



Businesscase 7.1 Wegenoeverdracht Westfriesland

Overdracht wegen HHNK aan de 7 Westfriesse gemeenten (WF7)

Auteur

M. Blom (WF7)

W Joustra (HHNK)

Registratienummer

21.0331975

Datum

25 februari 2021

Versie

2.5

Status

Definitief



	Naam	Handtekening	Datum
Vrijgegeven door projectleider	Wietse Joustra Martin Blom		
Geaccepteerd door bestuurlijke opdrachtgevers	Rob Veenman Robert Tesselaar Jeroen Broeders Samir Bashara		
Geaccepteerd door interne opdrachtgevers	Jos Kerssens Douwe v/d Vaart		





Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Doelstelling	5
3	Overeenstemming	5
4	Begrippenlijst	6
5	Wettelijk kader	9
6	Beschrijving werkzaamheden	10
7	Areaal, kosten en mogelijke dekking	11
7.1	Afbakening van het project	11
7.2	Het areaal	12
7.3	Beheerkosten	13
7.4	Eenmalige kosten	14
7.4.1	Afkoopsom-Gewenningsbijdrage	14
7.4.2	Boekwaarde	14
7.4.3	Friciekosten en onderhandeling	15
7.4.4	Overdrachtskosten	15
7.4.5	Implementatiekosten	16
7.5	Totale kosten	17
7.6	Dekking	17
8	Samenwerkingsscenario's	19
9	De Staat van Onderhoud	20
10	Randvoorwaarde intentieovereenkomst	21
10.1	Inkomsten Hoogheemraadschap	21
10.2	Inkomsten Gemeenten	22
10.3	Referentie	23
11	Businesscase (financiële consequenties)	25
11.1	Scenario 1: Financieel samen, uitvoering apart	25
11.1.1	Verdeling kosten/voordeel	26
11.1.2	Gevolgen huishoudens	26
11.1.3	Gevolgen bedrijven	27
11.1.4	Solidariteit op lange termijn	27
11.1.5	Overname moment	28
12	Risico's	30
13	Raakvlakken	33
14	Organisatie	34
14.1	Stuurgroep	34
14.2	Regiegroep	34
14.3	Werkgroepen	35
15	Projectcommunicatie	36
16	Planning besluitvorming en vervolg	37
	Bijlagen	38
1.	Kaarten over te dragen wegen	39
2.	Begroting gemeentelijke kosten	46
3.	Staat van onderhoud, discussiepunten	47



1 Inleiding

In 1993 is de Wet Herverdeling Wegenbeheer doorgevoerd. Deze wet voorzag drie wegbeheerders, het Rijk voor rijkswegen, de provincie voor Provinciale wegen, en de gemeenten voor de rest. In het westen van het land waren er echter een aantal waterschappen die van oudsher het onderhoud deden van de wegen in de polders. Een deel van de waterschappen is dit met name voor de kleinere gemeenten blijven doen. Vervolgens zijn gemeenten en waterschappen gefuseerd en is er een beheersituatie ontstaan die niet meer logisch is. Van de 5 waterschappen die wegen beheren zijn er 4 die dit beheer heroverwegen. In het gebied van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) liggen 32 gemeenten, bij 18 daarvan (situatie 2015, start programma Wegenoverdracht) heeft HHNK wegen in beheer. Daarom heeft HHNK de wens geuit de wegen over te dragen aan de gemeenten.



Intentieovereenkomst

Deze vraag is opgepakt door de colleges van de 7 Westfrieze gemeenten en op 10 juli 2017 is er een intentieovereenkomst gesloten om de overdracht van de wegen onder bepaalde voorwaarden te onderzoeken. Het bijzondere van deze overeenkomst is dat de 7 Westfrieze gemeenten de overdracht samen willen oppakken om te onderzoeken of het mogelijk is de wegen over te dragen zonder dat dit de inwoners veel meer gaat kosten. Dit is uitgewerkt in een businesscase. Op 16 september 2020 hebben de portefeuillehouders overeenstemming bereikt over het te volgen scenario. De businesscase is aangepast aan deze overeenkomst.

Voordeel

Door deze versnipperde beheersituatie is het voor de gebruikers en omwonenden niet altijd duidelijk van wie een weg is en waar een klacht of vraag ingediend moet worden. Ook komt het voor dat een gemeente haar mobiliteitsbeleid of ruimtelijke plannen niet optimaal kan uitvoeren omdat niet alle betreffende wegen in haar beheer zijn. In de 7

Westfrieze gemeenten heeft HHNK circa 500 km aan wegen. Het doel is te komen tot een eenduidige beheersituatie, zowel met het oog op helderheid voor de burger over de verantwoordelijkheid voor het wegenbeheer als met het oog op een eenduidige en transparante financiering.



2 Doelstelling

Deze Businesscase 7.1 Overdracht wegen 7 Westfriese gemeenten legt het gekozen scenario vast en is bedoeld als achtergrond informatie in het verdere proces van de overname van de wegen.

De Buca 7.1 is niet bedoeld als te ondertekenen samenwerkingsovereenkomst, maar zou wel als bijlage aan de overeenkomst toegevoegd kunnen worden.

De 7.1 staat voor 7 gemeenten in 1 samenwerking, in navolging van het Pact 7.1.

3 Overeenstemming

Het is mogelijk de wegen over te dragen en daarbij te voldoen aan de financiële voorwaarde uit de intentieovereenkomst, dat de kosten voor de inwoners niet hoger worden. Tussen de heffing van HHNK en de raming van de kosten in de Buca zit ongeveer anderhalf miljoen verschil. Dit is met name een BTW-voordeel. De kosten zijn ongelijk verdeeld, het voordeel komt vooral ten goede van Hoorn, terwijl vooral Medemblik, maar ook anderen tegen hoge extra kosten aankijken. Om aan de intentieovereenkomst te voldoen is het nodig dat de gemeenten voor langere tijd financieel solidair met elkaar blijven. Gezien de huidige financiële en bestuurlijke tijd is het echter niet wenselijk een oneindige financiële verplichting aan te gaan. De tijd waarover steun verstrekt wordt zal dan ook beperkt blijven tot 12 jaar, met een evaluatie ruim voor het einde. Ergo, de WF7 nemen de wegen over, steunen elkaar financieel, met waarschijnlijk een eindige tijd aan de steun.

Ook is duidelijk dat Hoorn en Opmeer, de wegen per 1-1-2022 willen overnemen en Enkhuizen, Drechterland, Koggenland, Medemblik en Stede Broec per 1-1-2023. Dit heeft gevolgen voor de eenmalige kosten, waardoor de bedragen in de tabellen iets veranderen ten opzichte van versie 1.9.





4 Begrippenlijst

In de wegenoverdracht tussen HHNK en de WF7 komen termen en begrippen aan de orde die voor ingewijden in het project vanzelfsprekend zijn, maar voor mensen met een wat grotere afstand tot de materie voor verwarring of zelfs onbegrip kunnen leiden. Om die reden staat hieronder een overzicht van enkele begrippen die in dit document aan de orde komen, met hun betekenis en/of uitleg.

WF7	De in de wegenoverdracht samenwerkende Westfriesse gemeenten; Drechterland, Enkhuizen, Stede Broec, Hoorn, Medemblik, Koggenland en Opmeer.
HHNK	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.
Intentie overeenkomst	Overeenkomst tussen HHNK en de WF7 waarin is afgesproken gezamenlijk een onderzoek uit te voeren naar de mogelijkheid de wegen die HHNK beheert in de gemeenten over te dragen aan de gemeenten. Met deze overeenkomst hebben de partijen afgesproken op welke manier en onder welke voorwaarden het onderzoek gezamenlijk uit te voeren.
Netto betaler	In het verzorgingsgebied van HHNK voert HHNK in sommige gemeenten ook wegbeheer uit. In al deze gemeenten wordt op dezelfde manier wegenheffing geheven. Vanwege de verhouding tussen het aantal inwoners binnen een gemeente en de hoeveelheid wegen die in deze gemeente door HHNK wordt beheerd, zijn er gemeenten waar meer wegenheffing wordt opgehaald dan er kosten worden gemaakt. Wij noemen deze gemeente een netto betaler. Binnen de WF7 is dit van toepassing op Hoorn, Enkhuizen en Stede Broec.
Netto ontvanger	In het verzorgingsgebied van HHNK zijn er ook gemeenten waar meer kosten gemaakt worden aan wegenbeheer dan er aan wegenheffing opgehaald wordt. In de HHNK systematiek van de wegenoverdracht is een dergelijke gemeente een Netto ontvanger. Binnen de WF7 is dit van toepassing op Medemblik, Koggenland, Drechterland en Opmeer.
Gewenningsbijdrage	Een bedrag dat een netto ontvanger krijgt als de wegen worden overgenomen van HHNK. Om na een wegenoverdracht aan de nieuwe situatie te kunnen wennen krijgt een netto ontvanger bij de wegenoverdracht van HHNK een gewenningsbijdrage mee. Het bedrag is bepaald uitgaande van 100% in het eerste jaar en dat dit gedurende tien jaar afbouwt. Na tien jaar moet de gemeente geheel op eigen benen staan. Omdat HHNK niet nog tien jaar geld heen en weer wil schuiven is het totaalbedrag voor die tien jaar teruggerekend naar een eenmalig bedrag, dat direct wordt uitgekeerd.
Afkoopsom	De bijdrage die een netto betaler dient af te dragen aan HHNK als deze de wegen overneemt. Dit is een vorm van solidariteit. Met de afkoopsom koopt de netto betalende gemeente de terugval voor HHNK in inkomsten van de wegenheffing af. HHNK gebruikt het surplus aan wegenheffing in die betreffende gemeente om de kosten in andere (netto ontvangende) gemeenten te kunnen dekken en de gewenningsbijdragen te betalen.



Buca / Businesscase	Door middel van de Businesscase wordt voor elke gemeente inzichtelijk gemaakt hoe het financiële plaatje van een wegenoverdracht er uit ziet. Hierin staat een overzicht van de te verwachten kosten bij het overnemen van de betreffende wegen (en andere assets) van HHNK uitgesplitst in reguliere jaarlijks terugkerende kosten en eenmalige kosten voor de uitvoering van de wegenoverdracht. Aan de andere kant staat een overzicht van de benodigde financiering die de gemeente moet verzorgen om het beheer en onderhoud van de over te nemen wegen uit te kunnen voeren.
Reguliere (beheer)kosten	Overzicht van de kosten die elk jaar gemaakt moeten worden om de over te nemen wegen en overige assets op het gewenste niveau van onderhoud te kunnen onderhouden. Feitelijk de jaarlijkse begroting.
Eenmalige kosten	Kosten die eenmalig gemaakt moeten worden om de wegenoverdracht uit te kunnen voeren. Notariskosten, kadasterkosten, afkoopsom, boekwaarde, (opstart)kosten voor (uitbreiding van) organisatie.
Boekwaarde	Op enkele over te nemen wegen en assets heeft HHNK nog een restwaarde van investeringen op de balans staan, omdat HHNK de laatste investering aan het betreffende object heeft geactiveerd.
Risico's	Een risico is een situatie met financiële gevolgen die niet voorzien is, of wel te voorzien is, maar waarvan niet zeker is dat deze op zal treden. De risico's zijn van belang voor de reguliere bedrijfsvoering van de ontvangende gemeenten en worden om die reden meegenomen in de risicoparagraaf voor de wegenoverdracht. Voor zover mogelijk worden die risico's benoemd en geadresseerd. In enkele gevallen worden ze financieel gemaakt en meegenomen in de Businesscase.
Raakvlakken	Projecten, onderwerpen of ontwikkelingen die van positieve of negatieve invloed kunnen zijn op de wegenoverdracht, of waar de wegenoverdracht invloed op heeft.
Wegenheffing HHNK	De heffing die HHNK int bij de ingezetenen van gemeenten waar HHNK wegen in beheer heeft. Na een succesvolle wegenoverdracht komt de wegenheffing in de betreffende gemeente te vervallen.
Uitkering Wet herverdeling Wegen	Geoormerkt geld dat door het Rijk via het gemeentefonds uitgekeerd wordt aan de gemeenten en dat jaarlijks in 4 termijnen afgedragen wordt aan HHNK.
Bibeko en Bubeko	Binnen de Bebouwde Kom en Buiten de Bebouwde Kom. In Westfriesland beheert HHNK ongeveer 500 km aan wegen en fietspaden, waarvan ongeveer 80km binnen de bebouwde kom ligt en 420 km buiten de bebouwde kom.
Gezamenlijke kosten	Kosten voor het project wegenoverdracht die gezamenlijk gefinancierd worden. Denk aan de inzet van derden voor onderzoek, projectbegeleiding en dergelijke.
Verdeelsleutel	Afspraak tussen de WF7 gemeenten op welke manier de bijdrage aan gezamenlijke kosten worden bepaald. Het is in WF7 verband gebruikelijk om daarvoor de verhouding tussen de inwonersaantallen te gebruiken.
Overheadkosten	Kosten in verband met de bedrijfsvoering. Denk aan kosten voor personeelszaken, materieel en huisvesting. In het gekozen scenario is niet



	gerekend met overhead, omdat de overhead niet wijzigt. Er is geen nieuw gebouw nodig, geen uitbreiding van de afdeling P&O etc.																														
Inwonertal/ huishoudens	Het aantal inwoners of huishoudens van een gemeente op een peildatum. Wordt gebruikt als basis om regionale kosten te verdelen. De berekeningen op inwonertal in de Buca zijn gedaan op basis van het aantal van 1-1-2019. Het aantal huishoudens is berekend in 2018. <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>Koggen-land</th><th>Opmeer</th><th>Medem-blik</th><th>Hoorn</th><th>Stede Broec</th><th>Enkhui-zen</th><th>Drechter-land</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>inwoners</td><td>22.736</td><td>11.779</td><td>44.833</td><td>73.037</td><td>21.702</td><td>18.510</td><td>19.604</td></tr> <tr> <td>huishoudens</td><td>9.220</td><td>4.752</td><td>18.657</td><td>32.792</td><td>9.065</td><td>8.515</td><td>8.064</td></tr> </tbody> </table>								Koggen-land	Opmeer	Medem-blik	Hoorn	Stede Broec	Enkhui-zen	Drechter-land	inwoners	22.736	11.779	44.833	73.037	21.702	18.510	19.604	huishoudens	9.220	4.752	18.657	32.792	9.065	8.515	8.064
	Koggen-land	Opmeer	Medem-blik	Hoorn	Stede Broec	Enkhui-zen	Drechter-land																								
inwoners	22.736	11.779	44.833	73.037	21.702	18.510	19.604																								
huishoudens	9.220	4.752	18.657	32.792	9.065	8.515	8.064																								
Scenario	Mogelijke vorm van samenwerking na overdracht van de wegen																														
Optie	Mogelijke vorm van verdeling van kosten binnen een scenario																														
Variant	Mogelijke vorm van solidariteit binnen een scenario.																														





5 Wettelijk kader

In 1993 is de Wet Herverdeling Wegenbeheer doorgevoerd. Deze wet voorzag drie wegbeheerders, het Rijk voor rijkswegen, de provincie voor Provinciale wegen, en de gemeenten voor de rest. Uit het gemeentefonds krijgen de gemeenten een uitkering voor het onderhoud van deze wegen. Deze is onvoldoende om de kosten volledig te dekken.

In het westen van het land waren er echter een aantal waterschappen die van oudsher het onderhoud deden van de wegen in de polders. Een deel van de waterschappen is dit met name voor de kleinere gemeenten blijven doen. Om de kosten te dekken zijn de gemeente verplicht de uitkering voor het onderhoud af te dragen en kan het waterschap een wegenheffing opleggen. Vervolgens zijn gemeenten en waterschappen gefuseerd en is er een beheersituatie ontstaan die niet meer logisch is. Het proces dat nu loopt is in feite de afronding van de Wet Herverdeling Wegenbeheer.

De overdracht van de wegen kan op grond van artikel 26 lid 1 van de Wegenwet en op grond van artikel 160 lid 1 onder d van de Gemeentewet door middel van een overeenkomst geregeld worden die door het college van burgemeester en wethouders wordt vastgesteld. Deze overeenkomst moet overigens nog wel worden goedgekeurd door Gedeputeerde Staten (artikel 18a Wegenwet). De overdracht van het totale beheerpakket heeft echter dermate grote (financiële) consequenties dat dit raakt aan de bevoegdheden van de gemeenteraad en instemming van de gemeenteraad is derhalve vereist.

Er is geen wettelijke verplichting de wegen over te nemen. Wel is er een kans dat als alle andere gemeenten de wegen overnemen de Provincie een aanwijzingsbesluit neemt en de achterblijvende gemeente verplicht dit ook te doen.

Voor de netto-betalers is er financieel voordeel te behalen voor de inwoners door de wegen over te nemen. Dit zorgt voor een financieel risico voor de netto-ontvangers, omdat de kosten voor HHNK hoger worden bij het bedienen van minder gemeenten (organisatie in stand houden voor een kleiner areaal en minder inkomsten vanuit gemeentefonds), waardoor de wegenheffing hoger wordt en dus de burger van de gemeenten waarvan de wegen niet zijn overgedragen meer moet gaan betalen.





6 Beschrijving werkzaamheden

Na vaststelling van de Buca kan worden gestart met de volgende fase, de uitvoeringsfase, waarin de colleges, gemeenteraden en het CHI het besluit nemen de wegen al dan niet over te nemen en respectievelijk over te dragen. Deze Buca 7.1 geeft een beschrijving van het uiteindelijk overeengekomen scenario in de volgende hoofdstukken:

Hoofdstuk 7: Areaal, kosten en mogelijke dekking;

Hoofdstuk 8: mogelijke samenwerkingsscenario's eindsituatie;

Hoofdstuk 9: Uitgangspunt staat van onderhoud;

Hoofdstuk 10: Financiële randvoorwaarden intentieovereenkomst;

Hoofdstuk 11: Businesscase (Financiële consequenties);

Hoofdstuk 12: Risico's; en

Hoofdstuk 13: Raakvlakken

Hoofdstuk 14: Organisatie

Hoofdstuk 15: Communicatie

Hoofdstuk 16: Planning besluitvorming en vervolg

Nadat de besluitvorming is afgerond verschuift het zwaartepunt van het project van de kant van HHNK naar de gemeente(n). Dit betekent dat de projectorganisatie moet worden aangepast. Waar tot nu toe HHNK het initiatief neemt voor het uitvoeren van werkzaamheden en houden van overleggen pakken de gemeenten dit initiatief als de daadwerkelijke overdracht start. HHNK verleent in die fase op verzoeken van de gemeenten de nodige medewerking om de overdracht tot een goed einde te brengen.

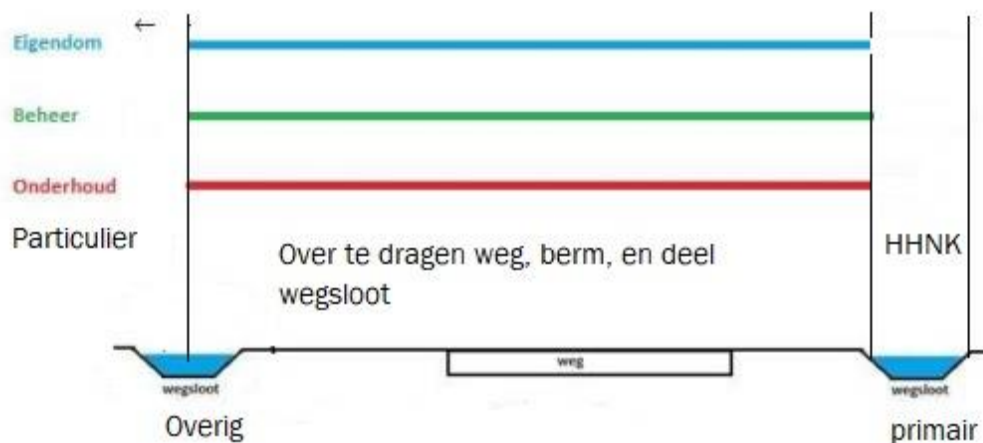




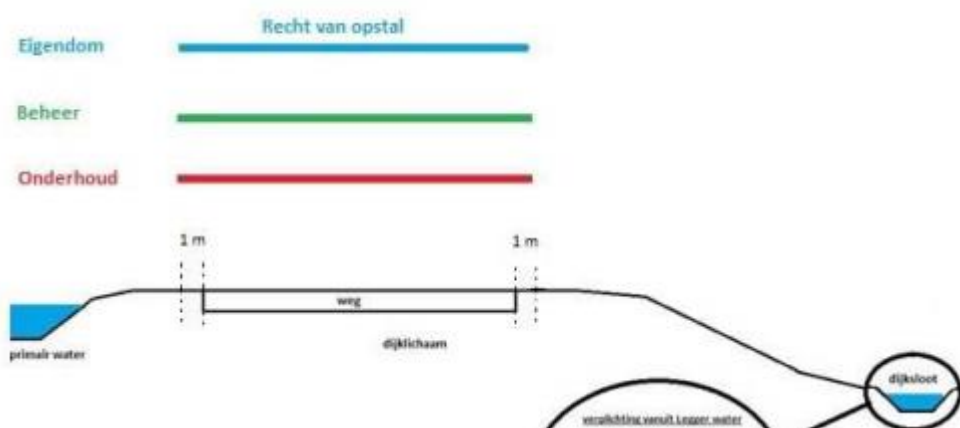
7 Areaal, kosten en mogelijke dekking

7.1 Afbakening van het project

De overdracht omvat het eigendom, beheer en onderhoud van de wegen en al dat daartoe behoort of onderdeel daarvan uitmaakt, zoals verhardingen, bermen, fietspaden, voetpaden en trottoirs, duikers, bruggen, openbare verlichting (met inbegrip van ondergrondse bekabeling), wegmeubilair, beplanting en wegsloten. Dit laatste met uitzondering van primaire waterlopen. Primaire waterlopen zijn in het algemeen in het geheel in eigendom bij HHNK, terwijl bij overig water de erfgrens in het hart van de wegsloot loopt.



Een uitzondering wordt gemaakt bij wegen die op een waterkering (dijklichaam) liggen. In dat geval wordt niet het eigendom overgedragen, maar wordt een recht van opstal gevestigd. Dit recht van opstal betreft de weg plus een meter berm, tenzij door bijvoorbeeld hekken een andere afstand logischer is. Werkzaamheden aan de dijk, die leiden tot schade aan het recht van opstal worden hersteld voor rekening van de veroorzaker.





Er is inzicht in het overdrachtspakket per gemeente. De m2 verharding en berm, en de bijbehorende beheerobjecten zoals kunstwerken, bomen en lichtmasten zijn bekend.

Bermsloten worden overgedragen, indien gewenst kan voor het uitvoeren van het onderhoud (baggeren) een afspraak met HHNK gemaakt worden dat zij dat op kosten van de gemeente (blijven) doen.

Bij gemeentegrensoverschrijdende objecten (bruggen en enkele wegen) moet worden vastgelegd welke gemeente het beheer overneemt. Hierbij wordt gekeken naar een logisch verband met de aansluitende infrastructuur. Uitgangspunt is dat de brug naar de gemeente gaat waar de aansluitende weg in het verlengde van de brug ligt. Dit wordt in onderling overleg afgesproken.

7.2 Het areaal

Het over te dragen areaal bestaat uit de volgende onderdelen:

		Koggenland	Opmeer	Medemblik	Hoorn	Stede Broec	Enkhuizen	Drechterland
Asfalt	m2	520.583	213.326	969.360	37.348	101.139	74.445	404.621
Bruggen	st	43	29	104	2	9	1	12
Bomen	st	5.349	3.843	10.947	282	1.147	153	5.200
Waarvan es	st	1.722	906	5.208	8	438	92	1.611
Plantsoen	m2	24.875	3.843	141.773		26400	396	31983
Berm	m2	787.073	304.885	1.561.885	35.963	231.733	96.842	577.585
Lichtmasten	st	1.255	560	2.201	34	79	62	780
Verkeersborden	st	1.186	556	1.966	64	173	191	867
Kolken	st	602	355	1.241	16	35	6	578
Wegsloot	km	86	46	154	0,8	14,2	4,7	68

Tabel 1 over te dragen areaal per gemeente

Bij het opstellen van de businesscase is het van belang om de omvang van het over te nemen areaal in beeld te hebben. In een gezamenlijke werkgroep hebben de gemeenten en HHNK de aantallen over te dragen beheerobjecten geïnventariseerd. Dit is gebaseerd op het beheersysteem van HHNK en met een nauwkeurigheid van 95%. Deze aantallen zijn nauwkeurig genoeg voor het opstellen van een businesscase. De kosten hiervan zijn verwerkt in de hierna volgende eenheidsprijzen.





7.3 Beheerkosten

In de Buca is gerekend met eenheidsprijzen voor een beheeronderdeel. De beheerders hebben per beheeronderdeel deze eenheidsprijs bepaald. Soms is een voorzien risico ook gekwantificeerd. Op basis van het areaal en de eenheidsprijzen is het benodigde jaarlijkse budget per gemeente bepaald. Deze kosten moet straks structureel opgenomen worden in de gemeentelijke begrotingen. Zie bijlage 2. De businesscase is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

Onderdeel	Eenheidsprijs	Toelichting
Asfalt groot onderhoud	€ 1,30/m ²	Inclusief opslag voor teerhoudend asfalt.
Asfalt klein onderhoud	8%	% van groot onderhoud.
Gladheidsbestrijding	€ 345,-/km	Over hele areaal gerekend.
Vegen/onkruidbestrijding	€ 175,-/km	Over hele areaal gerekend.
Kunstwerken	€ 600,-/st	Jaarlijkse onderhoudskosten, gebaseerd op de gemiddelde brug die een gemeente nu heeft, dit is voor een deel van de over te nemen kunstwerken aan de lage kant, maar kan in eerste instantie gecombineerd worden met de volgende post.
Kapitaallasten kunstwerken	€ 800,- stuk	Boekwaarden zijn er nu niet, deze komen op termijn.
Duikers		Niet geraamd, onderhoud zit in baggerwerk, vervangen gebeurt incidenteel.
Bomen	€ 20,-/boom	Controle en snoeien.
Essentaksterfte	€ 350,-/boom	Er is gerekend met kap en aanplant van 7% van het areaal.
Lichtmasten	€ 85,-/mast	Inclusief stroomkosten en vervanging lichtpunten.
Verkeersborden	€ 20,-/bord	Dit is een niet onderbouwd bedrag in lijn met de huidige begrotingen van de gemeenten.
Verkeersmaatregelen	Zelfde bedrag	Idem.
Wegsloot baggeren	€ 900,- /km	Bedrag overgenomen van contract van HHNK.
Wegsloot maaien	€ 410,-/km	Idem.
Beschoeiing	€ 1250,-/km	Overeenstemming over het bedrag, niet over de methode, zie risico's.
Watersysteemheffing		Ingevoerd overeenkomstig tarief 2021 HHNK.
Directe personeelskosten	€ 39,72/uur	Bij Koggenland, Opmeer en Medemblik is gerekend met een invulling in verschillende functieschalen, bij de andere gemeenten met een aantal uren maal gemiddeld uurtarief. Uitgegaan is van het uurtarief van Medemblik zonder overhead. Voor Stede Broec, Enkhuizen en Drechterland is eerst de theoretische toename van personeel per gemeente berekend, vervolgens is dit volgens de SED-sleutel opgenomen (Stede Broec 32.12%, Enkhuizen 37.29% en Drechterland 30.59%).
Overhead	geen.	De bestaande overhead van de gemeenten verandert niet door de (beperkte) toename van personeel door de overdracht wegen, de kosten nemen niet toe. Wel vindt er intern een verrekening plaats. Uitgezonderd Medemblik, hier is de toename van personeel groter, waardoor wel extra kosten berekend worden.
Risico	5%	Er is gerekend met een algemeen risico van 5%, dit bedrag kan worden toegevoegd aan de bestemmingsreserve wegen.
BTW		Alle bovenstaande bedragen zijn inclusief BTW, om vergelijking met de bedragen van HHNK mogelijk te maken. BTW-compensatie is mogelijk voor de gemeenten, de overige bedragen zijn exclusief BTW.
Prijsindexatie 2019-2021	3%	De businesscase is op prijspeil 2019 opgesteld. De eerste overdracht vindt plaats per 1-1-2022.
Stijging wegenheffing	4%	Voor de berekening van de wegenheffing in 2022 is uitgegaan van tweemaal dit percentage. (zie 10.1)



Stijging OZB	2,3%	Voor de berekening van de OZB in 2022 is uitgegaan van tweemaal dit percentage.(zie 10.2) De werkelijke OZB-verhogingen wijken af.
Rente	0,5%	In de berekeningen wordt bij de kapitaallasten rekening gehouden met dit percentage.

Tabel 2 eenheidsprijzen

7.4 Eenmalige kosten

Bij een overdracht moeten we naast de bovengenoemde beheerkosten ook rekening houden met eenmalige kosten. Deze zijn van incidentele aard en dienen dan ook op die wijze in de begroting van de WF7 te worden opgevoerd. Dit betreft vijf verschillende kostensoorten: de afkoopsom of gewenningsbijdrage, de boekwaarde van de kapitaalgoederen, de frictiekosten, de overdrachtskosten en de implementatiekosten. Deze worden in de volgende paragrafen uitgelegd en de financiële keuzes toegelicht.

7.4.1 Afkoopsom-Gewenningsbijdrage

Omdat niet alle gemeenten op hetzelfde moment uittreden bestaat de kans dat HHNK erg wisselend zou moeten gaan heffen om kostendekkend te zijn en blijven. Het kan gebeuren dat er een netto-betaler uittreedt voordat er genoeg netto-ontvangers zijn uitgetreden om de kosten en baten weer in balans te krijgen. Het bestuur van HHNK vindt dat niet wenselijk. Daarom vraagt HHNK van een netto-betaler bij uittreden een bijdrage, een afkoopsom, om de kostenstijging bij de netto-ontvangers te kunnen dekken.

Andersom krijgt een netto-ontvanger een gewenningsbijdrage zodat de begroting niet in een klap verhoogd moet worden om alle kosten te dekken, maar in de loop der tijd kan groeien.

De gewenningsperiode waarmee is gerekend bedraagt tien jaar. Het gaat hier om forse bedragen. Omdat de WF7 elkaar steunen hoeft er niet gerekend te worden met afkoopsommen en gewenningsbijdragen. Dit wordt onderling geregeld. Omdat de regio echter een netto-betaler is verwacht HHNK wel € 2 miljoen bedoeld voor gemeenten buiten de regio.

Deze € 2 miljoen wordt opgebracht door de netto-betalers, Enkhuizen, Hoorn, Stede Broec. Bij de verdeling van de kosten weergegeven in tabel 3 is uitgegaan van verdeling op inwonertal.

Overeenstemming afkoopsom:

De afkoopsom wordt opgebracht door de netto-betalers en verdeeld op inwonertal. In de laatste onderhandelingen met het Hoogheemraadschap is een lager totaalbedrag afgesproken voor de afkoopsom, boekwaarden en frictiekosten, zie 7.4.3.

7.4.2 Boekwaarde

HHNK heeft per gemeente een waarde van de kapitaalgoederen in de boeken staan, met name voor kunstwerken. Na de wegenoverdracht beheert HHNK geen wegen (en andere assets) meer en heeft dus geen grond meer om belasting te heffen. De balans moet dan dus leeg zijn en daarom moeten ontvangende gemeenten bij een wegenoverdracht ook eventueel aanwezige boekwaarden overnemen van HHNK. Om die reden worden de boekwaarden meegenomen in de op te stellen Businesscase. De boekwaarde van de rotonde A7 is nog niet geactiveerd. De boekwaarden zijn weergegeven in tabel 3.



Overeenstemming afschrijving Boekwaarde

De boekwaarde wordt overgenomen door gemeente waar de investering gedaan is. Als afschrijvingstermijn wordt een termijn overeenkomstig de termijn van HHNK of het gemeentelijk beleid gebruikt als deze langer is. Er kan zelfs voor gekozen worden op basis van de restlevensduur een nieuwe looptijd te starten. Een opgelegde termijn van 10 jaar is strijdig met de autonomie van de gemeenten en zorgt voor hogere lasten de eerste 10 jaar. In de laatste onderhandelingen met het Hoogheemraadschap is een lager totaalbedrag afgesproken voor de afkoopsom, boekwaarden en frictiekosten, zie 7.4.3.

7.4.3 Frictiekosten en onderhandeling

Als de wegen worden overgedragen heeft HHNK nog een deel van haar organisatie en gebouwen over. De kosten die hier mee te maken hebben worden frictiekosten genoemd. Hoe hoog deze kosten zijn en hoe lang hier rekening mee moet worden gehouden is lastig in te schatten, en daarom heeft HHNK een reserve opgebouwd om deze kosten te dekken. Deze reserve was aanleiding voor de gemeenten om het betalen van de afkoopsom en overnemen van de boekwaarden ter discussie te stellen. Als gevolg van deze discussie is een afspraak gemaakt dat de regio drie miljoen betaalt aan HHNK voor afkoop, boekwaarden en frictiekosten. Dit is echter exclusief de rotonde A7 in Hoorn. Totaal moet er dus 4,6 miljoen op tafel komen.

In onderstaande tabel staan de oorspronkelijke afkoopsommen, de verwachte boekwaarden op overnamedatum en de overeengekomen verdeling van deze kosten:

X € 1.000	(Oorspronkelijke) afkoopsom	Boekwaarde / investering	Totale afkoopsom en boekwaarde	Voordeel onderhandelingen	Nieuw bedrag
Koggenland		372	372	-141	231
Opmeer		439	439	-73	367
Medemblik		978	978	-276	701
Hoorn	1.290	1.600 Investerings rotonde A7	2.890	-452	2.045
Stede Broec	383	31	414	-134	279
Enkhuizen	326	226	553	-115	438
Drechterland		268	268	-121	146
Totaal	2.000	3.914	5.914	-1.314	4.600

Tabel 3 Verdeling Onderhandelingsresultaat

Overeenstemming verdeling Onderhandelingsresultaat

Het onderhandelingsresultaat is opgebouwd uit een vergoeding aan HHNK voor afkoop, boekwaarden en frictiekosten en de toekomstige boekwaarde van de rotonde A7. Er is overeengekomen het voordeel van de onderhandelingen te verdelen op basis van inwonertal. De boekwaarden en afkoopsommen worden hierdoor lager.

7.4.4 Overdrachtskosten

De overdrachtskosten zijn opgebouwd uit notariskosten en kadastrale kosten. In de berekeningen is rekening gehouden met verdeling van de kosten 50%-50% tussen HHNK en de Westfriesse gemeenten. De kosten zijn geschat op basis van een bedrag per km weg. De werkelijke kosten kunnen afwijken. In verband met de ervaringen van de overdracht in Hollands Kroon is het rekenbedrag in november 2020 verhoogd met € 250,- naar € 1.500,- per km. Deze kosten worden



op termijn gemaakt. Met het opstellen van de aktes en het verwerken hiervan bij het Kadaster is de nodige tijd gemoeid. Daarom moet hiervoor geld gereserveerd worden.

HHNK	Koggenland	Opmeer	Medemblik	Hoorn	Stede Broec	Enkhuizen	Drechterland
€ 364.400	€ 89.250	€ 38.800	€ 142.300	€ 5.200	€ 13.000	€ 14.400	€ 61.300

Tabel 4 Schatting overdrachtskosten

Overeenstemming afschrijving eenmalige kosten:

Er wordt aangesloten bij de werkwijze bij boekwaarde: de lasten komen bij de gemeente waarvoor ze gemaakt worden, afschrijvingstermijn overeenkomstig termijn HHNK of gemeentelijk beleid. Deze kosten worden op termijn gemaakt. Hiervoor moet geld gereserveerd worden.

7.4.5 Implementatiekosten

Naast de overdrachtskosten moeten we rekening houden met interne kosten voor het overnemen van gegevens in het beheersysteem, het controleren van de overdrachtsaktes, aannemen van personeel vooruitlopend op de overname van de wegen, afsluiten van overeenkomsten. Mogelijk zal een deel van deze taken extern uitgevoerd, zoals het inhuren van een projectleider. De kosten zijn geraamd op 25% van de personeelskosten. Zoals gezegd zal een deel van deze kosten gemaakt worden voor de datum van overdracht van de wegen, daarom moet hiervoor geld beschikbaar gesteld worden.

	Koggenland	Opmeer	Medemblik	Hoorn	Stede Broec	Enkhuizen	Drechterland
Implementatie-kosten	€ 95.600	€ 33.900	€ 249.200	€ 6.700	€ 18.500	€ 13.400	€ 73.400

Tabel 5 Schatting implementatiekosten en afschrijvingslasten

Overeenstemming afschrijving implementatiekosten:

Er wordt aangesloten bij de werkwijze bij boekwaarde: de lasten komen bij de gemeente waarvoor ze gemaakt worden, afschrijvingstermijn overeenkomstig gemeentelijk beleid. Deze kosten worden deels vooruitlopend op de overdracht en deels op termijn gemaakt. Hiervoor moet geld gereserveerd worden.

Geadviseerd wordt voor de overdrachtskosten en de implementatiekosten een krediet aan te vragen bij de raad en omdat dit kosten zijn die gerelateerd zijn aan de overdracht kunnen deze kosten in 10 jaar afgeschreven worden. De afschrijvingslasten hiervan worden dan de volgende:

	Koggenland	Opmeer	Medemblik	Hoorn	Stede Broec	Enkhuizen	Drechterland
Totale kapitaallast overdracht en implementatie	€ 19.714	€ 7.743	€ 41.503	€ 1.264	€ 3.385	€ 2.962	€ 14.372

Tabel 6 kapitaallasten overdracht en implementatie



7.5 Totale kosten

Als we dan alle kosten onder elkaar zetten ontstaat de volgende tabel (zie ook bijlage 2):

X € 1.000	Totaal beheerkosten	Totaal personeelskosten	Toevoeging reserve wegen	Toevoeging reserve kunstwerken	Kapitaallast boekwaarden	Kapitaallast afkoopsom	Kapitaallast overdracht en implementati	Totale kosten
Koggenland	1.259	394	84	29	25	-	20	1.811
Opmeer	617	140	39	20	13	-	8	837
Medemblik	2.421	1.012	175	70	126	-	42	3.846
Hoorn	72	28	5	1	48	88	1	244
Stede Broec	250	76	17	6	-	29	3	382
Enkhuizen	142	55	10	1	7	22	3	240
Drechterland	966	302	64	12	25	-	14	1.383
Totaal	5.729	2.007	394	135	244	139	91	8.739

Tabel 6a, totale kosten wegenbeheer

7.6 Dekking

Voor bovengenoemde kosten moet dekking gevonden worden, passend binnen de randvoorwaarden van de intentieovereenkomst dat het voor de burger niet duurder mag worden.

Dit is uitgewerkt in de hoofdstukken hierna, in het kort zijn er vier dekkingsbronnen afgesproken:

1. De gemeentebegroting: Sinds de overdracht van de wegen krijgt de gemeente geld dat doorgegeven wordt aan HHNK, de uitkering Wet Herverdeling Wegen. Dit kan nu als dekking voor een deel van de kosten gebruikt worden. Ook door ombuigingen in de begroting of bezuinigingen kan hier geld gevonden worden, maar dat is aan de gemeenteraden in de begrotingsbehandelingen en wordt hier buiten beschouwing gelaten.
2. Binnen de SED is er een regeling voor de verdeling van personeelskosten. De kosten van extra personeel voor Drechterland worden hierdoor automatisch gedeeltelijk gedragen door Enkhuizen en Stede Broec.
3. Belastingheffing. De wegenheffing van HHNK vervalt, dit biedt ruimte om de gemeentelijke belasting te verhogen. In aanmerking komt de OZB heffing. Dit is niet voor iedere gemeente voldoende om de kosten volledig te dekken. Daarom is er
4. Onderlinge steun: De netto-betalers, Hoorn, Enkhuizen en Stede Broec gebruiken de heffingsruimte om de andere gemeenten te steunen voor een periode van 12 jaar. Deze steun wordt in een keer uitgekeerd (dit zorgt voor een kleine rentelast extra) en de ontvanger kan deze als reserve gebruiken om de OZB geleidelijk op het benodigde niveau te brengen. Dit is ook weer een begrotingsvraagstuk waar de gemeenteraden over gaan.

In onderstaande tabel zijn de posten tussen () extra uitgaven, waar ook dekking voor gevonden moet worden, deze kosten zijn verwerkt in de op te brengen OZB. Ter vergelijking is ook de geraamde wegenheffing van HHNK voor 2022 vermeld in de tabel.



X € 1.000	Uitkering Wet Herverdeling Wegen	Onderlinge steun WF7	OZB	Totale dekking	Wegenheffing HHNK 2022
Koggenland	718	317	776	1.811	933
Opmeer	347	91	398	837	474
Medemblik	1.098	1.126	1.621	3.846	1.729
Hoorn	97	(1.133)	1.285	249	2.405
Stede Broec	140	(336)	580	384	665
Enkhuizen	111	(286)	417	242	641
Drechterland	489	222	672	1.383	767
Totaal	3.001	(0)	5.748	8.749	7.616

Tabel 6b, voorgestelde dekking



8 Samenwerkingsscenario's

Voor het onderzoek naar samenwerkingsscenario's in de eindsituatie zijn twee bijeenkomsten gehouden met medewerkers van verschillende disciplines van gemeente en HHNK, zodat er vanuit alle kanten naar gekeken is. Er zijn dertien mogelijke scenario's en denkrichtingen geschetst, waarvan een viertal kansrijk bleken en nader zijn uitgewerkt.

	Omschrijving	Kansrijk?	Beoordeling
0	iedere gemeente regelt de wegenoverdracht individueel met HHNK.	ja	Voorstel HHNK, Opmerking: voldoet niet aan de uitgangspunten van de intentieovereenkomst
1	Financieel samen regelen, uitvoering apart	ja	Verschillende opties
2	wegentaak onderbrengen bij een bestaand samenwerkingsverband in Westfriesland	ja	Met kanttekeningen, duurder
3	een nieuw samenwerkingsverband wegen opzetten	ja	Met kanttekeningen, duurder
4	Gemeentelijke herindeling	nee	Bestuurlijk lastig, vraagt langere organisatietijd dan voor overdracht wegen wenselijk is.
5	Schuiven gemeentegrenzen, zodat het inwonertal van iedere gemeente in verhouding staat met de wegen en koste	nee	Bestuurlijk lastig, veel administratieve verhuizingen van bewoners en bedrijven.
6	Beheerorganisatie Openbare ruimte	nee	Te complex om een oplossing te kunnen zijn binnen de projectopdracht overdracht wegen. Kan een toekomstig groeimodel zijn in het kader van het Pact 7.1
7	Centrumgemeente, een gemeente regelt het onderhoud	nee	Splitsing binnen en buiten de kom blijft bestaan.
8	Taakverdeling per gemeente	nee	Afstand tot politiek. Buitenruimte wordt versnipperd, geen integraliteit in de uitvoer
9	Uitbesteden, het onderhoud wordt via gebiedscontract aanbesteed, kosten verdeeld	nee	Discussie ontstaat over de kwaliteit en kosten bij gewenste herinrichting.
10	Samenwerking op onderdelen	nee	Te veel mogelijkheden, er wordt op een aantal vlakken al samengewerkt.
11	Wegenfonds, HHNK blijft eigenaar van de wegen en heft belasting, gemeenten regelen onderhoud	nee	Niet wenselijk vanuit HHNK, juridisch waarschijnlijk niet in stand te houden
12	Wegenbelasting, een nieuwe belasting zoals de wegenheffing	nee	Wettelijk grondslag ontbreekt, rest van het land heeft die belasting ook niet

Tabel 7; Samenwerkingsscenario's



9 De Staat van Onderhoud

De werkgroep die het overdrachtspakket heeft opgesteld heeft ook het gewenste onderhoudsniveau gedefinieerd. Er is een verschil in het onderhoudsniveau binnen en buiten de bebouwde kom. Hier volstaat een iets lager onderhoudsniveau op een aantal plaatsen. Vervolgens is de onderhoudsstaat gecontroleerd en blijven we dit ook doen.

Gemiddeld is het onderhoudsniveau van de HHNK wegen in Westfriesland op orde. Wel is de vraag of dat gemiddelde voor iedere gemeente geldt. HHNK blijft tot aan de feitelijke overdracht het geplande reguliere onderhoud uitvoeren. Als de planning voor 2020 en 2021 bij HHNK bekend is, kan bepaald worden of de wegen in 2022 in de huidige staat worden overgedragen, of dat er nog een onderhoudsbijdrage wordt gegeven. Voor de definitieve overeenkomst wordt gesloten moet dit in beeld zijn.

Een overzicht van de afspraken over de staat van onderhoud wordt gegeven in bijlage 3.





10 Randvoorwaarde intentieovereenkomst

De manier waarop de kosten van het wegenbeheer gedekt worden bij gemeenten of HHNK verschilt. Hierdoor is het niet mogelijk de wegen over te dragen zonder dat dit financiële consequenties heeft. Een van de uitgangspunten in de intentieovereenkomst is:

"De totale gemeentelijke lasten in elk van de Westfriesse gemeenten mogen als gevolg van de overdracht van wegen vanuit het hoogheemraadschap niet hoger worden dan de huidige gemeentelijke belastingen, vermeerderd met de huidige wegenheffing uit de waterschapslasten. Uitgezonderd is de trendmatige verhoging."

10.1 Inkomsten Hoogheemraadschap

HHNK financiert de wegentaak uit drie bronnen:

1. Een afdracht van de gemeente uit het gemeentefonds speciaal voor het onderhoud van de wegen buiten de bebouwde kom (bijdrage WHW). De hoogte van dit bedrag is afhankelijk van de wegen die HHNK in onderhoud heeft in de gemeente. Als de wegen zijn overgedragen vervalt de afdracht, en dekt dit een deel van de kosten die de gemeente dan heeft.
2. De wegenheffing. Deze wordt alleen geheven in gemeenten waar HHNK wegen beheert. De heffing is gelijk voor alle inwoners in het gehele gebied van HHNK en kent vier categorieën: ingezetenen (huishoudens), gebouwd, ongebouwd en natuur. Als de wegen worden overgedragen vervalt deze heffing in de betreffende gemeente.
3. Een bijdrage uit de watersysteemheffing, met name bij de dijkverzwaringen. Deze bijdrage wordt verder buiten beschouwing gelaten omdat deze alleen van toepassing is bij dijkverzwaringen en dit in de toekomst ook zo zal zijn. Bij wegen op waterkeringen wordt alleen de weg overgedragen. Als de dijk in de toekomst moet worden aangepast worden de kosten van de her-aanleg van de weg hierin meegenomen.

Doordat alle huishoudens hetzelfde bijdragen aan de wegenheffing is er sprake van netto-betalers (Hoorn, Stede Broec, Enkhuizen) en netto-ontvangers (Drechterland, Medemblik, Koggenland, Opmeer). De inwoners van een gemeente met veel inwoners zoals Hoorn betalen samen veel wegenheffing, maar het HHNK heeft er weinig wegen in beheer. Het omgekeerde geldt voor de netto-ontvangers. Samen zijn de Westfriesse gemeenten een netto-betaler. De kosten voor het onderhoud aan de wegen in Westfriesland liggen voor HHNK lager dan het bedrag aan belastingen dat HHNK daar int.

Door de wegen over te nemen is er dus een voordeel voor de Westfriesse inwoners te behalen. In een overzicht van inkomsten en uitgaven ontstaat voor 2022 het onderstaande beeld:

X € 1.000	Bijdrage WHW	Wegenheffing	Totaal inkomsten	Kosten HHNK	Saldo
Koggenland	718	933	1.652	2.103	-451
Opmeer	347	475	821	862	-40
Medemblik	1.098	1.729	2.865	3.916	-1.088
Hoorn	97	2.405	2.503	151	2.352
Stede Broec	140	665	805	409	396
Enkhuizen	111	641	752	301	451
Drechterland	489	766	1.225	1.635	-379
WF7	3.001	7.616	10.617	9.376	1.241

Tabel 8; Inkomsten en uitgaven HHNK in Westfriesland



Zoals aangegeven heeft de wegenheffing vier categorieën: huishoudens, gebouwd, ongebouwd en natuur. Dit is een hele andere manier van heffen dan de OZB van de gemeenten, waar geen grondslag voor ongebouwd en natuur is. De opbrengst van HHNK in een keer doorschuiven naar de OZB zou een flinke verschuiving van kosten opleveren. In de gemeente wordt nog wel hetzelfde opgehaald, maar anders betaald. Inzicht in de verdeling tussen de categorieën is daarom wenselijk. Voor 2022 (berekend op basis van de heffing van 2020) gelden de volgende ramingen:

X € 1.000	ingezetenen	gebouwd	ongebouwd	natuur	Totaal
Koggenland	390	342	202	.2	933
Opmeer	201	177	97	.3	475
Medemblik	789	664	277	.4	1.730
Hoorn	1.386	987	32	.02	2.406
Stede Broec	383	258	24	.2	665
Enkhuizen	360	259	22	.05	641
Drechterland	341	288	138	.2	767
totaal	3.850	2.974	791	1	7.616

Tabel 9; Wegenheffing per gemeente

HHNK heeft in haar collegeprogramma 2019-2023 (19.907223) als beleid vastgelegd de wegenheffing jaarlijks met 4% te laten stijgen. Opgemerkt wordt dat het heffingssysteem van HHNK uitgaat van omslag over alle ingezetenen. Als een grote netto-betaler de wegen overneemt zal de heffing voor de achterblijvende gemeenten stijgen. Op termijn wordt het daardoor steeds voordeliger de wegen over te nemen. Door het uittreden van netto-ontvanger Hollands Kroon was de stijging in 2020 overigens beperkt tot 1%.

10.2 Inkomsten Gemeenten

De gemeenten hebben twee inkomstenbronnen voor dekking van de kosten van de wegen van HHNK:

- 1) De eerder genoemde bijdrage uit het gemeentefonds die nu direct doorbetaald wordt aan HHNK en
- 2) De Onroerende zaak belasting OZB.¹

Er zijn natuurlijk meer belastingen, maar die zijn door hun aard of omvang ongeschikt om de kosten van het onderhoud van de wegen te dekken.

De bijdragen uit het gemeentefonds zijn volstrekt onvoldoende om de kosten van het wegenonderhoud van de over te dragen wegen te dekken. Dit leidt tot het verhogen van de OZB (als er geen andere begrotingsruimte is). Iedere gemeente is autonoom in zijn heffingen, wel zijn er randvoorwaarden verbonden aan de verhoging van de heffing. Een verhoging min of meer gelijk aan de wegenheffing die vervalt moet geen probleem zijn.

Het gehanteerde uitgangspunt in de intentieovereenkomst (waarbij de gemeentelijke lasten voor de inwoners van Westfriesland niet hoger worden dan de huidige gemeentelijke belastingen plus de wegenheffing) is voor de netto-betalers geen probleem, voor de netto-ontvangers echter wel.

¹ Naast de OZB kan de gemeente de volgende belastingen heffen: : roerende zaak belasting, baatbelasting, forensenbelasting, toeristenbelasting, parkeerbelasting, hondenbelasting, reclamebelasting, precariobelasting, rioolheffing, leges.



In onderstaande tabel is de geraamde OZB-heffing in 2022 (basis 2020) weergegeven:

X € 1.000	Eigenaren woning	Eigenaren geen woning	Gebruikers geen woning	Totaal
Koggenland	1.832	581	473	2.885
Opmeer	1.366	375	291	2.033
Medemblik	3.797	1.477	1.149	6.423
Hoorn	7.343	1.781	1.461	10.585
Stede Broec	3.009	428	297	3.733
Enkhuizen	1.704	1.216	915	3.835
Drechterland	1.841	379	306	2.527

Tabel 10; OZB-heffing per gemeente

10.3 Referentie

De intentieovereenkomst geeft aan dat:

"De totale gemeentelijke lasten in elk van de Westfriese gemeenten mogen als gevolg van de overdracht van wegen vanuit het hoogheemraadschap niet hoger worden dan de huidige gemeentelijke belastingen, vermeerderd met de huidige wegenheffing uit de waterschapslasten. Uitgezonderd is de trendmatige verhoging."

De gemeentelijke belastingen bestaat naast de OZB ook rioolrecht en afvalstoffenheffing. Als de wegen overgenomen worden mogen de meerkosten ervan alleen gedekt worden uit de OZB en niet uit de andere belastingen. Voor de referentie kijken we daarom alleen naar de OZB. In onderstaand schema is de heffing voor 2022 weergegeven.

X € 1.000	Wegenheffing HHNK 2022	OZB gemeente 2022	Totale heffingsdruk
Koggenland	933	2.885	3.819
Opmeer	474	2.033	2.508
Medemblik	1.729	6.423	8.153
Hoorn	2.406	10.585	12.991
Stede Broec	665	3.733	4.398
Enkhuizen	641	3.835	4.475
Drechterland	767	2.527	3.293

Tabel 11; Totale heffing wegen en OZB per gemeente

Omdat er een verschil zit in de wijze van heffing tussen HHNK en de gemeente, kan het zijn dat de gemeentelijke lasten over het geheel wel gelijk blijven, maar de burger dit wel in zijn portemonnee merkt. Daarom is ook bepaald wat de gemiddelde woning nu en straks aan wegenheffing en OZB betaalt. Bij de wegenheffing worden gebruiker en eigenaar van een woning apart aangeslagen, terwijl bij de OZB alle kosten op de eigenaar verhaald worden.

Het verschil geldt waarschijnlijk nog meer voor de bedrijven, een bedrijf op een bedrijventerrein betaald aan HHNK alleen gebouwd. In de OZB is de heffingsverdeling anders, waardoor het bedrijf meer zal moeten betalen. Bij een agrarisch bedrijf wordt voordeel verwacht door het vervallen van de heffing op onbebouwd.



	Gemiddelde WOZ-waarde (2020)	Wegenheffing HHNK	OZB gemeente	Totale heffing
Koggenland	234.000	€ 71,28	€ 187,58	€ 258,87
Opmeer	232.000	€ 71,04	€ 266,35	€ 337,38
Medemblik	217.000	€ 69,18	€ 184,86	€ 254,03
Hoorn	183.000	€ 64,96	€ 192,38	€ 257,34
Stede Broec	191.000	€ 65,95	€ 310,02	€ 375,98
Enkhuizen	180.000	€ 64,59	€ 179,14	€ 243,74
Drechterland	229.000	€ 70,66	€ 202,75	€ 273,41

Tabel 12; Raming totale heffing wegen en OZB voor gemiddeld huishouden in 2022

Uitgaande van bedrijventerrein de Veken in Opmeer is van een gemiddeld bedrijf de WOZ waarde € 464.000,-. Dit bedrijf betaalt nu € 57,31 aan HHNK voor gebouwd. Een agrarisch bedrijf heeft een veel complexere heffing, in de OZB zijn een aantal vrijstellingen in het gebruikersdeel opgenomen. Uitgaande van Opmeer heeft een gemiddeld bedrijf 16 ha. Grond en heeft een WOZ-waarde van € 706.487,-. De afdracht aan HHNK is dan € 656,03.

De uitsplitsing per heffingsonderdeel is achterwege gelaten in het overzicht:

	Gem Bedrijf WOZ € 464.000			Agrarisch 16 ha WOZ € 706.487		
	HHNK	Gemeente OZB	Totale heffing	HHNK	gemeente	Totale heffing
Koggenland	€ 57,31	€ 991,10	€ 1.048,62	€ 656,03	€ 1.401,31	€ 2.057,34
Opmeer	€ 57,31	€ 1.282,96	€ 1.340,47	€ 656,03	€ 1.814,32	€ 2.470,36
Medemblik	€ 57,31	€ 1.287,14	€ 1.344,65	€ 656,03	€ 1.823,84	€ 2.479,87
Hoorn	€ 57,31	€ 1.455,99	€ 1.513,50	€ 656,03	€ 2.058,98	€ 2.715,01
Stede Broec	€ 57,31	€ 1.527,95	€ 1.585,47	€ 656,03	€ 2.159,37	€ 2.815,40
Enkhuizen	€ 57,31	€ 2.492,14	€ 2.549,66	€ 656,03	€ 3.535,16	€ 4.191,19
Drechterland	€ 57,31	€ 1.252, 80	€ 1.310,31	€ 656,03	€ 1.771,45	€ 2.427,48

Tabel 13; Heffing wegen en OZB bedrijven





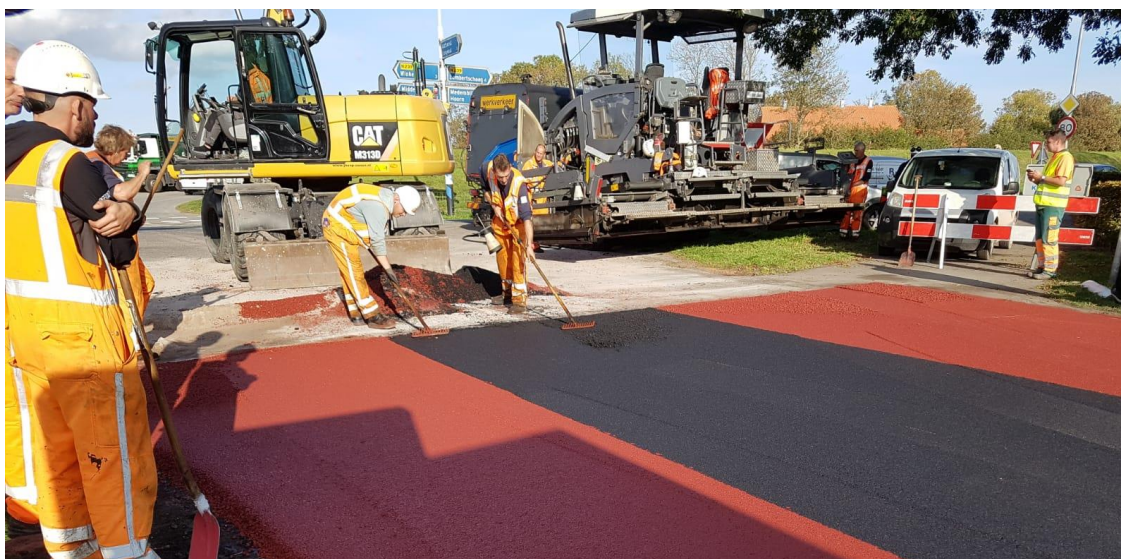
11 Businesscase (financiële consequenties)

In de businesscase 1.9 zijn vier scenario's financieel doorgerekend. Dit zijn:

- Scenario 0, het individueel met HHNK regelen,
- Scenario 1, financieel samen, uitvoering apart,
- Scenario 2, aansluiten bij een bestaand samenwerkingsverband en
- Scenario 3, een nieuw samenwerkingsverband.

Uiteindelijk is overeenstemming bereikt over scenario 1, optie 3, variant 2.

Dit hoofdstuk is aangepast, zodat alleen dit scenario nog vermeld is, en de punten van overeenkomst zijn aangegeven in blauwe kaders.



11.1 Scenario 1: Financieel samen, uitvoering apart

Dit scenario gaat er van uit dat iedere gemeente zelf de wegen onderhoudt, maar dat de gemeenten elkaar steunen zodat dit niet leidt tot lastenverhoging voor de inwoners van een aantal gemeenten. Het belang van de netto-betalers is tegengesteld aan het belang van de netto-ontvangers. Een netto ontvangende gemeente wil graag een oneindig durende samenwerking zien, waarbij jaarlijks een afgesproken vast bedrag aan steun wordt ontvangen van de netto betalende gemeenten. Daarmee verzekeren zij zich van een permanente steun waardoor haar gemeente (inwoners) financieel gezien zo min mogelijk merkt van de wegenoverdracht. En mogelijk zelfs ook een voordeel kunnen behalen. Een netto betalende gemeente daarentegen, heeft belang bij een zo kort mogelijke periode waarin de netto-ontvangende gemeente gesteund wordt. Het financieel voordeel is dan groter.



11.1.1 Verdeling kosten/voordeel

Door de overname van de wegen is er een gezamenlijk voordeel te bereiken voor de inwoners van Westfriesland. Uitgangspunt is dat niemand er op achteruitgaat.

Door het verschil in heffingsgrondslag kunnen we niet de heffing van HHNK als uitgangspunt nemen voor de gemeentelijke heffing. De gekozen optie 3 gaat er van uit dat de netto-ontvangers minimaal de wegenheffing zonder het deel onbebouwd ophalen. Op deze basis komen de afschrijvingslasten van de eenmalige kosten. In verband met het verschil in uittreedjaar zijn de beheerkosten hieronder voor 2023 weergegeven. Het verschil zit in een rentecomponent.

Overeenstemming kostenverdeling:

Het voordeel komt zoveel mogelijk ten goede van de netto-betalers, Hoorn, Enkhuizen, Stede Broec. De netto-ontvangers Drechterland, Koggenland, Medemblik, Opmeer, gaan er niet op achteruit.

X € 1.000	Referentie heffing HHNK	Beheerkosten min WHW 2022	Scenario 1.3 Financieel samen, uitvoering apart
Koggenland	933	1.092	776
Opmeer	474	487	396
Medemblik	1.729	2.744	1.617
Hoorn	2.406	145	1.285
Stede Broec	665	242	580
Enkhuizen	641	129	417
Drechterland	767	896	673
WF7	7.616	5.737	5.745

Tabel 14; Scenario 1, optie 3, in vergelijking met heffing HHNK en beheerkosten

11.1.2 Gevolgen huishoudens

Op basis van bovengenoemde bedragen kan, uitgaande van de huidige OZB heffing bepaald worden hoeveel een huishouden in een woning met de gemiddelde WOZ-waarde van die gemeente bij deze opties ongeveer zou gaan betalen. De referentiewaarde en scenario 0 zijn ook bijgevoegd om het verschil te laten zien.

	Referentie heffing	Scenario 0 Systeem HHNK	Scenario 1.3 Financieel samen, uitvoering apart
Koggenland	€ 258,87	€ 260,27	€ 240,95
Opmeer	€ 337,38	€ 331,67	€ 323,15
Medemblik	€ 254,03	€ 256,15	€ 236,06
Hoorn	€ 257,34	€ 213,10	€ 219,78
Stede Broec	€ 375,98	€ 351,86	€ 361,61
Enkhuizen	€ 243,74	€ 197,41	€ 199,31
Drechterland	€ 273,41	€ 280,16	€ 259,61

Tabel 15; Scenario 1, gevolgen huishouden



11.1.3 Gevolgen bedrijven

Opgemerkt moet worden dat er een verschuiving van belastingdruk van agrarische bedrijven naar de andere bedrijven plaats zal vinden, omdat de heffing van onbebouwd door bebouwd opgebracht moet worden.

Bedrijf WOZ € 464.000	Referentie heffing	Scenario 0 Systeem HHNK	Scenario 1.3 Financieel samen, uitvoering apart
Koggenland	€ 1.048,62	€ 1.356,55	€ 1.259,40
Opmeer	€ 1.340,47	€ 1.592,17	€ 1.551,83
Medemblik	€ 1.344,65	€ 1.724,83	€ 1.601,50
Hoorn	€ 1.513,50	€ 1.580,07	€ 1.620,11
Stede Broec	€ 1.585,47	€ 1.758,63	€ 1.812,43
Enkhuizen	€ 2.549,66	€ 2.711,93	€ 2.734,71
Drechterland	€ 1.310,31	€ 1.686,21	€ 1.571,18

Tabel 16; Scenario 1, gevolgen bedrijven

Agrarisch Bedrijf WOZ € 706.487	Referentie heffing	Scenario 0 Systeem HHNK	Scenario 1.3 Financieel samen, uitvoering apart
Koggenland	€ 2.057,34	€ 1.918,01	€ 1.780,65
Opmeer	€ 2.470,36	€ 2.251,60	€ 2.194,56
Medemblik	€ 2.479,87	€ 2.444,04	€ 2.269,28
Hoorn	€ 2.715,01	€ 2.234,46	€ 2.291,07
Stede Broec	€ 2.815,40	€ 2.485,37	€ 2.561,41
Enkhuizen	€ 4.191,19	€ 3.846,93	€ 3.879,24
Drechterland	€ 2.427,48	€ 2.384,29	€ 2.221,63

Tabel 17; Scenario 1, gevolgen Agrarische bedrijven

Het scenario voldoet als we naar de bedrijven kijken niet aan de intentieovereenkomst.

11.1.4 Solidariteit op lange termijn

Uitgangspunt van de intentieovereenkomst is dat de overname van de wegen niet tot lastenverzwaring mag leiden. Als de financiële steun permanent zou zijn is dit aantrekkelijk voor de netto-betalende gemeenten. Maar omdat de belangen tegengesteld zijn en de Wet herverdeling Wegen er destijds vanuit ging dat iedere gemeente het zelf regelde, zijn er ook varianten (optie in solidariteit) te bedenken waarbij de steun wordt afgebouwd. Of dit strijdig is met de uitgangspunten van de intentieovereenkomst is zeer de vraag. Twee systemen op de achtergrond, die niet doorgerekend zijn zorgen, er voor dat dit niet het geval is namelijk:

- In theorie kan HHNK de heffing met 4% verhogen, meer dan de inflatiecorrectie. Dit betekent dat op termijn iedere gemeente zelf de voor de gemeente benodigde gelden opbrengt.

- Als iedere gemeente solo de wegen over zou nemen, (er is financieel voordeel voor een netto-betalende gemeente) zouden de lasten voor achterblijvers stijgen als er een netto-betaler uitstapt. De kleine netto-ontvangers worden dan in eens netto-betaler en het wordt interessant de wegen over te nemen. Uiteindelijk blijft dan de grootste netto-ontvanger alleen over die zelf alle kosten dekt. Een eindige solidariteit is daarom niet in strijd met de intentieovereenkomst.

Er is daarom gekozen voor een variant met een einde:



Variante 2: De gemeenten steunen elkaar over een periode van twaalf jaar met een gelijke bijdrage en daarna moeten de gemeenten het zelf regelen. Dit geeft een behoorlijke sprong in kosten bij met name Koggenland, Medemblik en Drechterland. Door de bijdrage in een keer over te maken heeft de gemeente de ruimte om te zorgen voor een gelijkmatige stijging van de heffingen.

De dekking van de kosten van de wegenoverdracht zoals hierboven geschetst is een voorbeeld. Dit is wat nodig is om binnen de voorwaarden van de intentieovereenkomst de kosten te dekken, er van uitgaande dat er in de gemeentebegroting geen ruimte is. Het is aan de gemeenteraad om te bepalen wat de dekking van alle kosten in de gemeentebegroting wordt en hoeveel de OZB daarvoor mag stijgen.

X € 1.000	Wegenheffing HHNK 10 jaar	WF7 10 jaar	WF7 12 jaar
Koggenland	9.330	7.655	9.159
Opmeer	4.740	3.969	4.746
Medemblik	17.290	15.271	18.250
Hoorn	24.060	12.786	15.163
Stede Broec	6.650	5.755	6.879
Enkhuizen	6.410	4.132	4.940
Drechterland	7.670	6.566	7.838
WF7	76.160	56.135	66.975

Tabel 18; Scenario 1, kosten eerste 10 en 12 jaar

Overeenkomst solidariteit:

De portefeuillehouders zijn overeengekomen dat de steun gelijk blijft over een periode van 12 jaar en er wordt ruim voor het einde van de gekozen periode een evaluatie gehouden, waarbij ook gekeken wordt naar andere regionale samenwerkingsverbanden.

11.1.5 Overname moment

Een punt waar de gemeenten niet op een lijn zitten is het moment van de overname. Dit heeft voor een deel met de omvang van het areaal te maken. Gemeenten Hoorn en Opmeer streven naar overdracht per 1 januari 2022, terwijl Drechterland, Enkhuizen, Koggenland, Medemblik en Stede Broec de wegen een jaar later over willen nemen.

Dit levert voor de duur van de steun problemen op, er wordt immers op verschillende momenten begonnen en geëindigd. Een oplossing hiervoor kan zijn de steun voor een over een te komen termijn te berekenen en in een keer uit te keren. Dit voorkomt administratieve rompslomp en een mogelijke discussie in de toekomst. Omdat de rente op het moment vrij laag is, zijn de financiële consequenties voor een betalende gemeente ook vrij beperkt.

Voor een betalende gemeente gaat het dan als volgt werken: de gemeente betaalt eenmalig een bedrag aan de ontvangende gemeenten en kwalificeert dit bedrag als vooruitbetaald op de balans. Met de toekomstige belastingopbrengsten wordt dit bedrag gedurende de overeengekomen termijn van de balans afgeboekt. Dus als de bijdrage 1 miljoen is voor 10 jaar, boekt de betalende gemeente jaarlijks, gedurende 10 jaar, 100.000 van dit vooruitbetaalde bedrag af.

Een ontvangende gemeente heeft de keuze dit bedrag in een reserve te storten, om daarmee het onderhoud van de wegen jaarlijks te kunnen bekostigen zonder de OZB (extra) te moeten verhogen.



De onderling verrekening zou er dan zo uit kunnen zien:

Gemeente X betaalt aan Y in jaar	12 jaar x € 1.000
Hoorn aan Opmeer in 2022	€ 1.090
Enkhuizen aan Drechterland in 2023	€ 645
Enkhuizen aan Koggenland in 2023	€ 1.521
Hoorn aan Koggenland in 2023	€ 2.279
Hoorn aan Medemblik in 2023	€ 10.231
Stede Broec aan Medemblik in 2023	€ 3.285
Totale kosten Enkhuizen	€ 2.166
Totale kosten Hoorn	€ 13.600

Tabel 19; Onderlinge verrekening

Overeenkomst overname:

De gemeenten Hoorn en Opmeer nemen de wegen per 1 januari 2022 over, de gemeenten Drechterland, Enkhuizen, Koggenland, Medemblik en Stede Broec per 1 januari 2023.

Deze werkwijze biedt de netto-ontvangende gemeenten de mogelijkheid om een groeimodel voor de heffing in te zetten zodat het gat in de toekomst al langzaam kleiner wordt.

Noot: Zoals ook in hoofdstuk 10 vermeld: als een netto-betalende gemeente de wegen overneemt stijgen de kosten voor de achterblijvende gemeenten. Een aantal gemeenten die nu ontvanger zijn worden dan automatisch betaler en het wordt voordeliger voor de inwoners de wegen over te nemen.





12 Risico's

Aan de overname van de wegen hangen een aantal inhoudelijke risico's. Een risico is de kans op een onvoorziene kostenpost. Waarbij onvoorzien kan betekenen dat niet duidelijk is of de kosten er zullen komen, of dat zeker is dat de kosten komen, maar niet in te schatten is wanneer. De benoemde risico's worden hierna kort toegelicht:

Risicoreservering: iedere gemeente heeft een paragraaf in de begroting waarin de risico's van de kapitaalgoederen beschreven worden. Deze paragraaf moet herzien worden op basis van de toename van de bezittingen. In de Buca is 5% opgenomen voor onvoorzien.

BTW: BTW is compensabel voor gemeenten. Het BTW-compensatiefonds heeft echter een plafond. De verwachting is dat door de aantrekking van de economie het plafond bereikt wordt en de BTW niet volledig compensabel is. Het gaat om een totaalbedrag van ca. een miljoen. De Buca is opgesteld exclusief BTW.

Teerhoudend asfalt en verontreinigde ondergrond: de meeste wegen in het buitengebied liggen er vele jaren. De kans dat de ondergrond verontreinigd is, is daarom reëel. Teer in de aanwezige verharding zal naar verwachting meer regel dan uitzondering zijn. Hier wordt geen onderzoek naar gedaan, een onderzoek is namelijk beperkt geldig, en naar aanleiding van het resultaat wordt de weg niet aangepakt. Onderzoek vindt pas plaats als onderhoud noodzakelijk is. Voor een deel geldt dit ook voor de gemeentelijke wegen. Teerhoudend asfalt is in de businesscase (Buca) meegerekend in de eenheidsprijs voor het asfalt. Wat betreft de aanwezigheid van bodemverontreiniging is het uitgangspunt dat dit aanwezig is en niet verplaatst. Verontreiniging met olieproducten verplaatst wel, maar is goed in kaart gebracht. Er is gekozen voor een onderhoudsmethodiek waarbij het vervangen van funderingen geminimaliseerd wordt. Dit kan omdat kabels en leidingen en (druk)riolering in het buitengebied meestal in de berm liggen. Hierdoor blijven de kosten beperkt.

Minimale onderhoudsmaatregel: In principe neemt HHNK onderhoudsmaatregelen die er voor moeten zorgen dat er binnen 10 jaar geen onderhoud meer nodig is. Het is bekend dat er hier en daar afgeweken wordt van de adviezen en er een mindere maatregel genomen wordt. Dit kan er voor zorgen dat de weg eerder aan onderhoud toe is. Dit is een gevolg van budget-gestuurd werken en gebeurt ook bij de gemeenten.

Kunstwerken: aanwezigheid van Chroom-verf kan leiden tot hoge onderhoudskosten. De wijze van financiering van de kunstwerken verschilt per gemeente. Een brug wordt over het algemeen afgeschreven in 40 jaar, maar gaat vaak langer mee. Op grond van de ramingen in de begrotingen van Opmeer, Stede Broec en Drechterland is er daarom gekozen voor kapitaallasten van vervanging van kunstwerken hetzelfde bedrag op te nemen als wordt geraamd voor onderhoud.

Duikers: Het onderhoud van duikers wordt meegenomen in het baggerwerk. Duikers worden alleen vervangen bij risico op verzakking of wegconstructie, kosten hiervoor zijn derhalve niet geraamd. Leeftijd en onderhoudstoestand zijn niet bekend.

Openbare Verlichting: Inhoud schakelkasten en de kabels van het eigen Openbare verlichting netwerk zijn niet in beeld. Omdat de leidinggegevens niet bekend zijn kunnen deze via de WIBON (Wet informatie-uitwisseling bovengrondse en ondergrondse netten en netwerken) niet uitgewisseld



worden naar grondroerders. Hierdoor kan bij graafwerkzaamheden schade optreden aan de kabels. Omdat deze kabels vaak samen met andere kabels in een sleuf liggen en de lichtmasten bovengronds zichtbaar zijn is de kans op schade laag. Om de kosten voor inwinning van gegevens te dekken is de eenheidsprijs van een lichtpunt met 5% verhoogd. HHNK werkt er aan de ligging inzichtelijk te maken.

Essentaksterfte: Essentaksterfte is een schimmelinfectie. Hoe snel deze om zich heen grijpt is niet helemaal duidelijk. Er staan bijna 10.000 essen in het beheergebied, totaal gaat het dus om een groot bedrag. Om dit probleem beter in beeld te krijgen wordt 25% van de essen gecontroleerd op onderhoudstoestand. Bij de overige bomen wordt 10% gecontroleerd. Er is landelijk verschil van inzicht over hoe hard de essentaksterfte om zich heen grijpt. In de Buca is rekening gehouden met kap en vervangen van 7% van het areaal per jaar.

Er zijn meer exoten die problemen veroorzaken in het groen onderhoud: reuzenberenklauw, Japanse duizendknoop, fluitekruid/APV, eikenprocessierups, de gevolgen voor kosten frequenter maaien zijn niet mee genomen.

Bermen maaien: in een deel van de bermen zijn greppels aanwezig voor de afwatering. Het maaien van deze bermen wordt gedaan door het personeel van HHNK, hierdoor is er geen inzicht in de lengte van de greppels of de meerkosten van dit onderhoud. Dit personeel zit in de financiering van de wegen meegenomen van HHNK en dus ook in de Buca.

Riolering: Onbekende ligging en mogelijke schade bij graafwerkzaamheden aan met name hemelwaterafvoeren in gedempte bermsloten. Gevolgen zijn voor eigen rekening. Niet volledig beschikken areaalgegevens kan leiden tot een misrekening in hoeveelheid en kosten riolering. Kolken zijn een belangrijke indicator voor de inschatting. De informatie achterhalen kan via het beschikbare kolkenbestand en open waterkaart, dit moet de komende tijd in beeld worden gebracht. De kosten voor onderhoud aan riolering worden gefinancierd vanuit de rioolheffing bij gemeenten. Bij het opstellen van een nieuw GRP zal rekening gehouden moeten worden met het extra areaal.

Beschoeiingen: HHNK heeft budget voor het plaatsen van beschoeiingen als steun voor verzakkende berm, er wordt geen rekening gehouden met vervanging. Er is geen registratie van de aanwezige beschoeiing. In de Buca is rekening gehouden met de aanwezigheid van beschoeiing bij 10% van het areaal. Het opgenomen bedrag voor WF komt daarmee overeen met het bedrag dat HHNK reserveert voor het hele areaal van haar beheergebied.

Overeenkomsten: Er is grond langs de wegen in gebruik bij derden, voor een deel is dit geregeld in overeenkomsten, voor een deel niet. Dit kan gevolgen hebben voor het onderhoud. Het grondgebruik wordt daarom geïnventariseerd. Ook zal in de eerste jaren na de overdracht een verbeteringslag gemaakt moeten worden. Dit heeft zowel een tijdelijke als permanente invloed op de bezetting bij grondzaken, vooral bij gemeenten die veel wegen overgedragen krijgen.

Personeel: Ongeacht welk scenario gekozen wordt, er moet bij de meeste gemeenten personeel bijkomen om dit extra areaal te beheren. Op grond van het personeel van HHNK dat zich nu bezig houdt met de wegen is een procentuele berekening gemaakt hoeveel personeel er bij iedere gemeente bij moet komen. Wat voor personeel dit precies is hangt af van de eigen organisatie. De organisatie moet zo ingericht worden dat in 2021 (het overgangsjaar) de overdracht per 1-1-2022 gerealiseerd kan worden. Zo moeten bestaande contracten worden aangepast en aanbesteed, beheersystemen, inspecties en onderhoudsplanningen bijgewerkt en personeel ingewerkt worden.



Dit personeel moet eind 2020 en in de loop van 2021 geworven worden. Dit werven moet gedaan worden in een markt waarbij er weinig aanbod is en veel vraag. Goed personeel krijgen is dus erg lastig. Het is niet de verwachting dat er veel personeel van HHNK met de overdracht over zal komen. Met de kosten van het personeel is in de businesscase rekening gehouden. Maar het aanbod is een risico. Dit kan ook weer gevolgen hebben voor de kosten. Met inhuur (duurder) om dit toch tijdelijk op te lossen.

Nieuwe stoffen: bij wijziging in wet- en regelgeving, bijvoorbeeld een strengere normering rondom PFAS en andere zeer zorgwekkende stoffen, die leidt tot negatieve (financiële) consequenties voor de uitvoering van onderhoud aan de wegen naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid, treden gemeenten en HHNK met elkaar in overleg om hier een nadere regeling over te treffen.





13 Raakvlakken

Raakvlakken zijn projecten of situaties die van invloed kunnen zijn op de overdracht van de wegen. Tijdens het project is een lijst van eventuele raakvlakken bijgehouden:

Rotondes aansluiting A7

Hoorn, ombouw van de rotonde naar Verkeersregelinstallatie-geregeld kruispunt is een verplichting uit de corridorstudie A7. De rotonde ligt binnen de gemeentegrens van Koggenland en wordt beheerd door HHNK, maar is de ontsluiting van Hoorn. Er zijn mondelinge afspraken over de toekomstige situatie. Vooralsnog zijn de kosten opgevoerd in de Buca als een boekwaarde voor Hoorn.

Grootslag

Onlangs is er een bestuurlijk overleg geweest tussen Medemblik en HHNK over een aantal verkeersveiligheidszaken in met name Grootslag. Uit dit overleg is gekomen dat een aantal punten opgepakt worden, voornamelijk door de gemeente. Dit met het oog op de benodigde looptijd voor dergelijke projecten en het feit dat in de tussentijd de wegenoverdracht wel eens gerealiseerd zou kunnen zijn. Het voorstel is om de financiële afhandeling hiervan buiten de wegenoverdracht te laten verlopen.

Overdracht Stedelijk water

Als het stedelijk water wordt overgedragen aan HHNK levert dit budgetruimte bij de gemeente op. Hoorn en Stede Broec hebben het stedelijk water overgedragen, bij Enkhuizen en Drechterland is het project gestart. Bij de KOM-gemeenten moet het nog starten. Het beheer van Baggerdepots is hier een onderdeel van. Per gemeente zal te zijner tijd het effect worden gezien.

Dijkversterking HHNK

Geen verband, bij Dijkverzwaring wordt door HHNK een nieuwe weg opgeleverd.

Werf HHNK Zwaagdijk West

Als de wegen worden overgedragen ontstaat er ruimte op de werf.

N23, Westfrisiaweg

De beheergrenzen zijn inmiddels bekend. Dit zorgt waarschijnlijk voor een kleine toename van het areaal. Ten opzichte van het totale areaal van ruim 500km is dit nauwelijks van invloed op de berekeningen.



14 Organisatie

De projectorganisatie bestaat uit een stuurgroep, en regiegroep, aangevuld met diverse werkgroepen. Op 7 december 2017 is in het VVRE overleg de beslissing genomen deze overlegstructuur toe te passen in het dossier wegenoverdracht.

Hieronder volgt een beschrijving van de betrokken overleggrems en het bijbehorende samenwerkingsproces.

14.1 Stuurgroep

Voor de monitoring van de werkzaamheden van de regiegroep en de werkgroepen, bewaking van de voortgang en het tussentijds bespreken van bestuurlijke vraagpunten hebben HHNK en de WF7 gemeenten een stuurgroep ingesteld.

Betrokken bestuurders	Rob Veenman (HHNK) Samir Bashara (gemeente Hoorn / VVRE) Jeroen Broeder (gemeente Drechterland/ VVRE) Robert Tesselaar (gemeente Opmeer/ VVRE)
Opdrachtgevers	Jos Kerssens (HHNK) Douwe v/d Vaart (gemeente Hoorn / VVRE)
Projectleiders	Wietse Joustra (HHNK) Martin Blom (gemeente Opmeer / VVRE)

Het kernteam rapporteert de stuurgroep over de voortgang van haar werkzaamheden en levert de te behandelen bestuurlijke besluitpunten aan. De stuurgroep wordt in het project gevraagd om tussentijdse resultaten of keuzes te beoordelen en/of vast te stellen. En tevens om aan het einde van elke fase de van toepassing zijnde (tussen)resultaten en/of besluiten vast te stellen. Bij elke afsluitend overleg van een fase beslist de stuurgroep tevens over een 'GO / NO GO' voor het starten van de volgende fase.

De Stuurgroep bestaat uit de hoofdrolspelers, aangevuld met eventuele externe adviseurs en/of andere portefeuillehouders. Ook wordt vergaderd met de zogenaamde brede Stuurgroep, waarin alle portefeuillehouders zitting hebben.

14.2 Regiegroep

In het begin van de ontwerpfase werd gewerkt met een kernteam, gaandeweg bleek het wenselijk een extra overleggrems te hebben, de regiegroep, samengesteld uit de afdelingshoofden.

Het kernteam is verantwoordelijk voor de voortgang en uitvoering van het project. In het kernteam zit een vertegenwoordiging van de WF7 en HHNK die gezamenlijk werken aan de wegenoverdracht. Het stappenplan uit hoofdstuk 3 geldt daarbij als leidraad. Het kernteam verzorgt dat de genoemde werkzaamheden uitgevoerd worden en dat de (tussentijdse) resultaten gedeeld worden met de stuurgroep. Tevens verzorgt het kernteam de rapportage over de voortgang aan de stuurgroep, de projectcommunicatie, het actueel houden van de planning en het opstellen en actueel houden van het risicodossier. Deze informatie wordt gedeeld met de stuurgroep ten behoeve van een goed onderbouwde 'Go' voor de start van een volgende projectfase.



De regiegroep heeft twee doelen: het toetsen van de ideeën van het kernteam, met name het personeelsvraagstuk en het leveren van capaciteit aan de werkgroepen. In strategische lijn moest worden bedacht welke stappen moeten worden gezet en wie daarvoor nodig is om zo eind deze zomer een afgeronde keuze, berekende businesscase en idee van staat van onderhoud te hebben. Hierbij zijn al deze uitkomsten afhankelijk van elkaars beslissingen en uitkomsten.

Door verschuivingen in de bezetting bleek op een zeker moment de samenstelling van het kernteam bijna overeen te komen met de regiegroep en is het kernteam opgeheven.

De regiegroep is als volgt samengesteld:

Wietse Joustra	Projectleider HHNK
Martin Blom	Projectleider VVRE (Opmeer)
Rob van Vliet	Assistent projectleider HHNK
Douwe van der Vaart	Hoorn (ambtelijk opdrachtgever)
Jeroen van de Putten	Hoorn (projectleider)
Hans Kuivenhoven	Medemblik (projectleider)
Martijn Mantel	Medemblik (afdelingshoofd)
Ricardo Slier	SED (afdelingshoofd)
Peter Duinker	Opmeer (afdelingshoofd)
Gerard van Harskamp	Koggenland (afdelingshoofd)

Voor de uitvoering van de werkzaamheden wordt gebruik gemaakt van werkgroepen. Deze werkgroepen worden door de regiegroep opgericht om een specifiek onderdeel van het project uit te voeren. Omdat de werkgroepen afzonderlijke opdrachten krijgen van de regiegroep en door verschillende personen (afhankelijk van specifieke te behandelen onderwerpen) bemenst worden, heeft de regiegroep als taak de diverse uitkomsten van de werkgroepen op elkaar af te stemmen en de integrale voortgang van het project te verzorgen. Ook verzorgen de regiegroepleden het raakvlakmanagement tussen de onderwerpen van de verschillende werkgroepen zodat van belang zijnde ontwikkelingen in de ene werkgroep ook bekend zijn/worden in de andere werkgroep(en). Hiertoe zal in elke werkgroep (minimaal) één vertegenwoordiger vanuit de regiegroep plaatsnemen. Deze kan vervolgens ook de terugkoppeling aan de regiegroep op zich nemen en eventueel aanvullende toelichting geven op de resultaten van de werkgroep.

De regiegroep komt bij elkaar om de voortgang en acties te bespreken. De leden zijn verantwoordelijk voor een gezamenlijke verdeling van de werkzaamheden, het tijdig uitvoeren van acties en de interne informatie binnen de eigen organisatie.

14.3 Werkgroepen

Voor de inhoudelijke uitwerking van het project wordt gebruik gemaakt van werkgroepen. Deze werkgroepen hebben steeds een afgebakend onderdeel van het project in hun beheer en werken dit in een samenwerking tussen HHNK en VVRE uit. Per onderwerp (en dus ook per werkgroep) kunnen vanuit de betrokken (ambtelijke) organisaties verschillende personen afgevaardigd worden, gebaseerd op hun individuele kennis en expertise.

Er zijn verschillende technische werkgroepen geweest die de eenheidsprijzen bepaald hebben en het gewenste niveau hebben bepaald. Op dit moment zijn de meeste werkgroepen in rust, omdat de volgende stap gezet moet worden als het besluit tot overdracht is genomen.

De werkgroep financiën is voor langere tijd ingepland omdat frequent vergaderen een meerwaarde bleek te hebben.



15 Projectcommunicatie

Er zijn op dit moment twee trajecten van communicatie te onderscheiden.

Het eerste is de communicatie met de gemeentelijke bestuurders. Zoals geconstateerd in de regioradenbijeenkomst van 25 september 2019 is het noodzakelijk de raadsleden nog beter te informeren over de nut en noodzaak van de wegenoverdracht. Dit is gebeurd in een ronde langs de raden in februari/maart 2020 waarbij is ingegaan op de kaders en het proces en kort is stilgestaan bij de mogelijke scenario's en de uitkomst van de businesscase voor de gemeente. Hiermee zijn de raden geïnformeerd en kan gestart worden aan het besluitvormingsproces.

Het tweede traject is de communicatie naar de inwoners. De overdracht van de wegen heeft immers ook een verschuiving van lasten tot gevolg. In het Plan van Aanpak voor de feitelijke overdracht zal hieraan de nodige aandacht besteed worden.





16 Planning besluitvorming en vervolg

Met deze businesscase 7.1 is de ontwerpfase afgerond. Hierna volgt de uitvoeringsfase. De uitvoeringsfase bestaat in feite uit de bestuurlijke besluitvorming van een keuze voor een scenario. Het proces van besluitvorming is als volgt voorzien:

1. Principe besluit in colleges, Streven naar wegenoverdracht volgens scenario 1, optie 3, variant 2. Informeren raden.
2. Invullen laatste details randvoorwaarden en financiële steun.
3. Besluitvorming in gemeenteraden en college van Hoofdingelanden, via colleges, raadscommissies en eventuele extra toelichtingssessie. (Q2 2021)
4. Ondertekening overeenkomst(en) overdracht wegen en financiële afspraken, er van uit gaande dat het bereikte resultaat voor alle raden acceptabel is. Notariële en kadastrale overdracht volgen in een later stadium.

Hoe de overdracht daadwerkelijk uitgevoerd moet worden is voor een groot deel afhankelijk van het genomen besluit. Om die reden kan op dit moment nog niet een volledig beeld geschetst worden van de werkzaamheden die bij de uitwerking van de overdracht uitgevoerd moeten worden. In ieder geval moet rekening worden gehouden met onderstaande punten.

Implementatiefase wegenoverdracht			
Projectmanagement	• Inrichten projectorganisatie • Plan van Aanpak • Voortgang	Belastingen	• Inrichten gemeentelijke belastingen voor 2022 en verder
Financiën	• Detaillering Buca • Onderlinge regeling WF7 • Kadernota's • Begrotingen	Grondzaken	• Inventariseren overdrachtspercelen • Kadaster • Notaris • Bestaande overeenkomsten met derden
Kennis	• Overdracht kennis van beheerders HHNK aan WF7	Communicatie	• Informeren college's en raden • Informeren inwoners • Informeren collega's
Data	• Overdracht data uit beheersystemen HHNK aan WF7, aanpassen gemeentelijke beheerplannen	Organisatie	• Personeelsbehoefte (verder) uitwerken • Werving • Herorganisatie?

Deze opsomming is bedoeld ter beeldvorming. Bij een positief besluit wordt voor de uitwerking van de overdracht een nieuw project gestart, waarbij ook een procesvoorstel opgesteld zal worden. In dat procesvoorstel komt dan uitgewerkt te staan welke werkzaamheden uitgevoerd worden bij de uitwerking van de overdracht.



Bijlagen

1. Kaarten over te dragen wegenareaal per gemeente
2. Begroting gemeentelijke kosten
3. Staat van Onderhoud, discussiepunten



1. Kaarten over te dragen wegen

Kaarten met per Westfriese gemeente de wegen die onderdeel uitmaken van de overdracht van eigendom, beheer en onderhoud van HHNK aan de gemeente. Er zijn gedetailleerde kaarten beschikbaar waarin het te vestigen recht van opstal zichtbaar is.

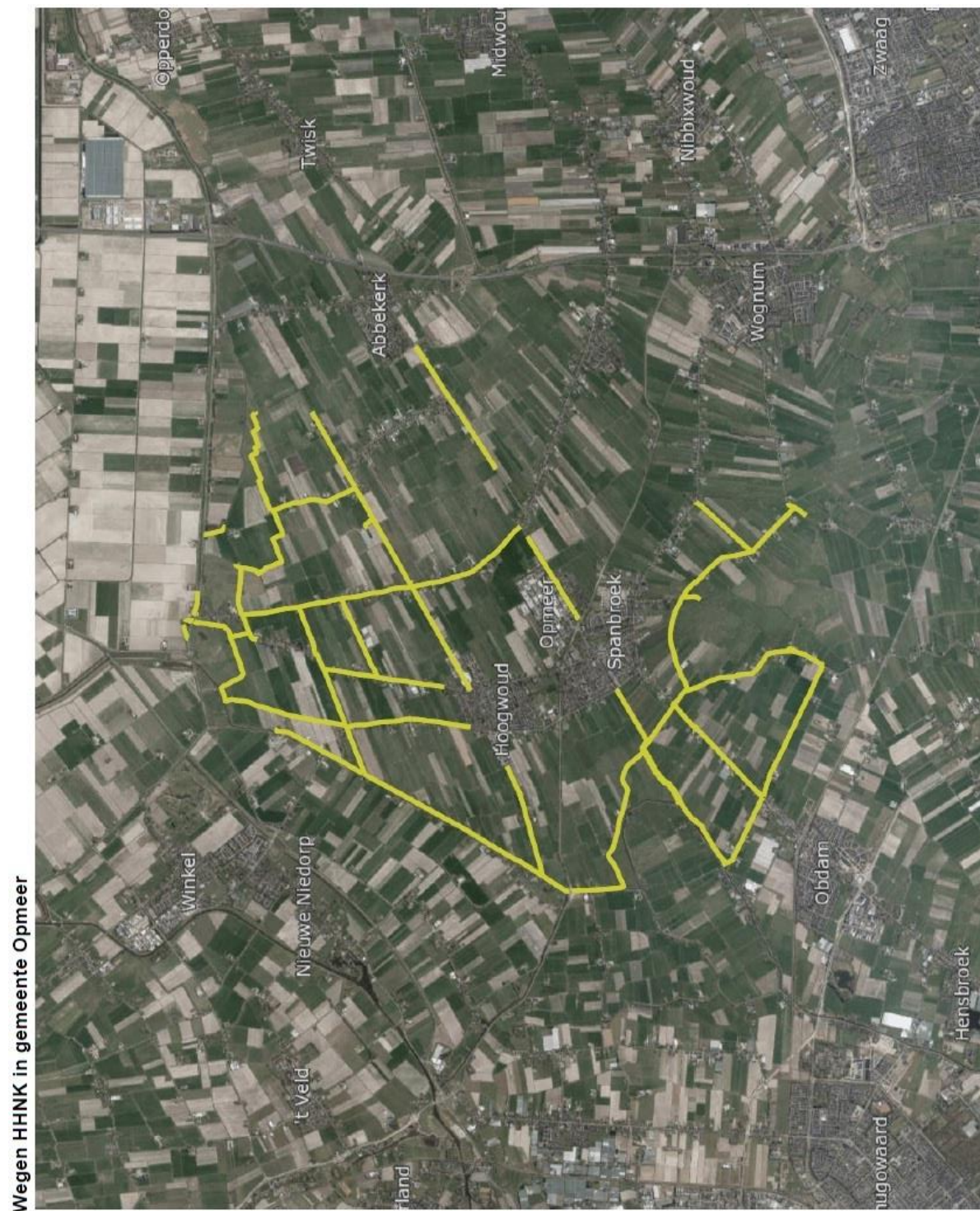
Gemeente Medemblik:

Wegen HHNK in gemeente Medemblik





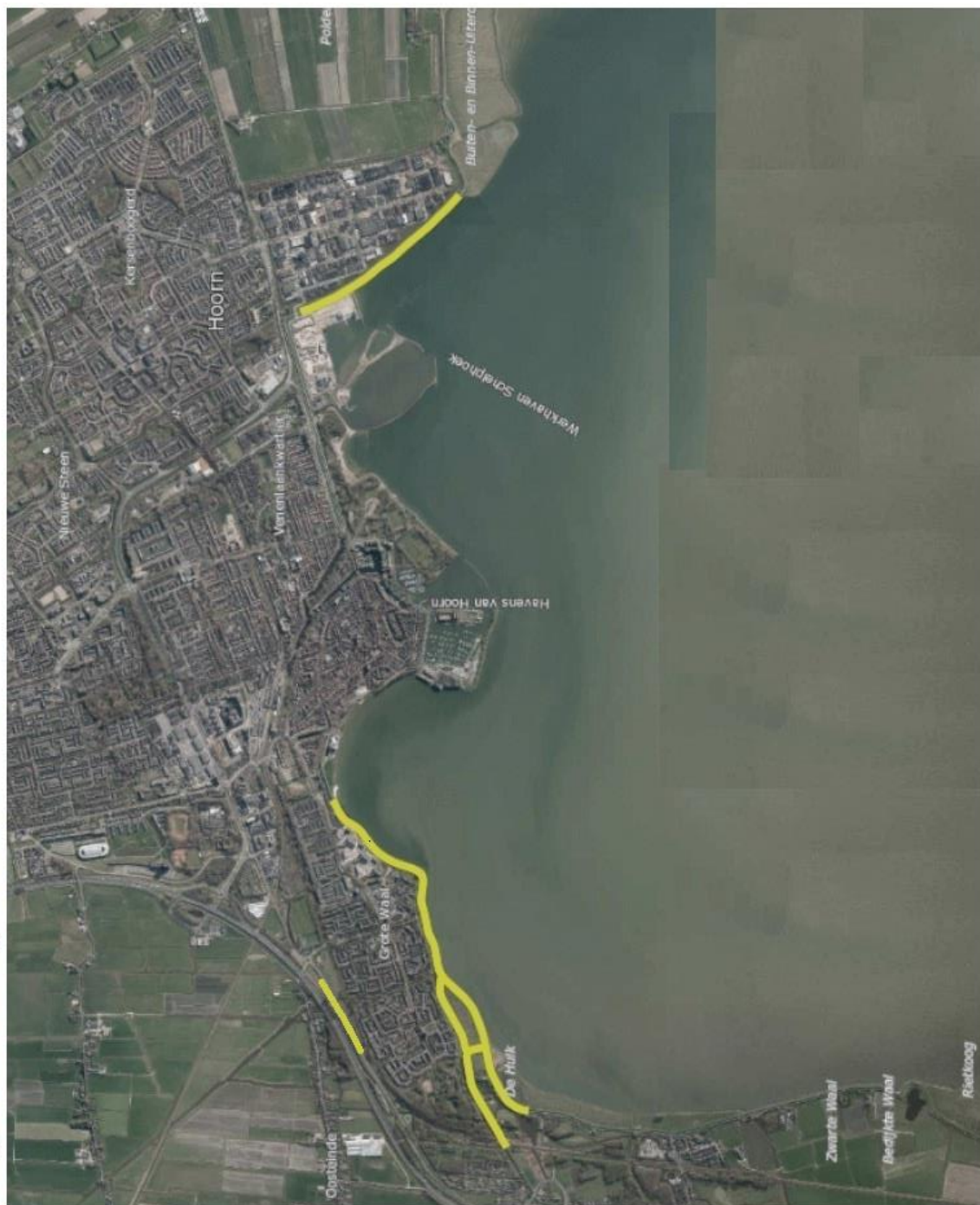
Gemeente Opmeer:





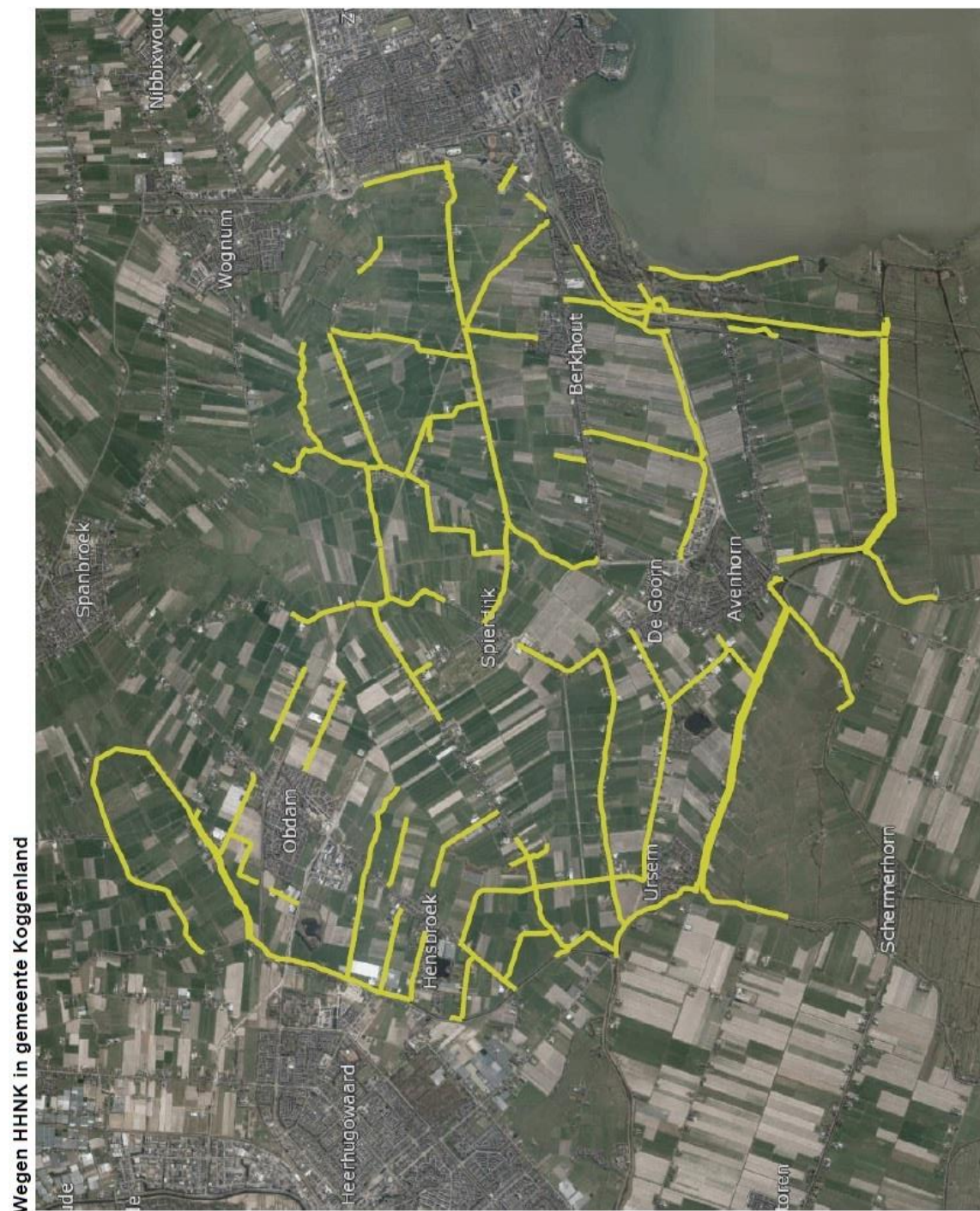
Gemeente Hoorn:

Wegen HHNK in gemeente Hoorn





Gemeente Koggenland:





Gemeente Stede Broec:

Wegen HHNK in gemeente Stede Broec





Gemeente Drechterland:

Wegen HHNK in gemeente Drechterland





Gemeente Enkhuizen:

Wegen HHNK in gemeente Enkhuizen





2. Begroting gemeentelijke kosten

	Koggenland	Opmeer	Medemblik	Hoorn	Stede Broec	Enkhuizen	Drechterland
asfalt groot onderhoud	€ 576.209,01	€ 236.120,59	€ 1.072.939,32	€ 41.338,76	€ 111.946,04	€ 82.399,69	€ 447.856,09
inspectie		€ 47.443,10					
asfalt klein onderhoud	€ 46.096,72	€ 18.889,65	€ 85.835,15	€ 3.307,10	€ 8.955,68	€ 6.591,98	€ 35.828,49
gladheidsbestrijding	€ 34.956,75	€ 15.191,45	€ 55.741,63	€ 2.019,77	€ 5.149,88	€ 5.656,88	€ 24.006,35
vegen, onkruidbestrijding	€ 17.731,68	€ 7.705,81	€ 28.274,74	€ 1.024,52	€ 2.612,26	€ 2.869,43	€ 12.177,13
kunstwerken bruggen	€ 21.966,78	€ 14.814,81	€ 52.618,10	€ 1.021,71	€ 4.597,70	€ 510,86	€ 6.130,26
kapitaallasten vervanging	€ 29.289,04	€ 19.753,07	€ 70.157,47	€ 1.362,28	€ 6.130,26	€ 681,14	€ 8.173,69
duikers							
Bomen	€ 91.085,51	€ 65.440,57	€ 186.411,13	€ 4.802,04	€ 19.531,70	€ 2.605,36	€ 88.548,26
essentaksterfte	€ 35.920,80	€ 18.899,09	€ 108.638,50	€ 166,88	€ 9.136,65	€ 1.919,11	€ 33.605,34
plantsoen	€ 5.294,80	€ 818,01	€ 30.177,29	€ 0,00	€ 5.619,41	€ 84,29	€ 6.807,79
Berm	€ 154.130,85	€ 59.704,99	€ 305.860,65	€ 7.042,56	€ 45.379,79	€ 18.964,36	€ 113.107,25
lichtmasten	€ 51.936,96	€ 23.839,92	€ 92.762,82	€ 3.873,99	€ 3.405,70	€ 2.639,42	€ 32.524,46
Lichtmasten energie	€ 36.355,87	€ 16.687,94	€ 64.933,97	€ 2.711,79	€ 2.383,99	€ 1.847,59	€ 22.767,12
verkeersborden	€ 20.195,82	€ 9.467,85	€ 33.478,06	€ 1.089,82	€ 2.945,93	€ 3.252,45	€ 14.763,72
Verkeersmaatregelen	€ 20.195,82	€ 9.467,85	€ 33.478,06	€ 1.089,82	€ 2.945,93	€ 3.252,45	€ 14.763,72
wegsloot baggeren	€ 65.670,46	€ 35.172,39	€ 117.930,96	€ 613,03	€ 10.881,22	€ 3.601,53	€ 52.107,25
wegsloot maaien	€ 36.460,13	€ 17.957,61	€ 66.350,49	€ 126,72	€ 5.307,83	€ 1.651,17	€ 27.489,36
beschoeiing	€ 13.339,07	€ 6.569,86	€ 24.274,57	€ 46,36	€ 1.941,89	€ 604,09	€ 10.057,08
watersysteemheffing verhard	€ 22.600,59	€ 9.261,33	€ 42.083,80	€ 1.621,43	€ 4.390,85	€ 3.231,96	€ 17.566,22
watersysteemheffing onverhard	€ 9.108,43	€ 3.463,31	€ 19.111,64	€ 403,43	€ 2.895,74	€ 1.090,82	€ 6.838,13
personeelskosten (direct)	€ 393.995,13	€ 139.851,86	€ 758.816,54	€ 27.561,84	€ 76.359,41	€ 55.100,37	€ 302.350,52
tractie (afschrijving en benzine)			€ 49.590,00				
personeelskosten (opleidingen etc)			€ 30.856,00				
huisvesting			€ 51.188,48				
personeelskosten (indirect)			€ 121.352,61				
potentiele BTW-compensatie	€ 270.594,47	€ 133.700,53	€ 523.122,25	€ 15.469,02	€ 53.793,27	€ 30.125,46	€ 204.774,72
risico	€ 84.127,01	€ 38.826,05	€ 175.143,10	€ 5.061,19	€ 16.625,89	€ 9.927,75	€ 63.873,41



3. Staat van onderhoud, discussiepunten

De wegen en alles wat daar bij hoort moeten in goede staat van onderhoud worden overgedragen. De gemeenten hebben de situatie beoordeeld. Over het algemeen ligt de zaak er goed bij, maar het kan voorkomen dat bepaalde delen niet overeenstemmen met de wens van de gemeente. Ook kan het zijn dat er al onderhoud gepland staat, dit zal wel uitgevoerd moeten worden.

In onderstaand schema zijn dan ook drie mogelijke onderhoudstoestanden weergegeven:

Ja: HHNK voert regulier onderhoud uit, er kan zonder eisen worden overgedragen

Mits: HHNK heeft een onderhoudsmaatregel gepland, als deze niet wordt uitgevoerd moet hier een financiële vergoeding tegenover staan.

Nee: Er is sprake van een verschil van mening over de onderhoudstoestand, er moet op bestuurlijk niveau worden vastgelegd hoe hier mee om moet worden gegaan.

	Koggenland	Opmeer	Medemblik	Hoorn	Stede Broec	Enkhuizen	Drechterland
Verharding	Mits	Mits	Mits	Ja	Mits	Mits	Mits
Kunstwerken	Ja	Ja	Nee	Ja	ja	ja	Mits
Duikers	Ja	Ja	mits	Ja	mits	mits	Mits
Bomen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Essen	Mits	mits	mits	Ja	mits	mits	mits
Plantsoen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
bermen	mits	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
lichtmasten	Nee	Nee	Ja	Ja	Nee	Nee	Ja
verkeersborden	Ja	Ja	ja	Ja	ja	ja	ja
Verkeers- maatregelen	ja	Ja	mits	Ja	ja	ja	ja
Wegsloot baggeren	Mits	Ja		Ja	Ja	ja	Ja
beschoeiing	ja	Ja	mits	Ja	mits	mits	mits
overig		Mits					

De inhoud van de mitsen en nee's is in het bestuurlijk overleg in december 2020 besproken met het volgende resultaat:

Verhardingen:

De Westfriese gemeenten hebben verschillende waarnemingen gedaan over verzakkingen, scheuren in het asfalt, spoorvorming, rafeling, enkele (te) ronde wegprofielen, randschade en/of wortelopdruk.

Ambtelijk is overeengekomen dat HHNK deze bevindingen binnen de reguliere werkzaamheden oppakt en oplost. Tot het moment van overdracht blijft HHNK beheer en onderhoud uitvoeren onder het uitgangspunt "veilige en functionele wegen". Ter beeldvorming deelt HHNK de tweejarige onderhoudsplanung nav de laatste inspectieronde met de gemeente.



Bij de voorbereiding van onderhoudswerkzaamheden zal HHNK de betreffende gemeente consulteren om scope en planning met elkaar af te stemmen.

Het betreft de volgende wegen:

Koggenland:

Opmeer: 't Bloatebienpad, Pannepad, Gouwe, Koningspade, Langereis, Nieuweweg, Ooster Boekelweg, Vekenweg, Weelkade.

Medemblik: Tuinstraat (Sijbekarspel), Vok Koomenweg, Nieuwedijk, Molenweg, Parallelweg Markerwaardweg, Notweg, Hauwert, Gangwerf, Almereweg, Nieuweweg, Pukweg, Liederik, Hokkeling, Hele Grootslagpolder (diverse wegen), Oosterdijk V.N.K., Fietspad Noorderdijk, Kagerdijk fietspad, Reigerweg, Oude Gouw, Dijkgraaf Grootweg, Veilingweg (fietspad), Hoornseweg (fietspad)

Hoorn:

Stede Broec:

Enkhuizen:

Drechterland:

Kunstwerken:

Medemblik, Overlekersluisbrug, deze brug maakt onderdeel uit van een sluis die in beheer blijft bij HHNK. Voor de brug zal een recht van Opstal gevestigd worden. Is er een funderingskwestie dan gaan de beheerder en de eigenaar gezamenlijk in overleg voor een oplossing. Wil Medemblik in de toekomst de weg verbreden en brug vergroten/verbreden dan lijkt dat het gewenste moment om het eigendom in zijn geheel over te dragen. De sluis blijft in beheer en onderhoud van HHNK. Dit alles is goed in te regelen middels een overeenkomst.

Drechterland: Kunstwerk BV0338, wordt door HHNK vervangen in 2021.

Duikers:

De duikers zijn niet opgenomen in het beheersysteem, lekkages worden adhoc opgelost. Onderhoud wordt meegenomen in baggercyclus. Op een aantal plaatsen liggen lange duikers op particuliere grond. Als hier geen zakelijk recht voor gevestigd is moet dit alsnog gebeuren. Aandachtspunt voor implementatiefase.

Essentaksterfte:

In de Buca is rekening gehouden met de kosten van de essentaksterfte.

Bermen:

Op een aantal plaatsen zijn bermten te laag of te hoog. HHNK zorgt er voor dat de bermten op orde zijn voor overdracht.

Lichtmasten:

-Het ondergrondse netwerk wordt door HHNK in kaart gebracht.

-In 2021 vervangt HHNK alle ouderwetse energie onzuinige SOX armaturen in Westfriesland.

-In Koggenland, Opmeer, Stede Broec en Enkhuizen is sprake van een disproportioneel aantal oude lichtmasten. Tests moeten uitwijzen of de masten al aan vervanging toe zijn. HHNK betaalt de gemeenten € 300.000,-- voor onderzoek en vervanging.



Verkeersmaatregelen:

Medemblik: Grootslag, er vinden te veel ongelukken plaats op 3 kruispunten. Herinrichting is gewenst. Dit wordt afgestemd tussen Medemblik en HHNK en valt verder buiten de overdracht.

Wegslot baggeren:

Indien gewenst kan HHNK het nat onderhoud na overdracht blijven doen, afspraken hiervoor moeten vastgelegd worden in de implementatiefase.

Er wordt vanuit gegaan dat HHNK regulier onderhoud aan de sloten uitgevoerd heeft en de gemeenten niet direct na overdracht met uitgekeurde sloten worden geconfronteerd.

Beschoeiingen:

Er is overeenstemming over het bedrag, niet over de methode. Men ziet graag een inventarisatie van de aanwezige beschoeiingen voor overdracht. Dit wordt afgestemd tussen de beheerders.

Overige:

Basisgeluidsemissie. In het kader van de omgevingswet moet voor een aantal wegen de basisgeluidsemissie vastgesteld worden. HHNK zal hier samen met de gemeenten in optrekken.