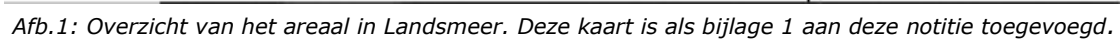


Businesscase Wegenoverdracht gemeente Landsmeer



**Projectgroep Wegenoverdracht Gemeente Landsmeer
René Vrieswijk
Wietse Joustra
November 2024, definitieve versie (11 december 2024)**



1 Inleiding

Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) beheerde tot 2019 1.375 km aan (buiten)wegen in sommige gemeenten in hun areaal. Het algemeen bestuur van HHNK, het college van hoofdingelanden, heeft vanaf 2013 uitgesproken dat het beheer van wegen geen kerntaak is van het waterschap. HHNK streeft sindsdien naar een overdracht van het wegbeheer aan de gemeenten. Met alle 18 gemeenten waar HHNK een wegenheffing oplegt aan ingelanden, waaronder gemeente Landsmeer, zijn intentieovereenkomsten gesloten om te onderzoeken of, en onder welke voorwaarden en omstandigheden, een wegenoverdracht mogelijk is.

Bij 14 gemeenten leidde dit onderzoek tot een positief besluit om de wegen over te nemen. Door de fusie tussen Beemster en Purmerend zijn er op dit moment nog 3 gemeenten waar het onderzoek nog niet is afgerond en HHNK het wegbeheer uitvoert: Landsmeer, Purmerend en Waterland. Dit betreft nog slechts ca. 240 km. Met voorliggende Businesscase sluit de gemeente Landsmeer het onderzoek af.

In Landsmeer beheert HHNK circa 28 kilometer aan wegen. Samen met de gemeenten Edam/Volendam, Purmerend, Waterland en Wormerland heeft Landsmeer het areaal onderzocht en inhoudelijke uitgangspunten opgesteld.¹ Deze Gezamenlijke Uitgangspuntennotitie is in 2023 door alle colleges van B&W vastgesteld. Het college van B&W van Landsmeer heeft de leden van de gemeenteraad hierover geïnformeerd in de raadsbrief van 30 maart 2023 (7216-2023:352518 behorende bij zaak: 7216-2023). Inmiddels hebben gemeenten Wormerland en Edam-Volendam het besluit genomen om de wegen over te nemen per respectievelijk 1 juli 2024 en 1 januari 2025.

HHNK heeft met alle inliggende gemeenten de basisafpraak gemaakt dat het areaal in de huidige staat wordt overgedragen. Ten aanzien van de verhardingen heeft gemeente Landsmeer, samen met de gemeenten Edam-Volendam, Purmerend, Waterland en Wormerland de nadere afspraak gemaakt dat de wegverhardingen aan een minimale kwaliteit moeten voldoen. Het areaal is daarmee niet "nieuw". Ook is onderhoud een cyclische activiteit en dat maakt dat objecten in betere of mindere staat verkeren.



Afb. 2. Fietspad en Luijendijksluisbrug

¹ Gemeente Oostzaan maakte ook deel uit van deze samenwerking. Oostzaan heeft per 1 januari 2021 de wegen overgenomen.

2 Opzet Businesscase

Op basis van de Gezamenlijke Uitgangspuntennotitie is een Businesscase opgesteld. Deze Businesscase ligt in beschrijvende vorm voor u. In dit document staan het beheer van het over te nemen areaal en de bijbehorende kosten uitgewerkt. De kosten zijn gebundeld in een excel-bestand. Dit document is als bijlage 2 aan deze notitie toegevoegd.

2.1 Areaal, Onderhoudskosten en Risico's

In het eerste deel (hoofdstuk 3 en 4) is, in samenwerking met HHNK, de omvang van de overdracht vastgesteld. Op basis van hun beheergegevens hebben wij inzicht gekregen in het aantal objecten die gezamenlijk tot de wegenoverdracht behoren. Dit is uitgesplitst naar "assets"; typen objecten zoals verhardingen, belijning, bebording, kunstwerken, bomen et cetera).

Per asset is beschreven wat tot het areaal behoort, hoe deze assets worden geïnspecteerd, wat de algemene indruk is van de staat van deze objecten, de geraamde onderhoudskosten, de eventuele bijzonderheden en tot slot de risicoparagraaf.

De geraamde onderhoudskosten zijn afhankelijk van het te kiezen onderhoudsniveau. Bij de Businesscase is het van belang dat appels met appels worden vergeleken. Het onderzoek geeft geen goed resultaat als Landsmeer het onderhoud vanuit een ander onderhoudsniveau gaat waarderen. Daarom gaan we uit van een voortzetting van het onderhoudsbeleid van HHNK: er wordt sober en doelmatig onderhouden, waarbij het waarborgen van de verkeersveiligheid voorop staat (met de zwakste verkeersdeelnemer, de fietser, op nummer 1).

Het gemiddelde kwaliteitsniveau is vergelijkbaar met CROW-kwaliteitsscore C. Het is uiteraard aan de gemeente om na een wegenoverdracht zelf invulling te geven aan de vraag op welk niveau het areaal onderhouden moet worden.

2.2 Kosten en dekking

In het tweede deel (hoofdstuk) volgt op basis van het totaaloverzicht van de raming van de kosten voor het beheer en onderhoud en hoe deze kosten gedekt kunnen worden. In dit deel wordt inzichtelijk tot welke fiscale consequenties de wegenoverdracht zal leiden.

Landsmeer draagt op dit moment jaarlijks aan HHNK een wettelijk vastgestelde bijdrage af vanuit het gemeentefonds (op basis van artikel 22 Wet herverdeling wegenbeheer). Deze vergoeding is niet langer verschuldigd als Landsmeer het beheer van de wegen heeft overgenomen. Daarnaast legt HHNK een wegenheffing op aan onze inwoners. Wanneer HHNK geen wegen meer beheert in Landsmeer zal deze heffing niet meer opgelegd worden in onze gemeente. Door deze baten en lasten naast elkaar te leggen, krijgt de gemeente inzicht in de gevolgen van een eventuele overdracht en de verschillen.

2.3 Conclusies en vervolg

Afsluitend worden in hoofdstuk 6 de conclusies beschreven. Met deze Businesscase wordt de onderzoeksvraag uit de intentieovereenkomst beantwoord: onder welke voorwaarden en condities kan gemeente Landsmeer de wegen van HHNK overnemen? Deze vraag is uitgewerkt naar een bestuurlijk voorstel om de wegen per 1 maart 2025 over te nemen en de gevolgen en consequenties in de financiële administratie te verwerken.

3 Omschrijving van het areaal en de beheerkosten

3.1 Verhardingen en bermen

HHNK wil het volledige areaal overdragen. Dit betreft 28 km aan wegen, waarvan 17 km rijwegen en 11 km aan fietspaden. Bij dit areaal wordt uitgegaan van een overdracht van wegsloot tot en met wegsloot (dwarsdoorsnede). Bij dijkwegen betreft de overdracht alleen de verharding en de weggerelateerde objecten zoals lichtmasten, borden, bomen, meubilair et cetera die zich in de eerste twee meter naast de kant van de verharding bevinden.

In de Businesscase (BuCa) wordt uitgegaan van de werkelijke oppervlakten en aantallen, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen wegen en fietspaden. Ook wegen op dijken worden afzonderlijk gewaardeerd. In lijn met de Gezamenlijke uitgangspuntennotitie wordt uitgegaan van een risico-opslag van 50%, omdat het de verwachting is dat het onderhoud aan dijkwegen duurder zal zijn. De hoogte van deze toeslag is overgenomen van de Businesscase van de gemeente Edam-Volendam. Tot slot is de wegbermverharding afzonderlijk opgenomen. Dit betreft voornamelijk grasbetontegels. In de winterperiode zal de gemeente wegen moeten strooien. HHNK strooit op dit moment 27,4 km. Afhankelijk van de verkeersintensiteit en bijbehorende behoefte worden enkele wegen niet meegenomen en andere wegen dubbel gestrooid.

Staat van het areaal

HHNK heeft de wegen in 2023 en 2024 door een extern gekwalificeerd bureau laten inspecteren. Daarbij is uitgegaan van de Globale Visuele Inspectie. Deze systematiek wordt ook door gemeente Landsmeer gehanteerd bij de wegen binnen bebouwde kom. Op basis van deze inspectiemethode kan het toekomstig onderhoud gepland worden.

Bestuurlijk is de maatwerkafspraken gemaakt dat het verhardingenareaal bij een overdracht voldoet aan de volgende scores:

<i>Kwaliteitsscore</i>	<i>Percentage</i>
A en A+)	Tenminste 30%
B)	Tenminste 50%
C)	Maximaal 15%
D)	Maximaal 5%

In 2024 de volgende scores uit de inspecties gekomen:

<i>Kwaliteitsscore</i>	<i>voorjaar 2024</i>	<i>najaar 2024</i>	<i>Afspraak</i>	<i>Conclusie</i>
A en A+)	73,7 %	80,27 %	Tenminste 30%	Voldoet
B)	21,1 %	14,69 %	Tenminste 50%	Voldoet
C)	2,2 %	1,64 %	Maximaal 15%	Voldoet
D)	3,0 %	3,34 %	Maximaal 5%	Voldoet

In het najaar van 2024 is de laatste inspectie uitgevoerd. Uit deze inspectie volgt dat het potentieel over te nemen areaal voor de gemeente Landsmeer ruimschoots voldoet aan de gemaakte kwaliteitsafspraken.

Bijzonderheden

Opgemerkt wordt dat de D-scores in beperkte mate voorkomen en dan met name bij wegen van beperkt belang. Dit zijn bijvoorbeeld wegen die weinig intensief worden bereden. Ook is de veiligheid van deze wegen niet in het geding. Als dat wel het geval was, is het beleid van HHNK erop gericht om deze situaties met spoed veilig te stellen.

Wegen op dijken

In de notitie Gezamenlijke Uitgangspunten worden wegen op dijken als risico aangemerkt. Om deze reden is er een risico-opslag van 50% gerekend voor het beheer van deze wegen. Daarnaast stelt de notitie dat bij schade aan de weg door toedoen van de dijk de kosten voor HHNK zijn. Bij schade aan de dijk door de weg zijn kosten voor de wegbeheerder. Deze afspraak wordt verder geformaliseerd door dit op te nemen in de op te stellen overeenkomst ter bevestiging van een wegenoverdracht.

Onderdeel	Eenheid	hoeveelheid	prijs/ eenheid	totaal exploitatie
Onderhoud asfalt	m ²	56094	2,42	€ 135.747
Onderhoud dijkwegen risico opslag 0,5 x areaal	m ²	15298	1,21	€ 18.511
Onderhoud wegbermverharding	m ²	3446	2,08	€ 7.168
Onderhoud fietspad	m ²	30190	2,71	€ 81.815
Gladheidsbestrijding incl zout	km	27,4	1.300	€ 35.620
Totaal				€ 278.861

Tabel 3.1.1 BuCa wegenoverdracht Landsmeer [Onderhoud verhardingen]

3.2 Civiele kunstwerken

Bruggen en duikers zijn onderdeel van de weg en vormen een onderdeel van de wegenoverdracht. In het areaal zijn 29 duikers en 23 bruggen aanwezig, waaronder twee beweegbare bruggen. Eén brug wordt bediend (de Luijendijksluisbrug). Dit is momenteel op vrijwillige basis. De vrijwilliger ontvangt hiervoor een vergoeding. Deze vergoeding is in de Businesscase opgenomen.

Staat van het areaal

In 2023 heeft de gemeente Landsmeer zelf een extern bureau opdracht gegeven de kunstwerken van HHNK te inspecteren. De resultaten zijn verwerkt in het onderhoudsprogramma. In de Businesscase zijn de gemiddelde jaarlijkse onderhoudskosten opgenomen. Uit de inspectie bleek dat de Twiskerbrug (objectnummer BB0002) een slechte score had gekregen. In overleg met het hoogheemraadschap is afgesproken dat het hoogheemraadschap het kunstwerk in 2024 in onderhoud neemt en een herberekening laat uitvoeren. Voor de overige kunstwerken zijn aan de hand van de inspectie de meerjarige onderhoudskosten ingecalculeerd.



Afb. 3: Luijendijksluisbrug. Deze brug wordt bediend.

Onderdeel	Hoeveelheid	prijs/ eenheid	bediening	energie	totaal exploitatie
Twiskerbrug (Brug vast)	1	4.740			€ 4.740
Kamelenbrug (Brug beweegbaar)	1	4.740			€ 4.740
Luijendijksluisbrug (Brug beweegbaar)	1	6.841	1.000	1.000	€ 8.841
Wormerpad (oost) (Brug vast)	1	4.740			€ 4.740
Purmerlanderrijweg (Brug vast)	1	4.740			€ 4.740
Molenzijl Fietsbrug 1 (Brug vast)	1	4.740			€ 4.740
Molenzijl Fietsbrug 2 (Brug vast)	1	4.740			€ 4.740
Dorre Ilp kanaaldijk (Brug vast)	1	4.740			€ 4.740
Gouwsloot kanaaldijk (Brug vast)	1	4.740			€ 4.740
Buisman sloot kanaaldijk (Brug vast)	1	4.740			€ 4.740
Weidelandpad fietsbrug (Brug vast)	1	4.740			€ 4.740
Eilandbrug kanaaldijk (Brug vast)	1	4.740			€ 4.740
Giessenburg (Brug vast)	1	4.740			€ 4.740
Twiske brug (Brug vast)	1	4.740			€ 4.740
Zuidslot fietsbrug (Brug vast)	1	4.740			€ 4.740
Pieterweerspad Zuid fietsbrug (Brug vast)	1	4.740			€ 4.740
Van Beekstraat, loopbrug (Brug vast)	1	4.740			€ 4.740
Bivobobrug (Brug vast)	1	4.740			€ 4.740
Amsterdamsepad (Brug vast)	1	4.740			€ 4.740
Wormerpad brug midden (Brug vast)	1	4.740			€ 4.740
Amsterdamsepad brug noord (Brug vast)	1	4.740			€ 4.740
Amsterdamsepad brug zuid (Brug vast)	1	4.740			€ 4.740
Marsenweg (Brug vast)	1	4.740			€ 4.740
Duikers	29	183,70			€ 5.327
Totaal					€ 118.448

Tabel 3.2.1 BuCa wegenoverdracht Landsmeer [Onderhoud Kunstwerken]

3.3 Groen

Tot het areaal behoren ook enkele plantvakken, bermen en solitaire (laan)bomen. Als Landsmeer het wegbeheer overneemt, verkrijgt de gemeente ook het eigendom van de ondergrond. Daarbij wordt uitgegaan van het principe "wegsloot tot en met wegsloot" bij polderwegen. Bij dijkwegen blijft HHNK eigenaar van de kering. Voor de weg verkrijgt de gemeente een zakelijk recht van opstal. In beide gevallen neemt de gemeente het inliggend groen in beheer. Landsmeer neemt 553 bomen over. Van deze bomen zijn er 284 van het soort Salix Alba, de knotwilg. Deze bomen staan met name langs het Luijendijkje. Knotwilgen zijn duurder in onderhoud. Hiervoor hebben we een opslag meegenomen voor het knotten.

Onderdeel	Eenheid	hoeveelheid	prijs/ eenheid	totaal exploitatie
Beplanting	m ²	5650	0,641	€ 3.622
Bomen snoeien (incl toeslag 284 knotwilgen)	st	553	21,14	€ 11.690
Maaien wegberm (2x jaar extensief)	m ²	111.935	0,13	€ 14.328
Totaal				€ 29.640

Tabel 3.3.1 BuCa wegenoverdracht Landsmeer [Groenonderhoud]

3.4 Wegsloten

De wegsloten behoren eveneens tot de wegen. Een wegsloot wordt mede gebruikt voor het afwateren van het water dat valt op de verharding en in de berm. Hierdoor is riolering of een andere vorm van waterinfiltratie niet nodig.

De wegsloten worden een á twee keer per jaar in het kader van onderhoud en de schouw gemaaid. Gemiddeld eens in de zeven jaar moet de wegsloot gebaggerd worden. De kosten voor dit onderhoud zijn opgenomen in de Businesscase.

Onderdeel	Eenheid	hoeveelheid	prijs/ eenheid	totaal exploitatie
Baggeren toevoeging aan voorziening jaarlijks	m	28245	0,64	€ 18.077
Slootonderhoud (schouw)	m	28245	1,40	€ 39.543
Totaal				€ 57.620

Tabel 3.4.1 BuCa wegenoverdracht Landsmeer [Onderhoud wegsloten]

3.5 Openbare verlichting

Langs de wegen van HHNK staan 177 lichtmasten. Deze zijn voor het overgrote deel voorzien van energiezuinige LED lampen. Slechts 15 masten bevatten geen LED-lamp. Drie armaturen bevatten een TLD-armatuur. Dit armatuur is een conventionele fluorescentielamp. 12 masten zijn voorzien van een wat meer gedateerde PLL-armatuur.

Gemeente Landsmeer heeft zich gecommitteerd aan het Energie- en Klimaatakkoord. Overname van verouderde armaturen verhoudt zich niet met deze akkoorden. Daarom hebben wij met HHNK gesproken over een totale vervanging van conventionele verlichting. HHNK heeft toegezegd de resterende 15 armaturen voor de overdracht aan Landsmeer te vervangen door LED lampen.

Onderdeel	Eenheid	hoeveelheid	prijs/ eenheid	energie	totaal exploitatie
Openbare verlichting	st	177	111,25	€ 6.195	€ 25.886
Totaal					€ 25.886

Tabel 3.5.1 BuCa wegenoverdracht Landsmeer [Onderhoud Openbare verlichting (OVL)]

3.6 Diverse objecten

Verkeersborden, belijning, figuratie en overige objecten

Tot slot bevat de Businesscase het aantal verkeersborden, belijning en figuratie, wegmeubilair en overige onderdelen die verband houden met het beheer en onderhoud aan het over te nemen areaal. Ook is een post overhead opgenomen omdat een aantal taken die momenteel door de buitendienst worden uitgevoerd door de overdracht zullen toenemen, bijvoorbeeld zwerfvuil uit bermen en/of sloten verwijderen. Via deze weg is er dekking om deze extra inspanningen te kunnen bekostigen.

Onderdeel	Eenheid	hoeveelheid	prijs/ eenheid	bediening	totaal exploitatie
Bebording	st	173	10,88		€ 1.882
Belijning	km	1,887	700		€ 1.321
Figuratie	m ²	93,81	9		€ 844
Kolken	st	4	26,50		€ 106
Wegmeubilair (banken e.d.)	st	64	97,50		€ 6.240
Abri's (Fietsenrekken)	st	8	25		€ 200
Afvalbakken	st	16	33	2.149	€ 2.677
Overhead	st	1	17.511		€ 17.511
Totaal					€ 30.781

Tabel 3.6.1 BuCa wegenoverdracht Landsmeer [Onderhoud diverse objecten]

3.7 Personeelskosten

Personeelslasten zijn afzonderlijk meegenomen in deze begroting. De voorgestelde areaaluitbreiding vraagt mogelijk om een uitbreiding van de formatie. Dit wordt zichtbaar op het moment dat het beheer is overgenomen en de organisatie ervaart tot welke behoefte de wegenoverdracht leidt. Zoals in de risicoparagraaf valt te lezen, gaan we uit van een formatieve uitbreiding van maximaal 1 fte (gewaardeerd op schaal 10), die ingezet kan worden voor bijvoorbeeld toezicht (schaal 8), werkvoorbereiding (schaal 9), projectleiding (schaal 10) of beheer (schaal 10).

Personeelslasten (raming)	Eenheid	hoeveelheid	prijs/ eenheid	totaal exploitatie
1 fte schaal 10	fte	1	80.000	€ 80.000
Totaal				€ 80.000

Tabel 3.7.1 BuCa wegenoverdracht Landsmeer [Personeelskosten]

3.8 Kapitaallasten

Boekwaarden

Anders dan bij andere gemeenten neemt Landsmeer geen objecten over van HHNK waarop nog een boekwaarde rust. Hierdoor hoeft Landsmeer geen boekwaarde af te kopen en te activeren.

Afkoopsom wegenoverdracht

Er wordt door de gemeente ook geen afkoopsom betaald (of ontvangen).

3.9 Risicovoorzieningen

Met het overnemen van de onderhouds- en beheertaken van het hoogheemraadschap zijn ook risico's gemoeid. In hoofdstuk 4 staan de voorziene risico's benoemd en beschreven. Op deze plek staan de risicovoorzieningen die in de Businesscase zijn opgenomen gekwantificeerd:

Vervangingskosten kunstwerken

De civiele kunstwerken zijn (per stuk) de duurste objecten die in deze overdracht zijn betrokken. Deze duikers en bruggen zijn in opdracht van de gemeente onderzocht. Uit deze bevindingen volgt dat de kunstwerken zich op het moment van overdracht in goede staat bevinden. Daarmee is echter niet gezegd dat deze kunstwerken nooit vervangen moeten worden. Vervanging van kunstwerken is bijna altijd een grote investering. Deze investering kan niet vanuit de exploitatie gedekt worden. Daar zal een voorziening voor ingericht moeten worden. Op basis van de technische levensduur in combinatie met de verwachte kapitaallasten als gevolg van de vervanging, is een jaarlijkse voorziening opgenomen.

Werving personeel

Voor de areaaluitbreiding is een formatieve uitbreiding voorzien van 1 fte. Het is voorstelbaar dat de gemeente door krapte op de arbeidsmarkt niet direct een geschikte kandidaat weet te werven. In dat geval zal ingehuurd moeten worden, wat hogere personeelslasten tot gevolg heeft. Om dit risico te ondervangen, zijn extra inhuurkosten als risicovoorziening geraamd.

Kosten brugbediening

De Luijendijksluisbrug wordt momenteel door een vrijwilliger bediend. Deze vrijwilliger ontvangt daarvoor een vrijwilligersbijdrage. Deze bijdrage is in de Businesscase opgenomen. Op het moment dat deze vrijwilliger zou stoppen met de brugbediening, en er geen nieuwe vrijwilliger gevonden wordt, moet de brugbediening uitgevoerd worden door een brugwachter in dienst van de gemeente. Omdat deze niet voor een vrijwilligersbijdrage werkt, is een risicovoorziening opgenomen om eventuele hogere personeelskosten op te kunnen vangen.

Onvoorzien

Gemeente Landsmeer heeft nog geen ervaring met het onderhoud en beheer aan de wegen buiten de bebouwde kom. Om te voorkomen dat de gemeente in de uitvoering tegen ongedekte onvoorzien kosten aanloopt, wordt een algemene risicovoorziening opgenomen in de Businesscase. Deze voorziening is gebaseerd op 5% van de exploitatiekosten.

Onderdeel	Eenheid	totaal voorziening
Vervangen kunstwerken	1	€ 46.222
Tijdelijke inhuur personeel	1	€ 40.000
Personeelskosten brugbediening	1	€ 4.000
Onvoorzien (5% exploitatie)	5%	€ 27.062
Totaal		€ 117.284

Tabel 3.10.1 BuCa wegenoverdracht Landsmeer [Risicovoorzieningen]

3.10 Verantwoording van kosten

Voor de waardering van de beheerkosten is gebruik gemaakt van de programma Impact van adviesbureau Cyber, een onderzoek door een extern bureau voor de kunstwerken (Westenberg), de kostenopgave voor het baggeronderhoud door HHNK en inbreng van medewerkers van gemeente Landsmeer. Deze eenheidsprijzen zijn gemiddelde prijzen, op basis waarvan de gemeente het areaal kan onderhouden. De prijzen gaan uit van peildatum 1 januari 2025.

4 Risico's

Met een overname van het wegbeheer komen risico's ook voor rekening van de gemeente. Het onderzoek naar de wegenoverdracht heeft jaren in beslag genomen. Deze periode is gebruikt om kennis te krijgen van het areaal en van de staat van het areaal. De risico's die in beeld zijn gebracht, zijn hieronder uitgewerkt:

Staat van het areaal

Een potentieel groot risico schuilt in de staat van het areaal. De belangrijkste (en duurste) assets zijn recent geïnspecteerd en bieden zo een goed beeld van de staat waarin het areaal zich verkeert. Dit verkleint ook de kans op onvoorziene gebreken.

Vervangingskosten kunstwerken

De civiele kunstwerken zijn (per stuk) de duurste objecten die in deze overdracht zijn betrokken. Deze duikers en bruggen zijn in opdracht van de gemeente onderzocht. Uit deze bevindingen volgt dat de kunstwerken zich op het moment van overdracht in goede staat bevinden. Daarmee is echter niet gezegd dat deze kunstwerken nooit vervangen moeten worden. Vervanging van kunstwerken is bijna altijd een grote investering. Deze investering kan niet vanuit de exploitatie gedekt worden. Daar zal een voorziening voor ingericht moeten worden. Op basis van de technische levensduur in combinatie met de verwachte kapitaallasten als gevolg van de vervanging, is een jaarlijkse voorziening opgenomen.

Opgemerkt wordt dat uit de onderzoeken volgt dat er in de eerste negen jaar geen kunstwerken aan vervanging toe zijn. Tussen jaar 10 en 15 moeten er naar verwachting van de technische levensduur drie kunstwerken worden vervangen. De geraamde kosten zijn circa € 125.000 (peildatum 2024). De vervanging van de duurste kunstwerken staat gepland na 15 jaar.

Personeel

Gemeente Landsmeer ziet een risico in het vinden van personeel. De overdracht van het areaal vraagt op verschillende functies een mogelijke uitbreiding van de formatie. Op dit moment is niet met zekerheid te stellen of dit het geval gaat zijn en om welke functie het dan betreft. In de Businesscase wordt uitgegaan van een voorlopige uitbreiding van 1 fte, die is gewaardeerd op schaal 10.

Met het opnemen in de Businesscase zijn de vacatures nog niet ook daadwerkelijk ingevuld. Het is denkbaar dat wij in de eerste jaren moeten inhuren. Dit betekent een stijging van de kosten. Inhuur is ca. 50% duurder dan vast personeel. Daarom is in de Businesscase rekening gehouden met deze aanvullende (inhuur)kosten.

Kosten brugbediening

De Luijendijksluisbrug wordt momenteel door een vrijwilliger bediend. Deze vrijwilliger ontvangt daarvoor een vrijwilligersbijdrage. Deze bijdrage is in de Businesscase opgenomen. Op het moment dat deze vrijwilliger zou stoppen met de brugbediening, en er geen nieuwe vrijwilliger gevonden wordt, moet de brugbediening uitgevoerd worden door een brugwachter in dienst van de gemeente. Omdat deze niet voor een vrijwilligersbijdrage werkt, is een risicovoorziening opgenomen om eventuele hogere personeelskosten op te kunnen vangen.

Onvoorzien

Gemeente Landsmeer heeft nog geen ervaring met het onderhoud en beheer aan de wegen buiten de bebouwde kom. Om te voorkomen dat de gemeente in de uitvoering tegen ongedekte onvoorziene kosten aanloopt, wordt een algemene risicovoorziening opgenomen in de Businesscase. Deze voorziening is gebaseerd op 5% van de geraamde beheerkosten.

5 Uitkomst van de Businesscase

5.1 Totale kosten overdrachtspakket

Op basis van voorgaande aantallen en de kosten per asset worden de totale kosten voor het onderhoud en beheer voor het jaar 2025 geraamd op € 541.236.

Aanvullend komt hier bij: € 80.000 voor personeelskosten en € 117.248 uit de berekende risicovoorzieningen.

Onderdeel	totaal exploitatie	
Verhardingen	€	278.861
Civiele kunstwerken	€	118.448
Groen	€	29.640
Wegsloten	€	57.620
Openbare verlichting	€	25.886
Diverse objecten	€	30.781
Personeelskosten	€	80.000
Risicovoorziening	€	117.284
Totaal		€ 738.520

Tabel 5.1.1 BuCa wegenoverdracht Landsmeer [Totaal]

Vergelijking kosten Landsmeer en HHNK (prijspeil 2025)

Onderdeel	Gemeente Landsmeer		HHNK
Beheer en Onderhoud	€	541.236	€ 670.349
Personeel	€	80.000	Incl
Risicovoorziening	€	117.284	Incl
BTW		nvt	€ 140.773
Totaal		€ 738.520	€ 811.123

Tabel 5.1.2 Verschil BuCa Landsmeer vs HHNK (totalen tellen niet correct op door tussentijds afronden)

Door de wegen over te nemen van HHNK realiseert Landsmeer een jaarlijkse maatschappelijke besparing van € 72.603.

5.2 Dekkingsvoorstel kosten in 2025

Voorgesteld wordt om op de volgende wijze dekking te vinden voor de totale kosten (€ 738.520):

Afdracht gemeentefonds

Landsmeer is sinds 1993 een wettelijke afdracht verplicht aan het hoogheemraadschap voor de wegentaak.² In 2025 wordt deze afdracht geraamd op € 243.354. Deze afdracht is door overdracht van het wegbeheer niet langer verschuldigd en kan budgetneutraal worden aangewend ter dekking van de kosten voor het beheer en onderhoud.

Dit betekent dat het restant moet worden gedekt uit een verhoging van de gemeentelijke belastingen. Daarvoor zijn de rioolheffing en de Onroerend Zaak belasting (OZB) beschikbaar.

² Zie art. 22 Wet Herverdeling Wegenbeheer.

Rioolheffing

De kosten die verband houden met de afwatering van wegen kunnen ten laste worden gebracht van de rioolheffing. Dit betreft de volgende kosten:

Onderdeel	Eenheid	hoeveelheid	prijs/ eenheid	totaal exploitatie
Duikers	st.	29	183,70	€ 5.327
Baggeren toevoeging aan voorziening jaarlijks	m	28245	0,64	€ 18.077
Beschoeiingen	m	30	10,20	€ 306
Slootonderhoud (schouw)	m	28245	1,40	€ 39.543
Kolken	st	4	26,50	€ 106
Totaal				€ 63.359

NB: € 63.359 heeft raakvlakken met (af)watering van de weg. Uit onderzoek dat door de brede projectgroep is uitgevoerd volgt dat deze watertaken ook gedekt kunnen worden uit de Rioolheffing. Deze heffing biedt mogelijk ruimte om niet alles op de OZB af te wentelen. Uitdaging is wel om deze heffingsgrondslag uit te lijnen met de Wegenheffing. Ook die heffing kent weer een andere systematiek (zie de rioolheffingverordening).

OZB

Het restant van de kosten voor het beheer en onderhoud aan de buitenwegen zal via de OZB moeten worden verhaald. Nota bene: tegenover de verhoging van de gemeentelijke belastingen staat een vermindering van de waterschapslasten.

De benodigde opbrengst uit de OZB is als volgt:

Te dekken kosten	€ 738.520
Bijdrage Wet herverdeling wegenbeheer	-€ 243.354
<i>Te dekken uit belastingen en heffingen:</i>	<i>€ 495.166</i>
Waarvan: rioolheffing	€ 63.359
Waarvan: onroerende zaakbelasting	€ 431.807

Verschil wegenheffing en gemeentelijke belastingen

Aan de kant van de baten zal HHNK naast de afdracht gemeentefonds (€ 243.354) ook naar verwachting in 2025 € 716.357 aan wegenheffing ophalen in Landsmeer. Zonder overdracht van de wegen betaalt de Landsmeerse maatschappij veel meer voor het onderhoud aan de buitenwegen. Op basis hiervan valt de conclusie te trekken dat de wegenoverdracht leidt tot een verlaging van de kosten voor de maatschappij.

5.3 Uitwerking dekkingsvoorstel

Ondanks de hiervoor berekende verlaging van de kosten voor de Landsmeerse maatschappij is nog niet gezegd welke gevolgen dit geeft voor de afzonderlijke inwoners en bedrijven. Daarvoor moet dieper worden ingegaan op de materie. De wegenheffing en de gemeentelijke belastingen kennen niet dezelfde grondslagen.

Er is voor de gemeente geen wettelijke grondslag om een gemeentelijke wegenheffing of wegenbelasting op te leggen met een aan HHNK gelijke heffingsmaatstaf. De OZB is als algemene

belasting praktisch de enige oplossingsrichting.³ In het onderstaande wordt zoveel als mogelijk aansluiting gezocht bij het systeem van de wegenheffing, waardoor de wijzigingen voor onze inwoners zo beperkt mogelijk zijn.

Verschillen in heffingsmaatstaf

De Wegenheffing van HHNK gaat uit van vier categorieën:

a) Ingezetenen, bewoners van woonruimte	40,67 %
b) Eigenaren gebouwd	50,99%
c) Eigenaren ongebouwd	7,97%
d) Eigenaren natuur	0,37%
Totaal:	100%

De OZB wordt omgeslagen over drie categorieën:

1. Eigenaren woningen
2. Eigenaren niet-woningen
3. Gebruikers niet-woningen

De gemeente heeft als opgave om het restant aan te verwachten kosten te dekken via de bovengenoemde drie categorieën (1, 2 en 3). Voorgesteld wordt de volgende oplossingsrichting:

Heffing van Ingezetenen, bewoners woonruimte (a)

De heffing van Ingezetenen, bewoners woonruimte (a) van HHNK betreft de gebruikers van woonruimten. Binnen de OZB wordt geen belasting geheven van gebruikers van woningen. De heffing van HHNK kan echter worden omgeslagen over de OZB categorie 1 Eigenaren van woningen. Hierbij gaan wij ervanuit dat vrijwel alle eigenaren ook de gebruikers zijn van die woningen. In geval van verhuur zal de verhuurder de heffing doorberekenen aan de huurder. Voor deze berekening wordt uitgegaan van een aandeel van 40,67% in de nog te dekken kosten:

- Voorgesteld wordt om 40,67% (a) geheel te dekken op de OZB categorie 1 Eigenaren woningen. Dit betreft een totale stijging van € 201.654.

Om dit te realiseren zullen wij bij het vaststellen van de belastingverordeningen, het OZB tarief zodanig verhogen dat dit een evenredige meeropbrengst oplevert. Wij streven ernaar om dit zodanig te doen dat het per saldo geen gevolgen heeft voor de woonlasten per huishouden. Omdat de heffing van HHNK een andere grondslag kent kan het omslaan via de OZB tot kleine verschillen in lastendruk leiden.

Heffing van Eigenaar gebouwd (b)

De heffing Eigenaar gebouwd (b) van het HHNK kent als grondslag de WOZ-waarde. De heffing van HHNK kan daarom worden omgeslagen over de OZB categorie 1 Eigenaren woningen en categorie 2 Eigenaren niet woningen. Deze hebben immers ook de WOZ waarde als grondslag. De verhouding tussen deze categorieën is 90% WOZ waarde woningen en 10% WOZ waarde niet woningen.

- Voorgesteld wordt 50,99% van de kosten te dekken conform deze verdeling op de OZB categorie (1) Eigenaren woningen (45,89%) en categorie (2) Eigenaren niet-woningen (5,10%).

Om dit te realiseren zullen wij bij het vaststellen van de belastingverordeningen, de OZB tarieven Eigenaren woningen en Eigenaren niet woningen zodanig verhogen dat dit een meeropbrengst van € 220.178 oplevert.

Gebruikers van niet-woningen betalen geen wegenheffing aan HHNK en zijn daarom ook niet in de omslag over de OZB meegenomen.

³ De gemeente kan er ook voor kiezen om de toeristenbelasting, forenzenbelasting, hondenbelasting en (ten dele) de rioolheffing te gebruiken als mogelijke dekking van de kosten. Bij eerdere wegenoverdrachten kiezen gemeenten allen voor een aanpassing van de OZB. Hier sluiten wij ons bij aan.

Heffing van Eigenaar ongebouwd (c) en Eigenaar natuur (d)

De heffing bij categorie c Eigenaar ongebouwd en categorie d Eigenaar natuur betreft bij het HHNK voornamelijk op bedrijfsmatig geëxploiteerde cultuurgrond, land- en waterwegen en heffing van natuurterreinen. Deze gronden zijn wettelijk vrijgesteld voor de OZB. Binnen de OZB is er ook niet echt een andere categorie over wie deze heffingen kunnen worden omgeslagen.

- In dit voorstel worden deze posten van 7,97% en 0,37% evenredig verdeeld over (1) (44%) en (2) (56%)

Samenvattend:

Gezocht wordt naar een evenredige verdeling van de nog te dekken kosten (100%: € 431.807) over de OZB-categorieën. Voorgesteld wordt dit als volgt te realiseren:

	Ingezetenen	Eigenaren gebouwd	Eigenaren onbebouwd	Eigenaren natuur	Totaal:
OZB categorie 1 Eigenaren woningen	40,67%	45,89%	3,51%	0,16%	90,23%
OZB categorie 2 Eigenaren niet- woningen	0%	5,10%	4,46%	0,21%	9,77%
OZB categorie 3 Gebruikers niet- woningen	0%	0%	0%	0%	0,00%

6 Conclusies en vervolg

Gemeente Landsmeer verkrijgt met een wegenoverdracht een areaal dat voldoet aan de afgesproken kwaliteitsnormen. De verharding ligt er goed bij. Landsmeer kent veel fietspaden in het buitengebied. Vergeleken met rijwegen worden deze fietspaden minder zwaar belast en degraderen daardoor minder snel.

De openbare verlichting is gemoderniseerd. We hebben met het hoogheemraadschap afspraken kunnen maken over de vervanging van de laatste conventionele armaturen naar LED verlichting. De kunstwerken zijn geïnspecteerd en het onderhoud voor de komende jaren is goed in beeld gebracht. Alleen de Twiskerbrug gaf redenen tot een gesprek. We hebben ook hier goede afspraken kunnen maken. Op basis van de inspecties zijn de toekomstige onderhoudskosten geraamd. De intentieovereenkomst gaf het hoogheemraadschap en de gemeente de opdracht om te onderzoeken of, en onder welke voorwaarden een wegenoverdracht mogelijk zou zijn. Met de uitkomsten van de Businesscase en de schouw van het areaal stellen we vast dat de gemeente het onderhoud goedkoper kan onderhouden. Het is uiteindelijk de maatschappij die de vruchten plukt van deze herverdeling van taken.

Om een overdracht op een nette manier te verwerken in de gemeentelijke belastingen hebben wij onderzocht op welke wijze dit het beste wordt gerealiseerd. Deze uitwerking is opgenomen in deze notitie.

Tot slot zien wij niet alleen financiële meerwaarde om wegbeheerder te zijn van alle wegen in de gemeente. Ook vanuit andere algemene belangen merken wij op dat een overdracht van meerwaarde is voor Landsmeer.

De inwoner zal dan bij de gemeente terecht kunnen met klachten en opmerkingen en de gemeente is in staat om deze meldingen zelf af te handelen.

Waar het hoogheemraadschap de wegen op een passieve wijze heeft beheerd, heeft de gemeente vanuit mobiliteit, economie, recreatie en toerisme andere, bredere belangen bij het areaal. Door zelf keuzes te kunnen maken, kan Landsmeer daadkrachtiger optreden en houdt de gemeente grip en regie op de verkeersstromen.

Naast de positieve opmerkingen hebben wij ook de risico's vermeld en uitgeschreven. Daarmee is de Businesscase in balans gebracht.

Wat niet beschreven staat, is het scenario dat Landsmeer als enige (of als een van de weinige gemeenten) de wegen niet overneemt van het hoogheemraadschap. Zonder besluit tot overname blijft het hoogheemraadschap wegbeheerder en het bijbehorende onderhoud uitvoeren en de benodigde middelen daarvoor ophalen bij de belastingplichtigen. Het hoogheemraadschap heeft voor het jaar 2025 een kostenstijging berekend voor deze beheerkosten, veroorzaakt door een relatieve stijging van de overheadkosten per kilometer en inflatie. Deze kostenstijging zal het hoogheemraadschap moeten doorbelasten aan alle ingelanden. In deze Businesscase is uitgegaan van die actuele opgave van kosten voor 2025. Bij het niet overnemen van de wegen door de gemeente Landsmeer zal voor 2026 nogmaals een dergelijke toename te verwachten zijn. In ieder geval als gevolg van verdere inflatie, maar eventueel ook als gevolg van het uittreden van nóg meer gemeenten en daardoor toenemen van de relatieve stijging van de overhead per kilometer weg.

Projectgroep Wegenoverdracht,

René de Vries
Wietse Joustra

Bijlagen

- I Overzichtskaart wegenoverdracht HHNK-Landsmeer
- II Excelbestand Businesscase wegenoverdracht Landsmeer