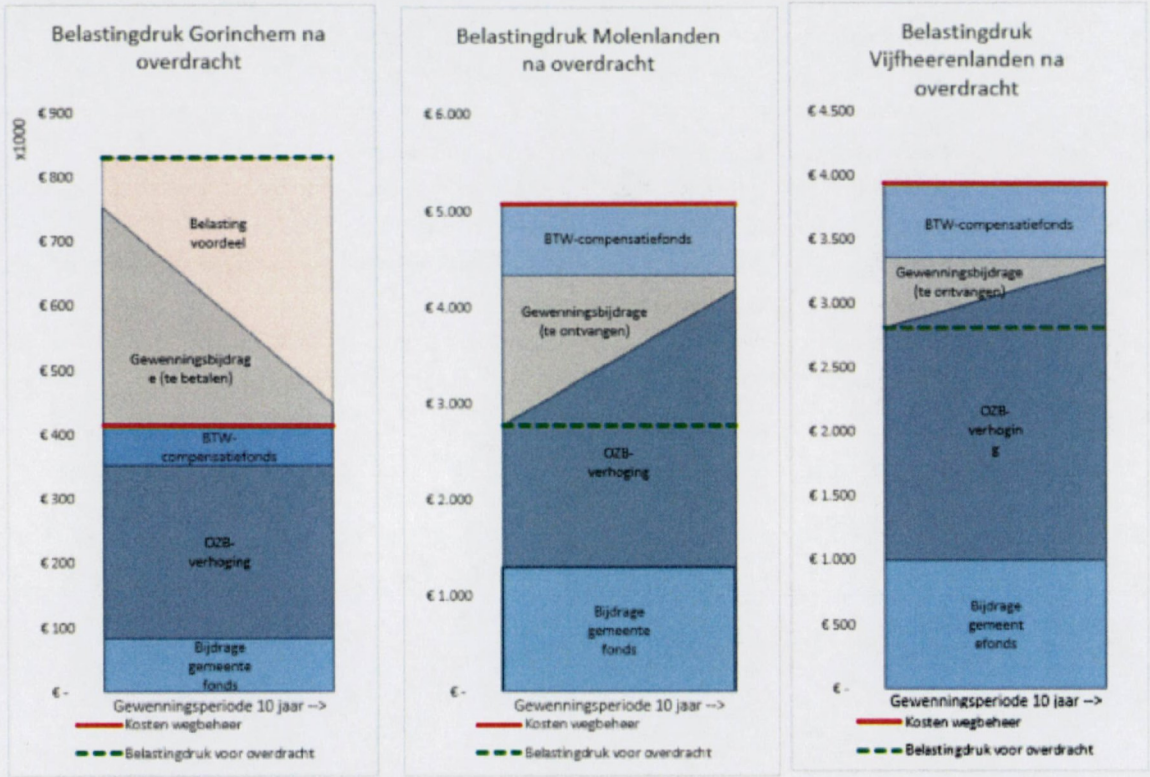
De bijdragen worden gedurende de gewenningsperiode verdisconteerd met de reële discontovoet en bij elkaar opgeteld. De som is de gewenningsbijdrage, te ontvangen/te betalen bij aanvang van de overdracht.

A.3 Belastingdruk per gemeentelijk gebied

De belastingdruk per gemeente staat in werkblad "2. Belastingdruk per gemeente" (**Figuur 14**). Deze bevat een visuele weergave van de belastingdruk na overdracht o.b.v. van een 10-jaarscenario. Hierin staat het verloop van kosten, opbrengsten en de belastingdruk tijdens de gewenningsperiode afgebeeld.

- De bijdragen van het gemeentefonds en het BTW-compensatiefonds vormen de opbrengsten om het wegbeheer te bekostigen. Indien een gemeente een gewenningsbijdrage ontvangt, wordt dit ook gezien als opbrengst.
- Het verschil tussen de kosten van het wegbeheer (rode lijn) en de opbrengsten vormt de benodigde additionele kosten om het wegbeheer te bekostigen.
- De additionele kosten worden bekostigd met opbrengsten uit een OZB-verhoging.
- De groen gestreepte lijn in de figuren is de belastingdruk vóór de overdracht en bestaat uit de bijdrage van het gemeentefonds en de wegenheffing.

Visuele weergave belastingdruk na wegenoverdracht (obv 10-jaarscenario berekend met cijfers uit 2018)



Figuur 14 Weergave belastingdruk na overdracht

A.4 De belastingdruk per groep

Werkblad "3. Belastingdruk per groep" biedt de mogelijkheid om groepen te specificeren en daarmee de belastingdruk na de wegenoverdracht te berekenen. De berekening per groep gaat uit van een situatie ná de wegenoverdracht na afloop van de gewenningsperiode.

Om een beeld te krijgen van de verandering in de belastingdruk, vergelijkt dit werkblad (zie **Figuur 15**) de huidige belastingdruk met de verwachte belastingdruk. De huidige belastingdruk is gedefinieerd als de opsomming van de huidige OZB-belasting en de wegenheffing van het waterschap. De verwachte belastingdruk bestaat uit een ophoging van het OZB-belastingtarief. Deze ophoging is gebaseerd op de tabel in het werkblad "belastingdruk per gemeente" (**Figuur 14**) en is het percentage van "OZB-stijging t.b.v. bekostiging wegbeheer" ten opzichte van de "huidige OZB-opbrengsten". Daarmee maakt de berekening een aanname dat de OZB-tarieven evenredig stijgen voor woningen en niet-woningen.

Groepen kunnen gespecificeerd worden door de donkeroranje waarden aan te passen. Bij I (in **Figuur 15**) geeft de gebruiker een profielnaam, de betreffende gemeente en, indien van toepassing, een WOZ-waarde voor het profiel aan. Bij II geeft de gebruiker aan welke onderdelen van de wegenheffing van toepassing zijn op het profiel.

De wegenheffing bestaat uit vier onderdelen.

- Ingezetenen: dit is een vast bedrag per huishouden

- Eigenaar gebouwd: dit tarief geldt voor bezitters van een onroerende zaak. Het tarief is een percentage over de WOZ-waarde van de onroerende zaak.
- Eigenaar ongebouwd: dit tarief geldt voor bezitters van grond waar niet op gebouwd is. Dit is een vast tarief per hectare grond.
- Eigenaar natuurterrein: een vast bedrag per hectare grond dat natuurterrein is.

Bij III berekent het werkblad de OZB-belasting per groep. Daarbij dient de gebruiker het bijhorende OZB-tarief te kiezen (woning of niet-woning), indien de OZB van toepassing is op het profiel.
Vervolgens berekent het werkblad bij IV de totale huidige belastingdruk. Dit is een optelling van de wegenheffing en de huidige OZB.
De te betalen OZB na de overdracht is (zie V), zoals hierboven genoemd, gebaseerd op de berekening in het werkblad "2. Belastingdruk per gemeente".
Bij VI wordt het te betalen OZB-bedrag na overdracht afgezet tegen de huidige belastingdruk (IV).
Onderdeel VII biedt de mogelijkheid om de belastingentarieven aan te passen.

Belastingtarieven aanpassen ☐ VII

Belastingdruk per groep eindsituatie na gewenningsperiode

Op basis van cijfers uit 2018.

I				Wegenheffing II								III		IV	V		VI
Profiel Naam	Gemeente	WOZ-waarde profiel (indien van toepassing)	Ingezetenen	Eigenaar gebouwd		Eigenaar ongebouwd			Eigenaar natuurterrein			Totaal te betalen	OZB (huidige situatie)		Huidige belastingdruk	OZB (nieuwe situatie)		Netto belastingdruk verandering (t.o.v. huidige
			Tarief	WOZ-tarief	Belasting	Tarief per ha	ha	Belasting	Tarief per ha	ha	Belasting		Woning / Niet woning	OZB-tarief	Te betalen OZB	Nieuw OZB-tarief	Te betalen OZB	
Huishouden (koopwoning)	Gorinchem	€ 275.000	aan € 41,45	aan 0,014%	€ 37	n.v.t.	0	€ -	n.v.t.	0	€ -	€ 78,58	Woning	0,132%	€ 361,90	€ 440,48	0,135%	€ 372	€ -68,37
Huishouden (koopwoning)	Molenlanden	€ 275.000	aan € 41,45	aan 0,014%	€ 37	n.v.t.	0	€ -	n.v.t.	0	€ -	€ 78,58	Woning	0,111%	€ 304,66	€ 383,24	0,153%	€ 422	€ 38,51
Huishouden (koopwoning)	Vijfheerenlanden	€ 275.000	aan € 41,45	aan 0,014%	€ 37	n.v.t.	0	€ -	n.v.t.	0	€ -	€ 78,58	Woning	0,132%	€ 361,88	€ 440,45	0,155%	€ 426	€ -14,44
Huishouden (koopwoning)	Alblasserdam	€ 275.000	aan € 41,45	aan 0,014%	€ 37	n.v.t.	0	€ -	n.v.t.	0	€ -	€ 78,58	Woning	0,126%	€ 345,95	€ 424,53	0,127%	€ 348	€ -76,05
Huishouden (koopwoning)	Papendrecht	€ 275.000	aan € 41,45	aan 0,014%	€ 37	n.v.t.	0	€ -	n.v.t.	0	€ -	€ 78,58	Woning	0,126%	€ 346,78	€ 425,35	0,128%	€ 352	€ -73,40
Huishouden (koopwoning)	Sliedrecht	€ 275.000	aan € 41,45	aan 0,014%	€ 37	n.v.t.	0	€ -	n.v.t.	0	€ -	€ 78,58	Woning	0,098%	€ 269,23	€ 347,80	0,101%	€ 279	€ -69,08
Huishouden (koopwoning)	Hardinxveld-Giessendam	€ 275.000	aan € 41,45	aan 0,014%	€ 37	n.v.t.	0	€ -	n.v.t.	0	€ -	€ 78,58	Woning	0,132%	€ 361,90	€ 440,48	0,137%	€ 378	€ -62,94
Agrarisch bedrijf	Gorinchem	€ 650.000	n.v.t. € -	aan 0,014%	€ 88	aan € 11,80	30	€ 354,00	n.v.t.	0	€ -	€ 441,75	Niet-woning	0,311%	€ 2.018,90	€ 2.460,65	0,319%	€ 2.076	€ -384,81
Agrarisch bedrijf	Molenlanden	€ 650.000	n.v.t. € -	aan 0,014%	€ 88	aan € 11,80	30	€ 354,00	n.v.t.	0	€ -	€ 441,75	Niet-woning	0,191%	€ 1.239,45	€ 1.681,20	0,264%	€ 1.716	€ 34,58
Agrarisch bedrijf	Vijfheerenlanden	€ 650.000	n.v.t. € -	aan 0,014%	€ 88	aan € 11,80	30	€ 354,00	n.v.t.	0	€ -	€ 441,75	Niet-woning	0,283%	€ 1.840,08	€ 2.281,83	0,333%	€ 2.166	€ -115,65
Agrarisch bedrijf	Alblasserdam	€ 650.000	n.v.t. € -	aan 0,014%	€ 88	aan € 11,80	30	€ 354,00	n.v.t.	0	€ -	€ 441,75	Niet-woning	0,307%	€ 1.996,80	€ 2.438,55	0,309%	€ 2.011	€ -427,17
Agrarisch bedrijf	Papendrecht	€ 650.000	n.v.t. € -	aan 0,014%	€ 88	aan € 11,80	30	€ 354,00	n.v.t.	0	€ -	€ 441,75	Niet-woning	0,217%	€ 1.408,55	€ 1.850,30	0,220%	€ 1.430	€ -420,74
Agrarisch bedrijf	Sliedrecht	€ 650.000	n.v.t. € -	aan 0,014%	€ 88	aan € 11,80	30	€ 354,00	n.v.t.	0	€ -	€ 441,75	Niet-woning	0,165%	€ 1.070,55	€ 1.512,30	0,171%	€ 1.108	€ -404,01
Agrarisch bedrijf	Hardinxveld-Giessendam	€ 650.000	n.v.t. € -	aan 0,014%	€ 88	aan € 11,80	30	€ 354,00	n.v.t.	0	€ -	€ 441,75	Niet-woning	0,220%	€ 1.427,40	€ 1.869,15	0,229%	€ 1.489	€ -380,09
<nieuwe groep>	<gemeente>	€ -	n.v.t. € -	n.v.t.	€ -	n.v.t.	0	€ -	n.v.t.	0	€ -	€ -	OZB n.v.t.		€ -	€ -	0,000%	€ -	€ -
<nieuwe groep>	<gemeente>	€ -	n.v.t. € -	n.v.t.	€ -	n.v.t.	0	€ -	n.v.t.	0	€ -	€ -	OZB n.v.t.		€ -	€ -	0,000%	€ -	€ -
<nieuwe groep>	<gemeente>	€ -	n.v.t. € -	n.v.t.	€ -	n.v.t.	0	€ -	n.v.t.	0	€ -	€ -	OZB n.v.t.		€ -	€ -	0,000%	€ -	€ -
<nieuwe groep>	<gemeente>	€ -	n.v.t. € -	n.v.t.	€ -	n.v.t.	0	€ -	n.v.t.	0	€ -	€ -	OZB n.v.t.		€ -	€ -	0,000%	€ -	€ -
<nieuwe groep>	<gemeente>	€ -	n.v.t. € -	n.v.t.	€ -	n.v.t.	0	€ -	n.v.t.	0	€ -	€ -	OZB n.v.t.		€ -	€ -	0,000%	€ -	€ -
<nieuwe groep>	<gemeente>	€ -	n.v.t. € -	n.v.t.	€ -	n.v.t.	0	€ -	n.v.t.	0	€ -	€ -	OZB n.v.t.		€ -	€ -	0,000%	€ -	€ -
<nieuwe groep>	<gemeente>	€ -	n.v.t. € -	n.v.t.	€ -	n.v.t.	0	€ -	n.v.t.	0	€ -	€ -	OZB n.v.t.		€ -	€ -	0,000%	€ -	€ -
<nieuwe groep>	<gemeente>	€ -	n.v.t. € -	n.v.t.	€ -	n.v.t.	0	€ -	n.v.t.	0	€ -	€ -	OZB n.v.t.		€ -	€ -	0,000%	€ -	€ -
<nieuwe groep>	<gemeente>	€ -	n.v.t. € -	n.v.t.	€ -	n.v.t.	0	€ -	n.v.t.	0	€ -	€ -	OZB n.v.t.		€ -	€ -	0,000%	€ -	€ -
<nieuwe groep>	<gemeente>	€ -	n.v.t. € -	n.v.t.	€ -	n.v.t.	0	€ -	n.v.t.	0	€ -	€ -	OZB n.v.t.		€ -	€ -	0,000%	€ -	€ -
<nieuwe groep>	<gemeente>	€ -	n.v.t. € -	n.v.t.	€ -	n.v.t.	0	€ -	n.v.t.	0	€ -	€ -	OZB n.v.t.		€ -	€ -	0,000%	€ -	€ -
<nieuwe groep>	<gemeente>	€ -	n.v.t. € -	n.v.t.	€ -	n.v.t.	0	€ -	n.v.t.	0	€ -	€ -	OZB n.v.t.		€ -	€ -	0,000%	€ -	€ -
<nieuwe groep>	<gemeente>	€ -	n.v.t. € -	n.v.t.	€ -	n.v.t.	0	€ -	n.v.t.	0	€ -	€ -	OZB n.v.t.		€ -	€ -	0,000%	€ -	€ -
<nieuwe groep>	<gemeente>	€ -	n.v.t. € -	n.v.t.	€ -	n.v.t.	0	€ -	n.v.t.	0	€ -	€ -	OZB n.v.t.		€ -	€ -	0,000%	€ -	€ -
<nieuwe groep>	<gemeente>	€ -	n.v.t. € -	n.v.t.	€ -	n.v.t.	0	€ -	n.v.t.	0	€ -	€ -	OZB n.v.t.		€ -	€ -	0,000%	€ -	€ -
<nieuwe groep>	<gemeente>	€ -	n.v.t. € -	n.v.t.	€ -	n.v.t.	0	€ -	n.v.t.	0	€ -	€ -	OZB n.v.t.		€ -	€ -	0,000%	€ -	€ -
<nieuwe groep>	<gemeente>	€ -	n.v.t. € -	n.v.t.	€ -	n.v.t.	0	€ -	n.v.t.	0	€ -	€ -	OZB n.v.t.		€ -	€ -	0,000%	€ -	€ -
<nieuwe groep>	<gemeente>	€ -	n.v.t. € -	n.v.t.	€ -	n.v.t.	0	€ -	n.v.t.	0	€ -	€ -	OZB n.v.t.		€ -	€ -	0,000%	€ -	€ -
<nieuwe groep>	<gemeente>	€ -	n.v.t. € -	n.v.t.	€ -	n.v.t.	0	€ -	n.v.t.	0	€ -	€ -	OZB n.v.t.		€ -	€ -	0,000%	€ -	€ -
<nieuwe groep>	<gemeente>	€ -	n.v.t. € -	n.v.t.	€ -	n.v.t.	0	€ -	n.v.t.	0	€ -	€ -	OZB n.v.t.		€ -	€ -	0,000%	€ -	€ -
<nieuwe groep>	<gemeente>	€ -	n.v.t. € -	n.v.t.	€ -	n.v.t.	0	€ -	n.v.t.	0	€ -	€ -	OZB n.v.t.		€ -	€ -	0,000%	€ -	€ -
<nieuwe groep>	<gemeente>	€ -	n.v.t. € -	n.v.t.	€ -	n.v.t.	0	€ -	n.v.t.	0	€ -	€ -	OZB n.v.t.		€ -	€ -	0,000%	€ -	€ -

Figuur 15 Belastingdruk eindsituatie

B. Kwaliteit van het wegenareaal, per type en gemeente

	m2	kwaliteit volgens CROW kwaliteitsnorm					
Gemeente & gebruiksfunctie	-	A	A+	B	C	D	Eindtotaal
Alblasserdam	**7856**	**5777**	**2002**	**7502**	**2981**	**2389**	**28507**
ETW I 60 km/u	927			1260			2187
ETW II 60 km/u				3696	2981	2389	9067
onverh. weg/kade	5799						5799
vrijliggend fietspad	1130	5777	2002	2545			11454
Gorinchem	**1593**	**34996**	**33637**	**22284**	**1433**	**12782**	**106725**
ETW I 60 km/u		2963	10277	7701		2046	22987
ETW II 60 km/u	32	22981	9061	12434	1433	10736	56677
onverh. weg/kade	1028						1028
vrijliggend fietspad	533	9052	14299	2150			26033
Hardinxveld-Giessendam	**18716**	**25842**	**32464**	**9652**	**698**	**7657**	**95028**
ETW I 60 km/u		1699		4497			6195
ETW II 60 km/u		15099	21991	5155	698	3381	46323
Niet-openbare weg/terrein	242						242
onverh. weg/kade	18474						18474
vrijliggend fietspad		9044	10473			4276	23794
Molenlanden	**299599**	**639074**	**307683**	**258932**	**78336**	**73427**	**1657052**
Brug auto			93				93
Brug fiets		92	145			207	444
ETW I 60 km/u	28233	172695	108831	35916	18083	16244	380002
ETW II 60 km/u	21076	383299	145976	190113	57771	56846	855081
GOW II 80 km/u	877	22070	10022	14227			47196
onverh. weg/kade	230263		145	685			231093
vrijliggend fietspad	9057	60918	42156	17991	2482	130	132734
vrijliggend voetpad	10093		317				10410
Papendrecht		**22060**	**7081**	**5092**	**460**	**719**	**35412**
ETW I 60 km/u		6478					6478
ETW II 60 km/u		12033	3539	3541		719	19831
vrijliggend fietspad		3550	3542	1551	460		9103
Sliedrecht	**4021**	**32698**	**17721**	**3320**	**5230**		**62991**
ETW I 60 km/u	4021	944	6209				11174
ETW II 60 km/u		22124	7291	2995	5230		37640
vrijliggend fietspad		9630	4221	326			14177
Vijfheerenlanden	**120044**	**504703**	**249403**	**130563**	**55102**	**78834**	**1138648**
Brug fiets	18						18
ETW I 60 km/u	13583	98204	50501	19605	8644	4739	195274
ETW II 60 km/u	44558	336170	176990	97665	44378	62562	762323
GOW II 80 km/u	28	16136	13658	18	2080	8684	40605
onverh. weg/kade	55432						55432
vrijliggend fietspad	2440	54193	8255	13275		2849	81011
vrijliggend voetpad	3985						3985
Eindtotaal	**451829**	**1265150**	**649991**	**437345**	**144240**	**175808**	**3124364**

C. Areaalverdeling per gemeente

De kostenverdeling over de gemeenten vindt plaats aan de hand van één parameter: m2 asfalt/gemeentelijk gebied. De onderhoudskosten voor verhardingen zelf bedragen 41% van de totale directe kosten. Naast asfalt zijn de grootste kostenposten bruggen (kunstwerken) en groenonderhoud. In onderstaande tabel is de verdeling asfalt, bruggen en groen per gemeente vergeleken. De percentages groen zijn een gemiddelde van de diverse soorten groen (wegsloten, watergangen, bermen en bosschages).

Gemeente	%Verharding (ha)	% Bruggen	% Groen
Gorinchem	4%	0%	2%
Molenlanden	51%	65%	55%
Vijfheerenlanden	38%	26%	37%
Alblasserdam	1%	4%	1%
Papendrecht	1%	0%	1%
Sliedrecht	2%	2%	1%
Hardinxveld-Giessendam	3%	2%	3%

In het gebied van de gemeente Molenlanden zijn meer bruggen aanwezig in verhouding tot het aandeel areaal (bruggen 65% versus 50% verhardingen). Voor Vijfheerenlanden geldt dit andersom (bruggen 26% versus verhardingen 39%).
De verdeling van het groen ligt in lijn met die van verhardingen.
De impact hiervan kan in deel II van de verkenning nader uitgewerkt worden, dan zijn ook de kwaliteitsgegevens beschikbaar.

D. Kosten Wegbeheer

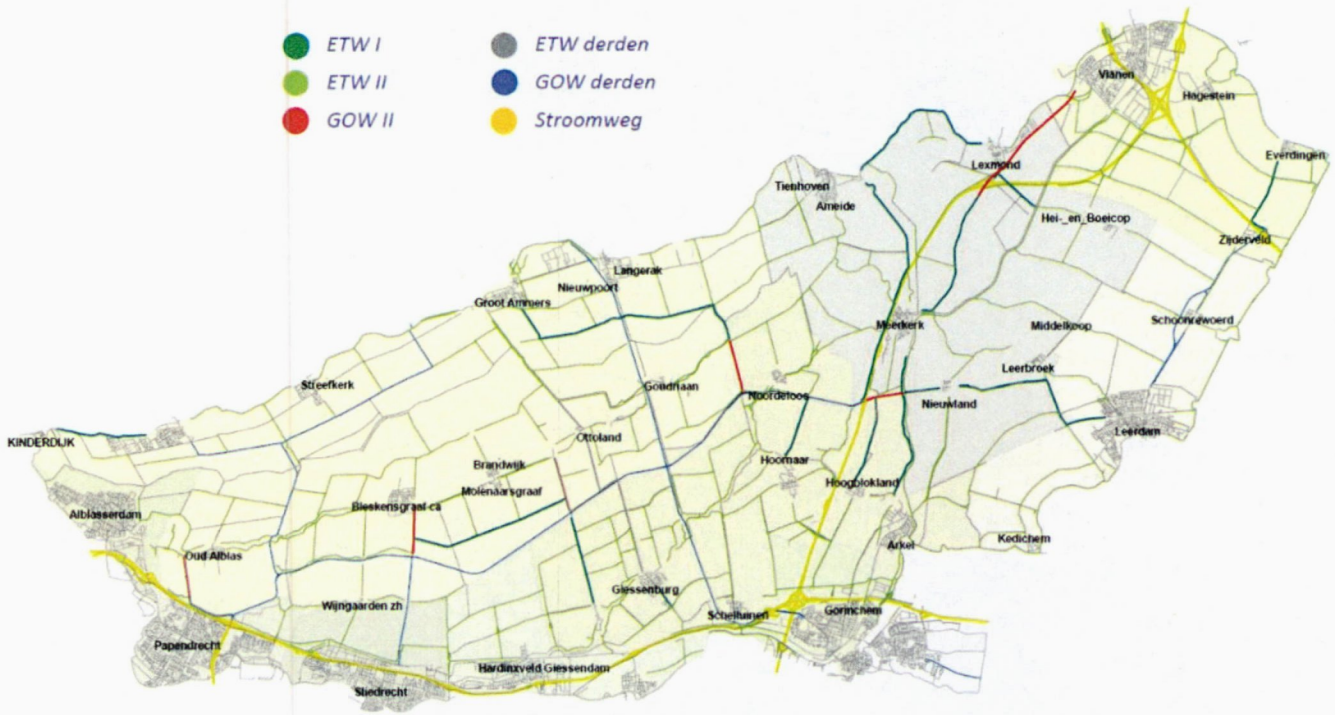
Tabel 17 Kosten wegbeheer

			Gemeente	Gorinchem	Molenlanden	Vijfheerenlanden	Alblasserdam	Papendrecht	Sliedrecht	Hardinxveld-Giessendam
			Areaal-aandeel	3,7%	51,2%	38,0%	0,8%	1,2%	2,3%	2,8%
	Kostenposten	Kosten 2019								
Overige kosten		**€ 1.998.592**		**€ 74.236**	**€ 1.022.846**	**€ 759.742**	**€ 16.204**	**€ 24.712**	**€ 45.811**	**€ 55.040**
	Kwijtschelding en oninbaar	€ 213.000		€ 7.912	€ 109.010	€ 80.970	€ 1.727	€ 2.634	€ 4.882	€ 5.866
	Waterschapslasten eigen objecten	€ 447.800		€ 16.633	€ 229.177	€ 170.226	€ 3.631	€ 5.537	€ 10.264	€ 12.332
	Onvoorzien	€ 36.000		€ 1.337	€ 18.424	€ 13.685	€ 292	€ 445	€ 825	€ 991
	Rente eigen vermogen en overig op 210	-€ 27.400		-€ 1.018	-€ 14.023	-€ 10.416	-€ 222	-€ 339	-€ 628	-€ 755
	Overige kosten	-€ 49.519		-€ 1.839	-€ 25.343	-€ 18.824	-€ 401	-€ 612	-€ 1.135	-€ 1.364
	Calamiteitenplannen	€ 46.378		€ 1.723	€ 23.735	€ 17.630	€ 376	€ 573	€ 1.063	€ 1.277
	Vergunningverlening	-€ 3.359		-€ 125	-€ 1.719	-€ 1.277	-€ 27	-€ 42	-€ 77	-€ 93
	Belastingheffing	€ 365.553		€ 13.578	€ 187.084	€ 138.961	€ 2.964	€ 4.520	€ 8.379	€ 10.067
	Bestuur	€ 325.843		€ 12.103	€ 166.761	€ 123.866	€ 2.642	€ 4.029	€ 7.469	€ 8.974
	Ondersteunende producten	€ 783.669		€ 29.109	€ 401.069	€ 297.903	€ 6.354	€ 9.690	€ 17.963	€ 21.582
Programma wegenbeheer		**€ 8.249.122**		**€ 306.406**	**€ 4.221.762**	**€ 3.135.810**	**€ 66.883**	**€ 101.999**	**€ 189.085**	**€ 227.178**
	Directe kosten	€ 4.506.384		€ 167.386	€ 2.306.292	€ 1.713.051	€ 36.537	€ 55.720	€ 103.295	€ 124.104
	Materielen & gereedschappen	€ 8.000,00		€ 297	€ 4.094	€ 3.041	€ 65	€ 99	€ 183	€ 220
	Onderh.groenvoorz.& beplanting	€ 219.200,00		€ 8.142	€ 112.183	€ 83.326	€ 1.777	€ 2.710	€ 5.024	€ 6.037
	Groenonderhoud & RAW bestekken	€ 651.000,00		€ 24.181	€ 333.171	€ 247.470	€ 5.278	€ 8.049	€ 14.922	€ 17.928
	Natuurvriendelijk onderhoud wegen	€ 44.000,00		€ 1.634	€ 22.518	€ 16.726	€ 357	€ 544	€ 1.009	€ 1.212
	Stortkosten	€ 16.500,00		€ 613	€ 8.444	€ 6.272	€ 134	€ 204	€ 378	€ 454
	Onderh.groenvoorz.& beplanting	€ 125.000,00		€ 4.643	€ 63.973	€ 47.517	€ 1.013	€ 1.546	€ 2.865	€ 3.442
	Groenonderhoud & RAW bestekken	€ 395.000,00		€ 14.672	€ 202.154	€ 150.155	€ 3.203	€ 4.884	€ 9.054	€ 10.878
	Stortkosten	€ 5.000,00		€ 186	€ 2.559	€ 1.901	€ 41	€ 62	€ 115	€ 138
	Grind, slakken, klei e.a.	€ 220.300,00		€ 8.183	€ 112.746	€ 83.745	€ 1.786	€ 2.724	€ 5.050	€ 6.067
	Onderhoud wegverharding	€ 1.860.900,00		€ 69.121	€ 952.377	€ 707.400	€ 15.088	€ 23.010	€ 42.655	€ 51.249
	Advieskosten	€ 78.000,00		€ 2.897	€ 39.919	€ 29.651	€ 632	€ 964	€ 1.788	€ 2.148
	Gegevensaanlevering derden	€ 21.300,00		€ 791	€ 10.901	€ 8.097	€ 173	€ 263	€ 488	€ 587
	Advertentiekosten	€ 2.700,00		€ 100	€ 1.382	€ 1.026	€ 22	€ 33	€ 62	€ 74
	Elektra	€ 2.900,00		€ 108	€ 1.484	€ 1.102	€ 24	€ 36	€ 66	€ 80
	Onderhoud bruggen en duikers	€ 346.800,00		€ 12.882	€ 177.486	€ 131.832	€ 2.812	€ 4.288	€ 7.949	€ 9.551
	Advieskosten	€ 20.000,00		€ 743	€ 10.236	€ 7.603	€ 162	€ 247	€ 458	€ 551
	Bebakening- & bebordingsmat./bewegv	€ 56.000,00		€ 2.080	€ 28.660	€ 21.288	€ 454	€ 692	€ 1.284	€ 1.542
	Onderhoudsmaterialen	€ 1.900,00		€ 71	€ 972	€ 722	€ 15	€ 23	€ 44	€ 52
	Aankoop verkeerstellers	€ 4.200,00		€ 156	€ 2.149	€ 1.597	€ 34	€ 52	€ 96	€ 116
	Onderhoud markering	€ 86.000,00		€ 3.194	€ 44.013	€ 32.692	€ 697	€ 1.063	€ 1.971	€ 2.368
	Onderhoud bewegwijzering (ANWB)	€ 21.500,00		€ 799	€ 11.003	€ 8.173	€ 174	€ 266	€ 493	€ 592
	Contributies & bijdragen	€ 5.200,00		€ 193	€ 2.661	€ 1.977	€ 42	€ 64	€ 119	€ 143
	Strooizand en zout	€ 59.600,00		€ 2.214	€ 30.502	€ 22.656	€ 483	€ 737	€ 1.366	€ 1.641
	Wegreconstructies	€ 155.200,00		€ 5.765	€ 79.429	€ 58.998	€ 1.258	€ 1.919	€ 3.557	€ 4.274
	Advieskosten	€ 19.500,00		€ 724	€ 9.980	€ 7.413	€ 158	€ 241	€ 447	€ 537
	Contributies & bijdragen	€ 17.500,00		€ 650	€ 8.956	€ 6.652	€ 142	€ 216	€ 401	€ 482
	Advertentiekosten	€ 4.600,00		€ 171	€ 2.354	€ 1.749	€ 37	€ 57	€ 105	€ 127
	Gladheidsbestrijding	€ 358.500,00		€ 13.316	€ 183.474	€ 136.280	€ 2.907	€ 4.433	€ 8.217	€ 9.873
	Bijdragen aan openbare lichamen	€ 35.000,00		€ 1.300	€ 17.912	€ 13.305	€ 284	€ 433	€ 802	€ 964
	Aankoop materieel	€ 0,00		€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Toevoeging voorziening (KW & reconstructies)		**€ 2.679.440**		**€ 99.525**	**€ 1.371.292**	**€ 1.018.559**	**€ 21.724**	**€ 33.131**	**€ 61.418**	**€ 73.791**
personele kosten		**€ 1.222.404**		**€ 45.405**	**€ 625.606**	**€ 464.683**	**€ 9.911**	**€ 15.115**	**€ 28.020**	**€ 33.665**
kapitaallasten		**€ 20.069**		**€ 745**	**€ 10.271**	**€ 7.629**	**€ 163**	**€ 248**	**€ 460**	**€ 553**
Eindtotaal		€ 10.901.178		€ 404.914	€ 5.579.040	€ 4.143.959	€ 88.385	€ 134.791	€ 249.875	€ 300.214

E. Kaartmateriaal



INFRAM
Mobiliteit, Ruimte en Water



Toelichting categorisering wegen

- ETW I: Ontsluiten relatief grote gebieden, woonkern of bedrijventerrein; is in het algemeen middelzwaar belast waarbij de verharding normaliter breder is dan 4,5 meter.
- ETW II: Ontsluiten voornamelijk aanliggende percelen, toegankelijk voor alle verkeer/landbouwverkeer/bestemmingsverkeer; is in het algemeen licht belast. Deze wegen kennen als regel een verharding tot 4,5 m. Enkele wegen zijn semiverhard/onverhard.
- GOW II: Ontsluiten grote gebieden en woonkernen naar stroomwegen; is in het algemeen zwaar belast, waarbij de verharding normaliter breder is dan 6,5 meter.
- Stroomweg: Stroomwegen zijn bedoeld voor een betrouwbare afwikkeling van relatief grote hoeveelheden verkeer met een hoge gemiddelde snelheid.
- Fietspaden: overwegend verhard (niet op de kaart)
- Voetpaden: naast rijbanen en fietspaden heeft het waterschap ook ongeveer 100 km onverharde paden in beheer en onderhoud.



INFRAM
Mobiliteit, Ruimte en Water

Amersfoortseweg 9
3951 LA Maarn

Postadres:
Postbus 150
3950 AD Maarn

T: +31 (0)343 - 745 600
info@infram.nl