



Hoogheemraadschap van
Schieland en de Krimpenerwaard

Maasboulevard 123
Postbus 4059
3006 AB Rotterdam
T. 010 45 37 200
F. 010 41 30 694

Groeidocument Overdracht Wegen

Status Definitief
Versie 2.0
Kenmerk Definitief

Rotterdam, januari 2020

Inhoud

Inleiding.....	3
1. Optimale uitvoering van de wegentaak	4
2. Wat omvat de wegen(beheer)taak?	6
3. Wettelijk kader voor overdracht wegentaak	10
4. Financiële gevolgen overdracht wegentaak en.....	11
5. Fiscale gevolgen overdracht wegentaak.....	11
6. Onderhoudsniveau, onderhoudskosten en teerhoudend asfalt	14
7. Gevolgen van overdracht aan één van de partners	17
Financiële gevolgen.....	17
Politiek/bestuurlijke gevolgen.....	18
8. Rollen, taken en verantwoordelijkheden van beheer en onderhoud van wegen	19
9. Risico's en aansprakelijkheid bij beheer en onderhoud van wegen	21
Literatuur	24
Colofon	25
Bijlage 1 Onderwerpen die spelen in relatie tot de (ruimtelijke) ontwikkelingen	26
Bijlage 2 Overzicht beschikbaar kaartmateriaal.....	27
Bijlage 3: Sweco rapport 2017	28
Bijlage 4 tabel 2.4 Areaal Krimpenerwaard (IBOR 2017)	29
Bijlage 5: presentatie gehouden bij technische bijeenkomst Wegenbeheer 16 juli 2019 ...	30
Bijlage 6: Vragen gemeente Krimpenerwaard aan HHSK.....	31

Inleiding

Op dit moment voert het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (hierna: HHSK) de reglementair toegedeelde wegentaak uit in de Krimpenerwaard. Van oorsprong waren de wegen in de Krimpenerwaard in beheer en onderhoud bij de zogeheten ambachten. Ze waren gelegen op de rivierdijken en de polderkades waarlangs de ontginning van het gebied plaatsvond. Na opheffing van de ambachten namen de polderbesturen en later het hoogheemraadschap deze taak over. In 1993 is de verdeling van het wegenbeheer in Nederland herzien, met als doel de versnippering van het beheer te verminderen. Doelmatigheid was een belangrijk leidend principe. In dit proces is besloten het wegenbeheer in de Krimpenerwaard bij het hoogheemraadschap te laten. Het was niet doelmatig de taak over meerdere kleine gemeenten te verdelen. Voor het wegbeheer in het deelgebied Schieland geldt een soortgelijke historie. Het verschil is dat, met de herziening van het wegbeheer in 1993, in dit deelgebied de taak is overgedragen aan de gemeenten.

Sinds 2015 zijn er als gevolg van een gemeentelijke herindeling nog twee gemeenten in de Krimpenerwaard, namelijk de gemeenten Krimpenerwaard en Krimpen aan den IJssel. Dit is opnieuw aanleiding geweest voor een heroverweging van de vraag waar de wegentaak moet worden ondergebracht. HHSK zet hierbij in op overdracht van de wegentaak naar de twee gemeenten. Deze heroverweging wordt mede gevoed door het feit dat de uitoefening van de wegentaak in slechts een deel van het beheergebied uitgevoerd wordt. Hierover vindt bestuurlijk overleg plaats met de beide gemeenten en de provincie.

Daarbij merken we op dat de wegentaak niet wordt gezien als kerntaak van de waterschappen (zie ook Bestuurlijke Verkenning onder leiding van Karla Peijs)

Een overdracht van de wegentaak van HHSK aan de gemeenten Krimpenerwaard en Krimpen aan den IJssel roept een aantal vragen op omtrent de wegentaak zelf; de staat van beheer en onderhoud van de wegen, de financiële consequenties voor de gemeenten, de bekostigingsmogelijkheden voor de gemeenten en de lasteneffecten voor de inwoners en bedrijven in het gebied etc. HHSK wil de gemeenten graag duidelijkheid geven over de overdracht van de wegentaak en de gevolgen daarvan. In dit groeidocument worden deze vragen beantwoord.

Er zijn een negental vragen gesteld aan HHSK:

1. Bij welke instantie, de gemeente of het hoogheemraadschap, wordt het beheer en onderhoud van de wegen in relatie tot het ruimtelijk instrumentarium en mobiliteit qua bedrijfsvoering optimaal uitgevoerd voor burgers en bedrijven?
2. Wat wordt verstaan onder beheer en onderhoud? En wat zijn de over te dragen elementen? Ofwel, wat valt er allemaal onder de wegenbeheertaak (wegen, bermen, beplanting, de helft van het water)?
3. Wat is het wettelijk kader, op grond van welke wetgeving is een eventuele overdracht geboden/gebaseerd?
4. Welke financiële gevolgen brengt een eventuele overdracht van de wegentaak naar de gemeenten met zich mee voor gemeente en hoogheemraadschap? Betrek daarbij de huidige locaties van het hoogheemraadschap en gemeenten van waaruit de werkzaamheden worden uitgevoerd, de overgang van personeel, BTW en de gevolgen van bestuurlijke afstemming over wegen met ook een "natte" bestemming.
5. Wat zijn de fiscale gevolgen van een eventuele overdracht van de wegentaak naar de gemeenten voor burgers en bedrijven?

6. Wat het is onderhoudsniveau van de wegen/kunstwerken en breng in beeld waar sprake is van teerhoudend asfalt en wat de onderhoudskosten (10 jaar achter- en vooruit) zijn. Voor de kunstwerken geldt een horizon van 40 jaar.
7. Breng de gevolgen in beeld als de wegentaak eventueel aan één van de gemeenten wordt overgedragen.
8. Breng de verschillende rollen en verantwoordelijkheden van het beheer en onderhoud van de wegen in beeld.
9. Breng de risico's en de aansprakelijkheid van het beheer en onderhoud van de wegen in beeld.

Bij de beantwoording wordt verwezen naar de beschikbare rapporten, notities etc.

Daarnaast heeft de gemeente Krimpenerwaard een lijst met vragen aangeleverd, die voor een groot deel te scharen zijn onder bovengenoemde negen vragen. Het totaaloverzicht van de vragen is opgenomen als bijlage 6.

Tot slot wordt opgemerkt dat niet alle vragen uit Bijlage 6 zijn beantwoord in dit document; HHSK is van mening dat de beantwoording van een aantal vragen in een latere fase van het overdrachtsproces aan de orde is. Ook is in de technische bijeenkomst in de zomer van 2019 besproken dat een aantal van de vragen beter mondeling (aan de hand van door HHSK gebruikte systemen, zoals het onderhoudsbeheerssysteem Obsurv) kan worden beantwoord, aangezien deze vragen zeer technisch-inhoudelijk zijn en zich niet lenen voor beantwoording in dit Groeidocument. In bijlage 6 zijn deze vragen gemarkeerd.

1. Optimale uitvoering van de wegentaak

Vraag: Bij welke instantie de gemeente of het hoogheemraadschap wordt het beheer en onderhoud van de wegen in relatie tot het ruimtelijk instrumentarium en mobiliteit qua bedrijfsvoering optimaal uitgevoerd voor burgers en bedrijven?

Om te kunnen wonen, werken en recreëren zijn burgers en bedrijven mede afhankelijk van de mogelijkheid om zich te kunnen verplaatsen. Daarbij houden ze zich niet aan de grenzen van wegbeheerders, maar verplaatsen zich van A naar B over wegen van verschillende beheerders. De weggebruiker wil zich verplaatsen over een route met zo min mogelijk discontinuïteiten: geen verschil in onderhoudsniveau, gladheidsbestrijding, gelijk wegbeeld, gelijksoortige voorzieningen en informatieniveau, etc. Hoe groter het aantal wegbeheerders is, hoe groter de kans is dat hierin verstoringen optreden. Vanuit het oogpunt van de burgers en bedrijven is dat ongewenst. Zeker in deze tijd waarin de economie voor een groot deel afhankelijk is van goede transportmogelijkheden. Dit levert logistieke uitdagingen en mobiliteitsvraagstukken op, omdat de wegen steeds drukker worden.

Het is in dit licht van steeds groter belang dat het netwerk van wegen voor alle vormen van mobiliteit qua beleid en verantwoordelijkheid bij een zo beperkt aantal overheidspartijen in beheer is. Zeker als het één weg of route betreft. Doordat de gemeentelijke wegen en waterschapswegen zich op hetzelfde niveau in het wegennetwerk bevinden, is het doelmatiger dat één van deze partijen het beheer in handen heeft.

Het opstellen van het ruimtelijk instrumentarium is op lokaal niveau een taak van de gemeenten. Gemeenten moeten daarbij een brede maatschappelijke afweging maken.

De afweging die het waterschap kan maken voor het wegenbeheer is minder breed dan de afweging die een gemeente moet maken en kan daarmee minder optimaal zijn voor de maatschappij. Dit heeft te maken met de breedte van taken waarvoor het waterschap verantwoordelijk is. Onderwerpen als woningbouw, volksgezondheid, economie etc. hoeft het waterschap niet af te wegen. Het waterschap zal alleen kijken naar de gevolgen van een ontwikkeling voor haar eigen wegen en niet naar de bredere maatschappelijke gevolgen.

Bij aanpassingen van dit ruimtelijk instrumentarium of de uitvoering daarvan (woningbouw, bedrijfsverplaatsingen, vergunningen) zijn er regelmatig gevolgen voor de ontsluiting en mobiliteit van/in een gebied. Bij een gescheiden verantwoordelijkheid van het wegenbeheer kan de keuze van de ene overheidspartij gevolgen hebben voor de andere overheidspartij. Dit is ongewenst en werkt onvrede in de hand zowel tussen de overheidspartijen als voor burgers en bedrijven die knel kunnen komen te zitten tussen de belangen van beide partijen.

De taakopvatting van HHSK ten aanzien van de wegentaak beperkt zich hoofdzakelijk tot de verkeersveiligheid en het dagelijks beheer en onderhoud van haar wegen. Openbaar vervoer, gebiedsontsluiting, mobiliteit, versterken van de recreatie mogelijkheden (wandelen, fietsen), openbare verlichting zien wij primair als taak van de gemeente.

Op basis van bovenstaande komen wij tot de conclusie dat het beheer en onderhoud van de wegen in relatie tot het ruimtelijk instrumentarium en mobiliteit qua bedrijfsvoering optimaal wordt uitgevoerd voor burgers en bedrijven door de gemeenten.

2. Wat omvat de wegen(beheer)taak?

Vraag: Wat wordt verstaan onder beheer en onderhoud? En wat zijn de over te dragen elementen? Ofwel, wat valt er allemaal onder de wegenbeheertaak (wegen, bermen, beplanting, de helft van het water)?

De wegentaak is een wettelijk toebedeelde taak. In de [Nota Wegen](#) van HHSK van december 2018 zijn de algemene beleidsuitgangspunten voor wegenbeheer door HHSK vastgelegd. De Nota Wegen beschrijft waarvoor HHSK in het kader van de wegentaak verantwoordelijk is, het wettelijk kader, de (maatschappelijke) ontwikkelingen die van invloed zijn op verkeer en vervoer en de belangrijkste opgaven uit landelijke en regionale beleidsdocumenten waarmee we rekening moeten houden.

De wegentaak wordt door HHSK als een goed wegbeheerder uitgevoerd. Hieronder verstaan we: wegen van een voldoende kwaliteitsniveau gerelateerd aan verkeersveiligheid, bereikbaarheid en berijdbaarheid en een hierop toegesneden organisatie. De rol en invulling van deze taak door HHSK kan worden samengevat in een aantal beleidsuitgangspunten. Deze uitgangspunten geven de essentie weer van hoe HHSK aan de zorg voor de wegen invulling geeft. Deze uitgangspunten zijn:

[HHSK zorgt voor het in stand houden van het huidige wegennetwerk](#)

HHSK is partner voor het verbeteren van bereikbaarheid en mobiliteit, geen initiatiefnemer. De verkeerontwikkelingen op onze wegen volgen we om inzicht te krijgen in bereikbaarheid en veiligheid. We adviseren binnen de ruimtelijke ordening op het effect van wijzigingen voor de bereikbaarheid.

[HHSK zorgt voor een veilig wegennetwerk](#)

We pakken onveilige situaties aan om ongevallen te voorkomen. We vinden dat verkeersveiligheid voor weggebruikers prevaleert boven bereikbaarheid, berijdbaarheid, aanzien of comfort. We verbinden ons aan de principes van Duurzaam Veilig en passen de richtlijnen van het CROW toe voor zover dit fysiek mogelijk is. Voor de geleiding van het verkeer zorgen we door het doelmatig toepassen van bewegwijzering, markering, bebording en overige bebakening. Bij incidenten en extreme situaties treden we daadkrachtig en doelgericht op en beperken zoveel mogelijk de impact op de omgeving.

[HHSK zorgt voor berijdbaarheid door wegen en kunstwerken planmatig en risicogestuurd te beheren, volgens \(wettelijke\) regels en richtlijnen](#)

We inspecteren planmatig de toestand van de verharding, bruggen en andere objecten. We onderhouden wegen, zodat deze hun functie van veilig berijdbare verbinding blijven vervullen. Wegen, wegbruggen en duikers worden gereconstrueerd, als deze niet meer door duurzaam verantwoord onderhoud in stand kunnen worden gehouden. Werkzaamheden leggen we vast in (beheer)plannen en standaard werkwijzen. De werkzaamheden prioriteren we op basis van gebruik en veiligheidsrisico. We plannen werkzaamheden op basis van prioriteit, beschikbare capaciteit en financiële aspecten. We streven naar een goede balans bij het nemen van maatregelen om de gewenste mate van veiligheid, bereikbaarheid en berijdbaarheid te bieden. We gebruiken leidraden en technische rapporten die door de koepelorganisaties en kennisplatformen worden opgesteld. Alle voor de wegzorg relevante gegevens leggen we vast in een beheerregister. We streven niet actief naar het eigendom van de wegen

[HHSK werkt nauw samen met partners in de uitvoering van de wegzorg](#)

We werken samen om de kosten te verlagen en de verkeersveiligheid te verhogen. Beleid en werkwijzen stemmen we af met medewegbeheerders en overheden om uniformiteit voor de omgeving te creëren en van elkaar te leren. We werken mee aan innovaties vooral als deze tot doel hebben om de gevolgen van bodemdaling voor de wegconstructie tegen te gaan.

HHSK houdt rekening met de waarde van landschap, natuur en cultuurhistorie en staat medegebruik toe, mits de verkeersveiligheid en bereikbaarheid duurzaam gegarandeerd is

We beheren het aanwezige groen in onze wegbermen. Binnen het wegenbeheer passen we de organisatiebrede doelstellingen toe voor maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO), duurzaamheid en hergebruik van materialen. We wegen belangen expliciet af om tot de maatschappelijk meest optimale oplossing te komen. Andere gebruiksfuncties faciliteren we in beginsel alleen als hogere aanleg- en beheerkosten voor rekening komen van de initiatiefnemer. We werken mee aan deregulering door de regelgeving te vereenvoudigen, voor zover dit geen risico oplevert voor verkeersveiligheid, bereikbaarheid en bereikbaarheid.

HHSK communiceert intensief, open, betrokken en zorgvuldig met de omgeving

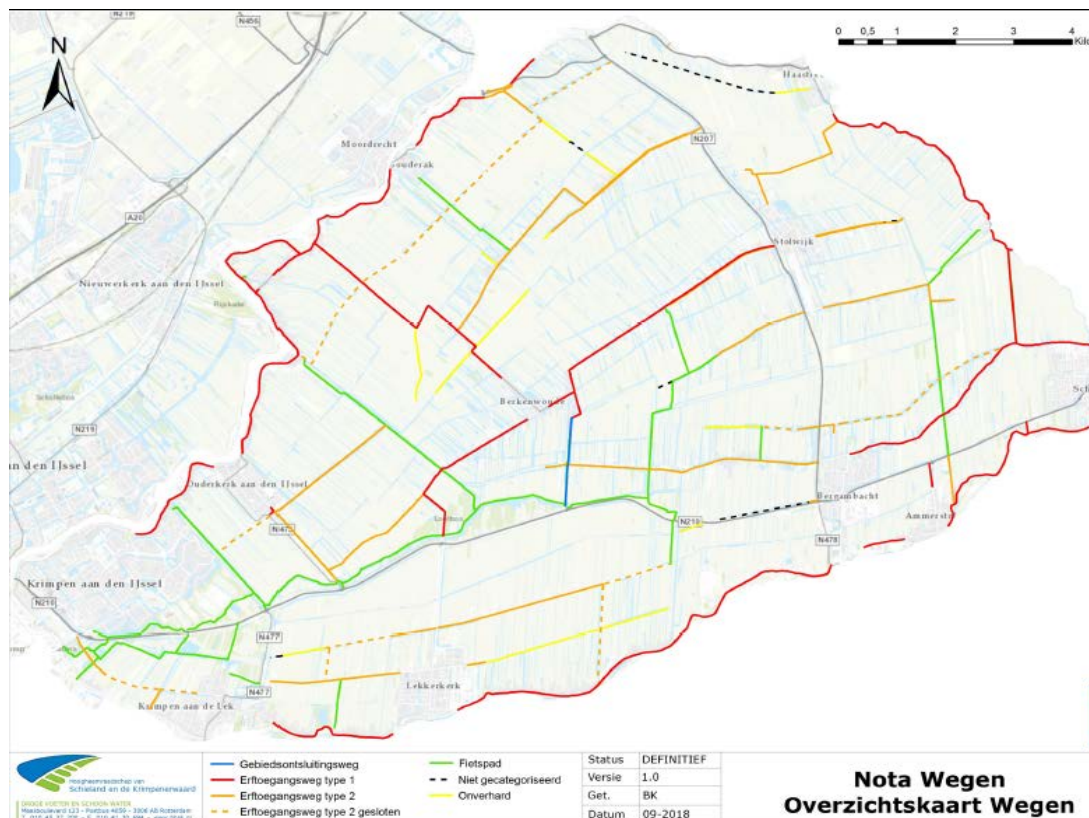
We betrekken de omgeving tijdig bij het uitvoeren van werkzaamheden. Communicatie zien we als onderdeel van de projectaanpak bij groot onderhoud en reconstructie. De campagnes die landelijk of regionaal worden gecoördineerd ten behoeve van bewustwording en gedragsbeïnvloeding steunen we niet actief. Bij het toezicht op onze wegen en wegbermen steken we in op voorlichting en bewustwording van onveiligheid.

Beheer en onderhoud

Onder het beheer en onderhoud van de wegen verstaat HHSK de omschrijving daarvan in de Wegenwet. Daarbij moet worden gedacht aan de weg, de bermen, de bruggen en duikers in wegen, de slootoevers aan beide zijden van de wegen en de helft van het water en de uitrusting van de weg (bijv. verkeers- en markeringsborden, geleiderail en recreatieve voorzieningen) en de beplanting in bermen voor zover HHSK eigenaar/beheerder is. Tevens kunnen HHSK-eigendommen die niet relevant zijn voor onze primaire taken aan de gemeente worden overgedragen.

Areaal en beheerobjecten

Ter illustratie hebben we kaartmateriaal gemaakt, waarin met verschillende kaartlagen en kleuren inzicht wordt gegeven.



In de technische bijeenkomst Wegen van 16 juli 2019 zijn deze en aanvullende kaarten besproken met medewerkers van de gemeente Krimpenerwaard. In deze bijeenkomst is ook een aantal vragen uit de vragenlijst van de gemeente beantwoord. In bijlage 5 is de presentatie van de bijeenkomst opgenomen.

In het IBOR Krimpenerwaard 2017 is een tabel opgenomen (paragraaf 2.4 Areaal Krimpenerwaard; zie bijlage 4); we hebben in onderstaande tabel indicatieve hoeveelheden opgenomen, zodat een vergelijking op hoofdlijnen kan worden gemaakt.

tabel Indicatieve hoeveelheden (best guess) HHSK

Openbaar groen			
	1.000	Stuks	Bomen
	2.750	Stuks	Knotwilgen (niet allemaal in beheer bij HHSK; nog n.t.b.)
	4.200	M2	Bosplantsoen en beplanting
	215.000	M2	Ruw gras en bermen
	115.000	M2	Ecologische beheerde bermen
Wegen (incl. fietspaden)			
	558.500	M2	Asfaltverharding
	1.400	M2	Betonverharding
	25.500	M2	Halfverharding
	585.400		
Civiele kunstwerken			
	ntb	M2	Beschoeiing
	48	Stuks	Duikers
	4	Stuks	Bruggen, beweegbaar
	155	Stuks	Bruggen, vast klein
	10	Stuks	Bruggen, vast middelgroot
Water			
n.t.b.		M2	Te bespreken
Overig			
	1200	Stuks	verkeersborden
	ntb	Stuks	wegmeubilair
	ntb	M1	geleiderail

Taken op het gebied van vergunningen/ontheffingen

Door beperkingen op wegen (aangegeven met verkeersborden, zoals max totaalgewicht en verbodsborden voor bepaalde verkeersdeelnemers) kunnen perceeleigenaren en perceelgebruikers in hun (bedrijfsmatige) activiteiten worden beperkt. Om deze beperkingen te verminderen, kan onder voorwaarden ontheffing worden verleend aan direct belanghebbenden. Momenteel vervult HHSK de éénloketfunctie door ontheffingsaanvragen voor alle wegen met een gewichtsbepanking in de gemeente Krimpenerwaard ook namens de gemeente Krimpenerwaard en de provincie Zuid-Holland af te handelen. HHSK verleent nu ontheffingen ten behoeve van zwaar verkeer, (ca 50

per jaar). Hierover moeten nieuwe afspraken worden gemaakt. De gemeente is de meest voor de hand liggende partij om de beoordeling van aanvragen en daadwerkelijke ontheffingverlening over te nemen. Daarnaast verleent HHSK ontheffing voor het berijden van gesloten verklaarde wegen en fietspaden (ca. 40 per jaar), deze taak kan eveneens overgaan. Onderdeel van de taak is het behandelen van bezwaren en opstellen van beleid.

HHSK verleent nu vergunningen voor de aanleg en onderhoud aan kabels en leidingen. Op basis van de telecommunicatiewet moeten kabels die onderdeel zijn van een openbaar telecommunicatienetwerk of een omroepnetwerk worden gedoogd. De voorkeur van HHSK gaat uit naar tracés naast de verharding. Aanleg van kabels en leidingen gebeurt onder voorwaarden met extra aandacht voor herstel van de berm en bermverharding. In praktisch alle gevallen kan worden volstaan met een melding op grond van algemene regels. De gemeente kan het vigerende beleid overnemen, maar ook zijn eigen keuzes maken en haar eigen beleid ook voor de wegen buiten de bebouwde kom van toepassing verklaren.

Taken op het gebied van verkeersbesluiten

Om de verkeersveiligheid c.q. de kwaliteit van wegen te waarborgen, is een deel van de wegen niet of beperkt toegankelijk voor (een deel van het) verkeer. Welke beperkingen gelden, is aangegeven door verkeersborden volgens het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV1990).

Overdracht van materieel, huisvesting, onderhoudswerf (Zuidbroek)

Overdracht van mensen (zie hoofdstuk 8)

Ontwikkelingen Omgevingswet

De Waterschapsverordening, de omgevingsvergunning, het projectbesluit en het programma zijn de centrale instrumenten voor het waterschap vanaf de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 2021. De waterschapsverordening is exclusief voor het waterschap, terwijl de overige drie kerninstrumenten ook van toepassing zijn op het Rijk, provincie en gemeente.

Met de waterschapsverordening stelt een waterschap regels voor de fysieke leefomgeving. Vanwege het functionele karakter van het waterschap hebben die regels betrekking op slechts één onderdeel van die leefomgeving, namelijk het watersysteem dat het waterschap beheert. Samen met het omgevingsplan van de gemeente is de waterschapsverordening een belangrijke kenbron van algemene regels.

De waterschapsverordening vervangt de keur en bevat regels voor waterkeringen en watergangen binnen het beheergebied van het waterschap. Ze omvat daarmee regels voor het gebruikmaken van een waterstaatswerk, het uitvoeren van activiteiten in een beperkingengebied, het lozen van water op oppervlaktewater en het onttrekken van oppervlaktewater of grondwater. Deze regels kunnen een verbod inhouden om zonder omgevingsvergunning een activiteit te verrichten.

Ieder waterschap heeft één waterschapsverordening, die wordt vastgesteld door het algemeen bestuur. Het algemeen bestuur kan het vaststellen van delen van de waterschapsverordening delegeren aan het dagelijks bestuur; de keuze hiervoor wordt gemaakt in het traject tot voorbereiding van de waterschapsverordening.

Het dagelijks bestuur is verantwoordelijk voor de vergunningverlening, de behandeling van meldingen, het stellen van maatwerkvoorschriften en het beslissen op een aanvraag om toestemming tot het treffen van een gelijkwaardige maatregel. Het feit dat ieder waterschap onder de Omgevingswet nog slechts één waterschapsverordening kent, heeft in ieder geval gevolgen voor waterschappen die ook wegen in beheer hebben. Deze waterschappen dienen straks de keur en de wegenkeur te integreren.

Daarnaast is HHSK, na inwerkingtreding van de Omgevingswet, bevoegd tot het nemen van projectbesluiten voor de beheersing van geluid afkomstig van wegen als bedoeld in artikel 2.17 lid 1 sub b van de Omgevingswet. Dergelijke projectbesluiten moeten worden goedgekeurd door Provinciale Staten.

Wat omvat de overdracht van de wegentaak

HHSK is voornemens alle onderdelen, objecten, eigendommen en het beheer daarvan die onderdeel zijn van de wegentaak over te dragen. Dit geldt ook voor de elementen die hieraan direct gelieerd zijn (bijvoorbeeld recreatieve elementen). Als beheer of eigendom relevant is voor een andere watergerelateerde taak of ambitie van HHSK (zoals het onderhoud talud primaire waterkering) moeten nadere afspraken worden gemaakt.

HHSK is niet van alle gronden waarop zich wegen bevinden de kadastraal eigenaar. Overdracht van eigendommen vindt voor alleen die percelen plaats waarvan HHSK eigenaar is vanuit haar belang als wegbeheerder.

De gemeente wordt wegbeheerder conform de wegen(verkeers)wet, zoals beschreven in de taakbeschrijving van HHSK door de Provincie Zuid-Holland.

3. Wettelijk kader voor overdracht wegentaak

Vraag 3: Wat is het wettelijk kader, op grond van welke wetgeving is een eventuele overdracht geboden/gebaseerd?

Uitgangspunt voor de beantwoording van deze vraag is de bestuurlijke verkenning door mevr. Peijs "Waar een wil is, is een weg" van 19 januari 2018. (hierna te noemen: rapport Peijs). Deze verkenning is uitgevoerd voor alle wegbeherende waterschappen in opdracht van de minister van Infrastructuur & Milieu.

Citaat "Waar een wil is, is een weg" Kader 5:

Op 4 november 1992 is de Wet Herverdeling Wegenbeheer (WHW) in werking getreden. Deze wet had betrekking op een ingrijpende herverdeling van het wegenbeheer over de verschillende overheden per 1 januari 1993 onder gelijktijdige herziening van de financiële verhouding met betrekking tot het wegenbeheer tussen die overheden. Bij de totstandkoming van de WHW is afgesproken dat de wet iedere tien jaar door het Rijk zou worden geëvalueerd. In juni 2004 is de eerste evaluatie uitgebracht en vastgesteld door de Tweede Kamer. De conclusie van deze evaluatie luidde: "... dat de ontwikkelingen van de afgelopen tien jaar geen aanleiding geven tot een wijziging van de taakverdeling met betrekking tot het wegenbeheer. Dit betekent tevens dat er momenteel geen aanleiding is een proces te volgen om tot een nieuwe taakverdeling te komen."

In het Bestuursakkoord Water uit 2011 is aangegeven dat een eventuele overdracht van waterschapswegen aan gemeenten of provincies wordt meegenomen bij de evaluatie van de Wet Herverdeling wegenbeheer in 2013. In 2014 is vervolgens door het Rijk besloten geen evaluatie van de wet uit te voeren met het oog op de op handen zijnde Omgevingswet omdat de WHW ongewijzigd in de toekomstige Omgevingswet wordt opgenomen. Mochten de waterschappen hun wegentaak willen overdragen, dan bieden de Wegenwet en Waterstaatswet daarvoor al voldoende instrumenten om in onderlinge overeenstemming met de ontvangende partij tot een akkoord te komen. Er is geen wettelijke aanleiding tot overdracht van de wegen.

Daarnaast is er in januari 2019 een gespreksnotitie opgeleverd voor het Bestuurlijk Overleg tussen HHSK en de gemeenten Krimpenerwaard en Krimpen aan den IJssel, waarin eveneens op deze vraag wordt ingegaan.

Voor de beantwoording is ook gekeken naar het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI) 2019-2048 van november 2018, de Visie Ruimte en Mobiliteit van de Provincie Zuid-Holland van 15 februari 2019 en aanverwante plannen.

In het rapport Peijs is aangegeven dat het wettelijk kader van Wegenwet en Waterschapswet voldoende instrumenten biedt om de overdracht van het wegbeheer van waterschappen naar gemeenten mogelijk te maken. In het rapport is ook aandacht besteed aan de mogelijkheid om te besparen op het fenomeen bestuurlijke drukte. Veel wegtracés zijn in beheer en onderhoud bij zowel waterschap als gemeente. Dit vergt afstemming over verkeersmaatregelen, maar ook bijvoorbeeld over de vestiging van bedrijven langs deze wegen. Bij overdracht ligt hier een voordeel voor burgers en bedrijven. Afstemming met de gemeenten blijft uiteraard bestaan voor de overige waterschapstaken.

Ook relevant voor de beantwoording van deze vraag is de Planwet Verkeer en Vervoer. Op basis van deze wet zijn wegbeherende waterschappen niet gehouden aan het opstellen van verkeers- en vervoersplannen op basis van het nationale verkeers- en vervoersplan, in tegenstelling tot de provincies en gemeenten.

Daarnaast is het, voor een optimale uitvoering van beheer en onderhoud van de wegen, nodig het (bestuurlijke en maatschappelijke) speelveld in kaart te brengen. In bijlage 1 treft u een eerste opsomming van de zaken die een relatie hebben met wegentaak.

4. Financiële gevolgen overdracht wegentaak en

5. Fiscale gevolgen overdracht wegentaak

Vraag 4: Welke financiële gevolgen brengt een eventuele overdracht van de wegentaak naar de gemeenten met zich mee voor gemeente en hoogheemraadschap? Betrek daarbij de huidige locaties van het hoogheemraadschap en gemeenten van waaruit de werkzaamheden worden uitgevoerd, de overgang van personeel, BTW en de gevolgen van bestuurlijke afstemming over wegen met ook een "natte" bestemming/ Vraag 5: Wat zijn de fiscale gevolgen van een eventuele overdracht van de wegentaak naar de gemeenten voor burgers en bedrijven?

In 2018 is door Van den Bosch en Partners een onderzoek uitgevoerd naar de financiële consequenties van overdracht van de wegentaak HHSK aan gemeenten. Dit onderzoek geeft inzicht in de financiële consequenties voor de gemeenten indien zij de wegentaak van HHSK overnemen. Uitgangspunt hiervoor vormen de (netto) kosten van de wegentaak van HHSK in 2018 en in meerjarenperspectief, zonder eventuele efficiencyvoordelen of –nadelen. Hieronder is een aantal citaten en tabellen uit bovengenoemd rapport opgenomen.

Om de vergelijkbaarheid te borgen zijn in dit hoofdstuk gegevens uit de Programmabegroting 2018 van HHSK in dit hoofdstuk gebruikt. Volgens de Programmabegroting bedragen de totale kosten van het wegenbeheer in 2018 € 4.430.000,-. Dit bedrag is na aftrek van de uitkeringen die HHSK van de gemeenten in de Krimpenerwaard krijgt op basis van de Wet herverdeling wegen. Het totale bedrag van deze uitkeringen is in 2018 € 1.073.000,-. De bruto kosten van de wegentaak bedragen in 2018 € 5.503.000,-.

Bruto kosten wegentaak	€ 5.503.000
Uitkering Wet herverdeling Wegen	€ 1.073.000
Netto kosten wegentaak	€ 4.430.000

Tabel 1 Kosten wegentaak HHSK

De netto kosten van de wegentaak in 2018 zijn als volgt opgebouwd:

Activiteiten	Kosten
Eigen plannen	€ 40.000
Plannen van derden	€ 24.000
Beheersinstrumenten wegen	€ 116.000
Aanleg en onderhoud wegen	€ 3.349.000
Wegenverkeersregeling en – verkeersveiligheid	€ 439.000
Subtotaal programma 4 Wegenbeheer	€ 3.968.000
Toerekening Programma 5 Omgeving en organisatie	€ 462.000
Totaal	€ 4.430.000

Tabel 2 Specificatie netto kosten wegentaak

In meerjarenperspectief zien de kosten van de wegentaak, exclusief toerekening van de kosten van programma 5 Omgeving en organisatie, er als volgt uit:

Programma 4 Wegenbeheer	2018	2019	2020	2021
Eigen plannen	€ 40.000	€ 41.000	€ 40.000	€ 41.000
Plannen van derden	€ 24.000	€ 24.000	€ 24.000	€ 24.000
Beheersinstrumenten wegen	€ 116.000	€ 154.000	€ 150.000	€ 152.000
Aanleg en onderhoud wegen	€ 3.457.000 ¹	€ 3.506.000	€ 3.573.000	€ 3.587.000
Wegenverkeersregeling en – verkeersveiligheid	€ 439.000	€ 428.000	€ 424.000	€ 425.000
Totaal	€ 4.076.000²	€ 4.154.000	€ 4.211.000	€ 4.229.000

Tabel 3 Specificatie netto kosten wegentaak meerjarenperspectief

Doorgaans zijn de afschrijvingslasten voor Wegenbeheer ca. 1/3 van de netto kosten.

Uitgesplitst naar de afzonderlijke gemeenten in de Krimpenerwaard zien de kosten en inkomsten er als volgt uit:

Gemeente	Bruto kosten wegentaak³	Inkomsten uitkering Wet herverdeling wegen	Netto kosten wegentaak
Krimpenerwaard	€ 5.314.000	€ 1.040.000	€ 4.274.000
Krimpen aan den IJssel	€ 189.000	€ 33.000	€ 156.000
Totaal	€ 5.503.000	€ 1.073.000	€ 4.430.000

Tabel 4 Kosten en inkomsten naar gemeente

¹ Dit bedrag wijkt € 108.000 af van het bedrag in Tabel 2. In de Begroting 2018 naar programma's en kostendragers is namelijk een bedrag van € 108.000 toegerekend aan het watersysteembeheer. In de meerjarenbegroting staan alleen de totale kosten van het programma, zonder toerekening aan de drie taken.

² Zie voetnoot 7.

³ HHSK registreert niet de kosten van wegenbeheer per gemeente. De verdeling van de kosten in de tabel is gebaseerd op het aantal kilometers weg dat HHSK in de betreffende gemeente beheert (gemeente Krimpenerwaard 157,4 km, gemeente Krimpen aan den IJssel 5,6 km). Daarbij is geen onderscheid gemaakt tussen bijvoorbeeld fietspaden en autowegen. De werkelijke kosten zullen hiervan dus afwijken.

Daarmee is binnen het beheersgebied van HHSK sprake van netto betaler – netto ontvanger”, zoals bedoeld in de Bestuurlijke verkenning waterschapswegen (Waar een wil is is een weg) van Karla Peijs van januari 2018.

De bekostiging van de wegentaak wordt door HHSK gedaan door de wegenheffing. De opbrengst van de wegenheffing is volgens de programmabegroting 2018 € 4.370.000,-. Het verschil tussen de netto kosten van de wegentaak (€ 4.430.000,-) en de opbrengst van de wegenheffing € 4.370.000,- wordt in 2018 gedekt door een onttrekking uit de tariefegalisatiereserve wegenheffing van € 61.000,-.

In meerjarenperspectief ziet de opbrengst van de wegenheffing er als volgt uit:

	2018	2019	2020	2021
Opbrengst wegenheffing	€ 4.370.000	€ 4.326.000	€ 4.283.000	€ 4.240.000

Tabel 5 Meerjarenperspectief wegenheffing

Programma 4				
	PB2018			
<i>jaarschijf</i>	2018	2019	2020	2021
Afdelingen	929.106	946.513	946.643	950.597
Bijdragen van derden	-972.000	-972.000	-972.000	-972.000
Rente	416.055	399.414	390.149	380.499
Goederen en diensten van derden	1.777.400	1.777.400	1.777.400	1.777.400
Ondersteunende beheerproducten	580.835	562.150	529.502	549.416
Afschrijvingen	1.344.708	1.441.007	1.539.515	1.543.310
<i>totaal</i>	4.076.104	4.154.484	4.211.209	4.229.222

Tabel 6 Meerjarenoverzicht o.b.v. Programmabegroting 2018

Bij een gelijkblijvend kwaliteitsniveau zullen de uitgaven ook ongewijzigd zijn. Dat laat onverlet dat er wellicht efficiencywinst te halen is door integratie van de taken die nu nog door HHSK en de gemeente apart worden uitgevoerd. Dit kan ook leiden tot kwaliteitswinst.

De conclusie is daarmee dat financiële gevolgen van de overdracht zich laten zien als een herverdeling van lokale lasten tussen overheden. Op dit moment int HHSK de wegenheffing, na overdracht dienen de beide gemeenten te bepalen op welke wijze zij de kosten voor wegenbeheer en onderhoud willen doorberekenen aan hun inwoners.

In het rapport van Van den Bosch en Partners wordt inzicht gegeven in de globale lasteneffecten indien de kosten van de wegentaak niet langer worden bekostigd uit de wegenheffing van HHSK maar door belastingheffing (bijvoorbeeld OZB) door de gemeenten. Het gaat hierbij vooral om het inzichtelijk maken van de globale lasteneffecten voor bepaalde groepen belastingplichtigen, waaronder gebruikers woningen, eigenaren woningen, gebruikers bedrijven, eigenaren bedrijven, eigenaren agrarische gronden, eigenaren natuurterreinen.

Ook is een globaal kwalitatief inzicht gegeven in eventuele efficiencyvoordelen of – nadelen bij overdracht van de wegentaak van HHSK aan de gemeenten én is het effect van de BCF-BTW globaal kwantitatief in beeld gebracht. Aan de hand van de rapportage van Van den Bosch & Partners zijn de gevolgen van de eventuele overdracht van de wegentaak aan beide gemeenten in beeld gebracht. Daarbij zijn de gevolgen met en zonder efficiencyvoordelen in beeld gebracht per gemeente. Als efficiencyvoordelen zijn aangemerkt € 700.000 als gevolg van het BTW compensatiefonds en de perceptiekosten

voor de heffing en invordering van de afzonderlijke wegenheffing tot een bedrag van € 188.000. Efficiencyvoordelen door integratie van taken, schaalvoordeel of beleidskeuzes zijn hierbij niet meegenomen.

Aan de hand van de voorbeeldberekeningen in de begrotingen van de beide gemeenten en hoogheemraadschap komt het volgende beeld naar voren:

Gemeente	Huidige lokale lasten €	Na overdracht wegentaak aan gemeenten		Verschil	
		Efficiencyvoordeel zonder €	met €	zonder eff.voordeel %	met eff.voordeel %
Krimpenerwaard					
Huurder	865,84	821,59	821,59	- 5,11	- 5,11
Eigenaar	1.317,45	1.330,83	1.305,53	+ 1,02	- 0,90
Agrariër (eig./gebr.)	10.843,14	9.779,36	9.552,42	- 9,81	- 11,90
Overige bedrijven (eig./gebr.)	21.190,74	27.674,54	26.162,58	+ 30,60	+ 23,46
Natuurterreinbeheerders	109,50	87,50	87,50	- 20,09	- 20,09
Krimpen aan den IJssel					
Huurder	715,16	670,91	670,91	- 6,19	- 6,19
Eigenaar	1.313,96	1.218,74	1.215,93	- 7,25	- 7,46
Agrariër (eig./gebr.)	11.050,14	8.942,95	8.912,52	- 19,07	- 19,34
Overige bedrijven (eig./gebr.)	22.570,74	22.099,50	21.896,58	- 2,09	- 2,99
Natuurterreinbeheerders	109,50	87,50	87,50	- 20,09	- 20,09

In de notitie van januari 2019 is in bijlage 1 een specificatie van de verschillen per gemeente opgenomen.

In hoofdstuk 8 worden de rollen en taken van de wegbeheerder beschreven. In dit hoofdstuk wordt ook aandacht besteed aan de huidige verwevenheid van taken binnen HHSK. De vragen van de gemeente over welke financiële compensatie HHSK kan bieden kunnen naar de mening van HHSK in de volgende fase worden beantwoord.

6. Onderhoudsniveau, onderhoudskosten en teerhoudend asfalt

Vraag 6: Wat het is onderhoudsniveau van de wegen/kunstwerken en breng in beeld waar sprake is van teerhoudend asfalt en wat de onderhoudskosten (10 jaar achter- en vooruit) zijn. Voor de kunstwerken geldt een horizon van 40 jaar.

Voor de verschillende typen wegen volgt het hoogheemraadschap een onderhoudsfilosofie die geënt is op de praktijk van die wegen wat betreft gebruik en ligging. In deze filosofie zijn de momenten van onderhoud, groot onderhoud en reconstructie beschreven.

Daarnaast hanteert het hoogheemraadschap het volgende kwaliteitsniveau voor verharding en objecten die van invloed zijn op de verkeersveiligheid (verkeersborden, belijning etc). Dit niveau is minimaal 'B', conform de CROW-normen. We streven bij het onderhoud van onze bermen, groen en voorzieningen minimaal naar kwaliteitsniveau C (tenzij de verkeersveiligheid in het geding komt). In onderstaande tabel worden de verschillende onderhoudsniveaus verklaard.

Onderhoudsniveau	Relatie met wegbeheer
A+	Er is geen schade
A	Er is enige schade, maar de waarschuwingsgrens is nog niet overschreden
B	De waarschuwingsgrens is overschreden: er is klein onderhoud nodig of binnen vijf jaar groot onderhoud
C	De richtlijn is overschreden: er is binnen twee jaar groot onderhoud nodig
D	De richtlijn is meer dan een klasse overschreden: er is direct groot onderhoud nodig

In onderstaande tabellen is het huidige onderhoudsniveau van het areaal wegen en fietspaden weergegeven op basis van inspectie uit 2017:



Van de wegen scoort 101 kilometer kwaliteitsniveau B of hoger en bij de fietspaden is dit 34 kilometer.

Verskil in kilometers ten opzichte van Programmabegroting 2019 in bovenstaande tabel is het gevolg van de aanleg van een nieuw fietspad en feit dat onverharde wegen niet in inspectie zijn opgenomen. Van de onverharde wegen is geen kwaliteitsniveau bepaald.

Netwerkmeting

In bijlage 3 is de HHSK netwerkmeting 2017, uitgevoerd door SWECO opgenomen. Het doel van de metingen was informatie te verkrijgen over de structurele draagkracht van de diverse verhardingsconstructies. HHSK heeft een lijst van in totaal 22 wegen samengesteld waarop onderzoek (globale visuele inspectie, constructieonderzoek en valgewichtdeflectiemetingen) moet worden uitgevoerd. In combinatie met de resultaten van de in 2016 uitgevoerde globale visuele inspectie wordt inzicht verkregen in de structurele conditie van een weg. Hierdoor zijn per wegvak het planjaar, de indicatieve onderhoudsmaatregel en de onderhoudskosten bepaald. De planningsberekeningen (voor het bepalen van de benodigde budgetten) zijn uitgevoerd met behulp van het wegbeheerprogramma dgDIALOG/Obsurv.

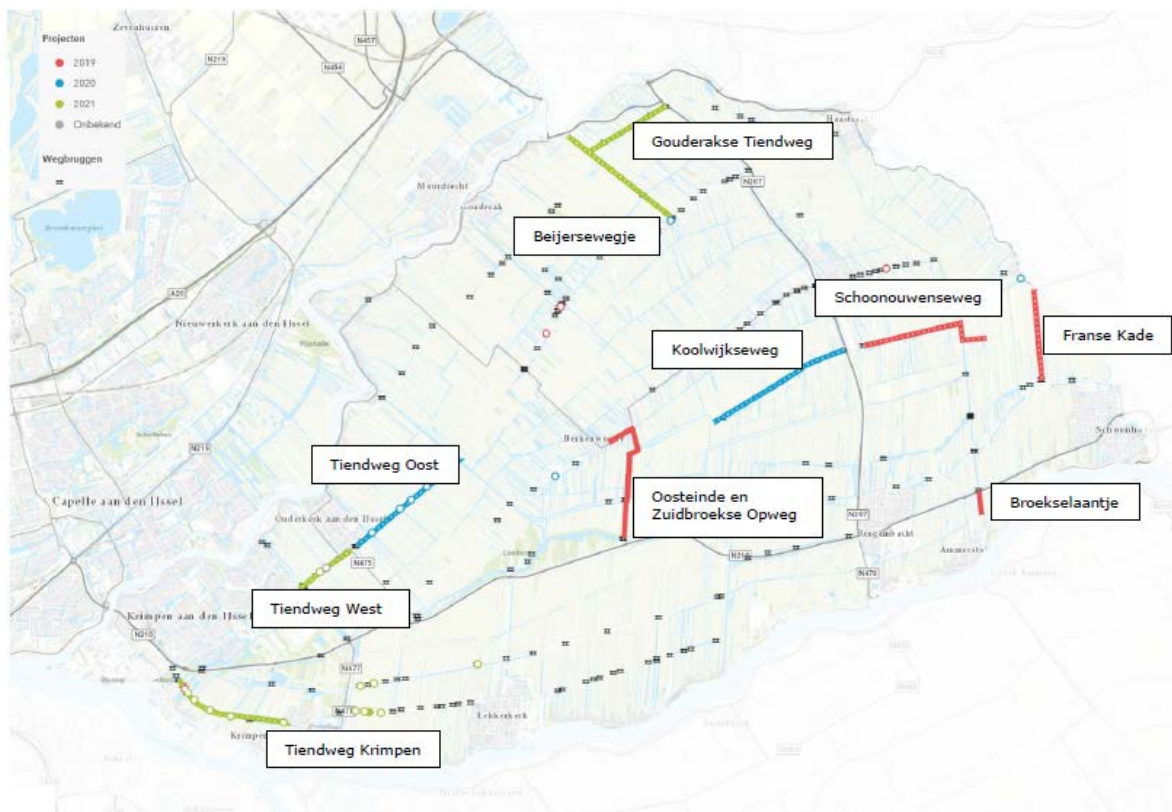
Teerhoudend asfalt

Op basis van onderzoek (boringen) zijn milieubelastende stoffen aangetroffen, die op termijn moet worden gesaneerd. Het betreft naar verwachting een totale lengte van 33,7 kilometer en de kosten voor de sanering worden geraamd op € 3,6 miljoen over de periode tussen 2018 en 2035.

Programma Wegen en wegbruggen

Naast het dagelijkse beheer- en onderhoudsprogramma dat wordt uitgevoerd conform de Nota Wegen, voert HHSK een reconstructieprogramma uit. Hierbij worden alle doorgaande polderwegen om de ca 20 jaar aangepakt. In het uitvoeringsprogramma wegen en wegbruggen worden binnen een planperiode van 3 jaar de volgende projecten uitgevoerd.

Wegbruggen die aan het einde van hun levensduur zijn, zijn eveneens onderdeel van het programma.



Kaart: geplande uitvoering wegen en wegbruggen 2019-2021 (2019=rood, 2020=blauw, 2021 groen, weg is doorgetrokken streep in kleur, brug is rondje in kleur)

Verkeersveiligheid Wegen HHSK

Het streven is om alle wegen in te richten volgens de principes van Duurzaam Veilig, de uitwerking daarvan is vastgelegd in onze wegategorisering. In de praktijk voldoen nog niet alle wegen die zijn opgenomen in het categoriseringsplan volledig aan alle kenmerken. Indicatie: 75% voldoet geheel, 12,5% mist 1 kenmerk, 12,5% mist meer kenmerken.

Er is recent een ongevallenmonitor voor onze wegen opgesteld.

Aansprakelijkheid

HHSK wordt incidenteel aansprakelijk gesteld voor schade aan onder meer kleding of een fiets als gevolg van losliggend materiaal op de weg. Er zijn geen recente claims, waarbij HHSK verwijtbaar is door bijvoorbeeld onveilige weginrichting, of achterstallig onderhoud.

7. Gevolgen van overdracht aan één van de partners

Vraag 7: Breng de gevolgen in beeld als de wegentaak eventueel aan één van de gemeenten wordt overgedragen.

Voor de beantwoording van deze vraag wordt onderscheid gemaakt naar twee relevante aspecten: a) financiële gevolgen en b) politiek/bestuurlijke gevolgen.

Financiële gevolgen

Wanneer één van de gemeenten de wegentaak wil overnemen zijn de gevolgen voor de lokale heffingen in beeld gebracht. In het geval de gemeente Krimpen aan den IJssel vooruitlopend op een gelijktijdige overdracht aan beide gemeenten de wegen binnen haar gemeente wil overnemen van het hoogheemraadschap.

De totaal door de wegenheffing op te brengen kosten voor het wegenbeheer nemen in dat geval af met een bedrag van € 189.000. Binnen de gemeente Krimpenerwaard komen de totaal door de wegenheffing te bekostigen kosten uit op een bedrag van (€ 5.314.000 minus de bijdrage WhW van € 1.040.000) € 4.274.000. De tarieven voor de afzonderlijke categorieën belastingplichtigen op basis van de kostentoedelings-systematiek (tabel 8, blz. 12 - rapport Van den Bosch en Partners) geven dan het volgende beeld te zien.

Categorie	tarief		
	nieuw	huidig	verschil
	€	€	%
Ingezetenen	71,61	44,24	-61,86
Eigenaren gebouwd	0,0401%	0,0270%	-48,52
Eigenaren ongebouwd	41,30	40,73	-1,40
Natuurterreinen	0,44	0,44	-0,87

Loopt de gemeente Krimpen voor op de overdracht van de wegentaak, dan nemen de kosten in dat geval af met een € 5.314.000. Binnen de gemeente Krimpen aan den IJssel komen in dat geval uit op een bedrag van (€ 189.000 minus de bijdrage WhW van € 33.000) % 156.000. De tarieven voor de wegenheffing komen er dan als volgt uit te zien.

Categorie	tarief		
	nieuw	huidig	verschil
	€	€	%
Ingezetenen	3,99	44,24	90,98
Eigenaren gebouwd	0,0028%	0,0270%	89,63
Eigenaren ongebouwd	40,96	40,73	-0,56
Natuurterreinen	0,42	0,44	4,55

Op basis van deze tarieven is het volgende beeld te distilleren van de lokale lastenontwikkeling voor de inwoners en bedrijven binnen de gemeente Krimpenerwaard als gevolg van de partiële overdracht van het wegenbeheer.

Wegentaak wordt enkel uitgevoerd in de gemeente: Krimpenerwaard	Huidige lokale lasten 2018	Toekomstige lokale lasten	Verschil met overdracht naar beide gemeenten		
	€	€	€	€	%
Huurder	865,84	893,20	27,36	71,61	8,3
Eigenaar	1.317,45	1.378,21	60,76	72,68	5,5
Agrariër (eig./gebr.)	10.843,14	10.950,24	107,10	1.397,82	12,9
Bedrijven (eig./gebr.)	21.190,74	21.714,74	524,00	-4.447,84	-21,0
Natuurterreinbeheerders	109,50	109,50	-	22,00	20,1

Wegentaak wordt enkel uitgevoerd in de gemeente: Krimpen aan den IJssel	Huidige lokale lasten 2018	Toekomstige lokale lasten	Verschil met overdracht naar beide gemeenten		
	€	€	€	€	%
Huurder	715,16	674,90	-40,26	3,99	0,6
Eigenaar	1.313,96	1.220,46	-93,50	4,53	0,3
Agrariër (eig./gebr.)	11.050,14	10.916,44	-133,70	2.003,92	18,1
Bedrijven (eig./gebr.)	22.570,74	21.602,74	-968,00	-293,84	-1,3
Natuurterreinbeheerders	109,50	108,50	-1,00	21,00	19,2

Als één van de gemeenten de wegentaak van het hoogheemraadschap wil overnemen dan is het noodzakelijk het reglement voor het hoogheemraadschap door Provinciale Staten van Zuid-Holland wordt gewijzigd. Op dit moment is via het reglement het belastingplichtig gebied voor de wegenheffing weergegeven. Afhankelijk van de medewerking van de provincie is de lengte van deze procedure circa één jaar.

Politiek/bestuurlijke gevolgen

Voor de bewoners en bedrijven betekent de overdracht van de wegen aan van de beide gemeenten, dat er bij die gemeente één wegbeheerder actief is op de lokale wegen. Daarbij wordt de onduidelijkheid weg genomen over wie de wegbeheerder van een wegtracé is. Ook is in dat geval geen afstemming meer nodig tussen de gemeente en hoogheemraadschap over de grensvlakken tussen ruimtelijke ordening, mobiliteit en wegenbeheer. De afstemming over het treffen van verkeersmaatregelen of het uitvoeren van onderhoud aan een wegtracé verloopt ook nu al goed, maar valt uiteraard weg als de overdracht van de wegen heeft plaatsgevonden.

Afhankelijk van welke gemeente de wegen overneemt is het gevolg dat de wegenheffing bij de overnemende gemeente verdwijnt, maar in de andere gemeente de tarieven van deze heffing stijgen of dalen. Vooral wanneer de tarieven van de wegenheffing stijgen is het noodzakelijk de communicatie(boodschap) met elkaar af te stemmen.

HHSK staat gelijktijdige overdracht naar de beide gemeenten voor.

8. Rollen, taken en verantwoordelijkheden van beheer en onderhoud van wegen

Vraag 8: Breng de verschillende rollen en verantwoordelijkheden van het beheer en onderhoud van de wegen in beeld.

In dit hoofdstuk wordt ook stilgestaan bij de huidige samenloop van taken binnen HHSK op het gebied van de wegentaak en de watersysteemtaak. Het gaat daarbij nadrukkelijk om wegen op primaire waterkeringen, wegen op overige waterkeringen, onderhoud van wegsloten/watergangen langs wegen en het eigendommenbeheer.

Om te beginnen besteden we aandacht aan de samenloop van de wegentaak van HHSK met de taken van andere overheden (Provincie, Gemeente) en de taken van overige gebiedspartners: Zuid-Hollands Landschap, SBB, nutsbedrijven.

Samenloop weg en primaire waterkering:

Bij HHSK ligt het primaat voor beheer en onderhoud van de primaire waterkeringen bij waterveiligheid, dit is vastgelegd in de Nota Waterveiligheid en de legger Waterkeringen. Wegen liggen op de waterkering met een recht van opstal of vergunning (afhankelijk van de eigendomssituatie) of worden geacht met een recht van opstal of vergunning te liggen.. Beheer en onderhoud voor het asfalt/wegconstructie, berm en voorzieningen horend bij de weg voor de wegbeheerder. Beheer van het dijklichaam en taluds zoals beschreven in de legger is voor HHSK. Afstemming van de verschillende beheer -en onderhoudstaken zal plaatsvinden zoals dit ook op dijkstrekkings gebeurt waar HHSK geen wegbeheerder is.

In het grootste deel van de Krimpenerwaard zijn wij zelf weg- en waterkeringsbeheerder. Voor zover wij nu kunnen nagaan zijn ten behoeve van gemeente geen opstalrechten binnen de bebouwde kom gevestigd. In geval van overdracht van de wegen aan de gemeente zal dit verder geregeld of geformaliseerd worden

Samenloop weg en regionale/overige waterkering:

Voor regionale en overige waterkeringen geldt in hoofdlijnen hetzelfde als hierboven gemeld. Wegen liggen op de waterkering met een recht van opstal of vergunning (afhankelijk van de eigendomssituatie). Mogelijk zijn er uitzonderingen, dit zal te zijner tijd nader moeten worden onderzocht.

Samenloop met onderhoud van watergangen langs wegen:

Het hoogheemraadschap voert dit dagelijks en buitengewoon onderhoud uit van watergangen langs wegen waarvan het hoogheemraadschap wegbeheerder is. In de HHSK-leggertabel Krimpenerwaard staat aangegeven welke watergangen wegsloten zijn. Uit een Gis-analyse is gebleken dat HHSK 95 km aan wegsloot in onderhoud heeft.

Buitengewoon onderhoud

In de meerjarenplanning baggeren (2019-2022) heeft HHSK ca. 36 km wegsloot opgenomen. De onderhoudsdiepte die voor wegsloten wordt aanhouden is 50 cm + 20 cm overdiepte = 70 cm. Veel wegsloten zijn onvoldoende diep (< 50 cm), deze worden meegenomen in het meetplan waterdieptemetingen dat jaarlijks wordt opgesteld. De actuele situatie wordt hiermee inzichtelijk.

Voordat gebaggerd gaat worden moet de baggerspecie uit de wegsloten worden onderzocht op kwaliteit. De bagger uit wegsloten is vaak verontreinigd en kan daarom veelal niet op de kant worden verspreid. Niet verspreidbare baggerspecie moet worden afgevoerd naar een erkend verwerker.

Om een globale raming van de kosten voor onderhoud van de wegsloten te krijgen volgt hieronder een raming voor ca. 100 km wegsloot. Daarbij wordt uitgegaan van:

- 1 m3 bagger per strekkende meter
- bagger is niet altijd verspreidbaar, op basis van een schatting is uitgegaan van 60 % niet verspreidbare baggerspecie

Totaal 100.000 m3 bagger te verwijderen.

40.000 * € 18,- = € 720.000,-

60.000 * € 35,- = € 2.100.000,-

 € 2.830.000,-

Deze kleine 3 miljoen euro aan buitengewoon onderhoud van wegsloten wordt verdeeld middels een frequentie van 6 tot 8 jaar. Jaarlijks zal dus circa € 500.000,- tot € 375.000,- aan groot onderhoud voor de wegsloten benodigd zijn.

Welllicht ten overvloede merken we op dat deze kosten momenteel gedekt worden uit de watersysteemheffing van HHSK en niet uit de wegenheffing.

HHSK kan in een volgende fase hierop nog verder ingaan.

Dagelijks onderhoud

Dagelijks onderhoud van watergangen langs wegen en overige waterkeringen wordt door HHSK vanuit de wegentaak uitgevoerd en bekostigd.

Daarmee is een verwevenheid van taken en verantwoordelijkheden ontstaan tussen de wegen(beheer)taak en watersysteemtaken. In geval van overdracht zal ontvlechting moeten plaatsvinden; hierover moeten nadere afspraken worden gemaakt.

Samenloop wegentaak met taken van andere overheden en gebiedspartners:

Allereerst merken we op dat het vaststellen van de Wegenlegger nu al een verplichting van de gemeente is. Bij de beantwoording van de vraag naar de samenloop wordt onderscheid gemaakt naar drie relevante contexten:

a) Organisatorische consequenties per gemeente

Een deel van de werkzaamheden van de medewerkers op de afdeling Waterkeringen en Wegen is geheel of gedeeltelijk ten behoeve van de wegentaak. In totaal komt dit neer op circa 11 fulltime equivalent (fte). Aangezien deze 11 fte deels versnipperd is over verschillende functies zal de omvang van de afdeling naar alle waarschijnlijkheid afnemen met een aantal fte's. x fte op schaal 5,6,7,8.

Ook de afdeling Bedrijfsvoering, Publiekszaken (vergunningverlening, toezicht en handhaving) en de directie besteden een deel van de beschikbare tijd aan de (ondersteuning van de) wegentaak. Minder capaciteit is nodig als de wegentaak is overgedragen. Afhankelijk van het aantal fte dat minder hoeft te worden ondersteund, zal de capaciteit van de ondersteuning en directie moeten worden aangepast.

Uitbesteding wordt momenteel alleen gedaan voor specialistisch advies en bij wegreconstructies/groot onderhoud.

b) Consequenties voor samenwerking/externe organisatie

Voor het uitvoeren van het wegenbeheer is het belangrijk een beeld te hebben van het beleid van hogere overheden en de samenwerkingskaders. Het grootste deel van onderstaande opsomming geldt ook nu al voor de gemeente. Met de overdracht van de wegen zal de verantwoordelijkheid van de gemeente toenemen.

HHSK voldoet nu aan onderstaande beleids- en samenwerkingskaders.

Europa: Vogel -en Habitatrichtlijn

Rijk: Groene hart; Nota Ruimte, Nota Mobiliteit

Het hoogheemraadschap wordt als wegbeheerder nu (mede)belanghebbend genoemd op de volgende onderwerpen:

- Samenhang tussen ruimte, economie, verkeer en vervoer
- Innovatie
- Langzaam Verkeer
- Verkeersveiligheid
- Natuur en Landschap

Provincie: Streekplan, Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan/Regionaal Verkeer- en Vervoerplan

Gemeenten: Bestemmingsplannen, Gemeentelijke Verkeer en Vervoerplannen.

c) Consequenties in geval van calamiteitensituaties/ verkeersveiligheid

De gemeente heeft momenteel in de bebouwde kom al de verantwoordelijkheid voor gladheidsbestrijding, calamiteitenbestrijding en verkeersveiligheid. Met de overdracht van de wegen buiten de bebouwde kom worden de omvang van deze taken uitgebreid.

Onderscheid technisch/operationeel wegbeheer

Daarnaast kan onderscheid worden gemaakt in het technisch wegbeheer (instandhouding: weginrichting, onderhoud en groot onderhoud) en het operationele wegbeheer (gebruik: bebording, verkeersveiligheid, verkeersbesluiten). Dit is voor de gemeente bekend, in verband met de huidige beheer- en onderhoudstaken binnen de bebouwde kom.

9. Risico's en aansprakelijkheid bij beheer en onderhoud van wegen

Vraag 9: Breng de risico's en de aansprakelijkheid van het beheer en onderhoud van de wegen in beeld.

Volledigheidshalve hieronder een weergave van hetgeen in de begroting 2019 van HHSK is opgenomen:

Algemene reserves	Saldo 1-1-2018	Vermeerderingen	Verminderingen	Voorgestelde resultaatbestemming	Saldo 31-12-2018
Bodemreserves: - wegenbeheer	500				500

Doel: De algemene reserves fungeren als algemeen weerstandsvermogen en hebben geen specifieke bestemming

Vermeerdering: Geen

Vermindering: Geen

Tariefegalisatie reserves	Saldo 1-1-2018	Vermeerderingen	Verminderingen	Voorgestelde resultaatbestemming	Saldo 31-12-2018
- wegenbeheer	4.617		- 58		4.559

Doel: De tariefegalisatiereserves zijn bedoeld om hevige fluctuaties in de tarieven zo veel mogelijk op te vangen. Van jaar tot jaar wordt het verloop van de tariefegalisatiereserves getoetst aan het kostenverloop uit de meerjarenbegroting.

Vermeerdering: Geen

Vermindering: Dit betreft een onttrekking ter dekking van negatieve resultaten op de taak Wegenbeheer

Risico's:

Volgens ISO 31000 is risico 'het effect van onzekerheid op het behalen van doelstellingen'.

Definitie van risico

Risico is het effect van onzekerheid op het behalen van doelstellingen.

Opmerking 1 Een effect is een afwijking van de verwachting - positief en/of negatief;

Opmerking 2 Doelstellingen kunnen worden gekenmerkt door verschillende aspecten (bijvoorbeeld financiële, arbo- of milieudoelen) en kunnen betrekking hebben op verschillende niveaus (zoals strategisch, organisatiebreed, een project, product of proces);

Opmerking 3 Een risico wordt vaak gekarakteriseerd door verwijzing naar mogelijke gebeurtenissen en gevolgen of een combinatie daarvan;

Opmerking 4 Risico wordt vaak uitgedrukt als een combinatie van de gevolgen van een gebeurtenis (met inbegrip van wijzigingen in omstandigheden) en de bijbehorende waarschijnlijkheid dat de gebeurtenis zich voordoet;

Opmerking 5 Onzekerheid is het geheel of gedeeltelijk ontbreken van informatie over, inzicht in of kennis van een gebeurtenis, de gevolgen daarvan, of de waarschijnlijkheid dat deze zich voordoet.

Om de vraag te kunnen beantwoorden is het belangrijk om een definitie te geven. Het begrip risico is een onzekere (kans) op een toekomstige gebeurtenis met een negatieve impact (gevolg) voor het behalen van de doelstellingen van HHSK. De kans houdt een mate van waarschijnlijkheid in. Het gevolg kan zowel financieel als niet-financieel zijn. Eenvoudig gesteld is de grootte van het risico gelijk aan kans x gevolg.

Risico's vormen potentiële bedreigingen voor de doelen die je als organisatie nastreeft. Risicomanagement is het geheel van gecoördineerde activiteiten van een organisatie om risico's te identificeren en beoordelen, en te sturen op (rest-)risico's en deze te beheersen.

Voor wegenbeheer onderscheidt HHSK verschillende risico's:

Teerhoudend asfalt

Het hoogheemraadschap heeft de 'Code Milieuverantwoord Wegbeheer' ondertekend. Daarmee geeft het hoogheemraadschap aan invulling te willen geven aan Rijksbeleid. Dat betekent dat het hoogheemraadschap teerhoudend asfalt dat als gevolg van werkzaamheden moet worden verwijderd op een verantwoorde wijze afvoert om uit de keten te worden gehaald. Inmiddels is er onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van teerhoudend asfalt.

In de meerjarenramingen voor wegconstructies is met de kosten voor het in Nederland thermisch reinigen van dit asfalt geen rekening gehouden. Het college van D&H heeft besloten geen reservering op te nemen, maar dit onderwerp als risico te benoemen; bij de uitvoering van een reconstructie wordt hiervoor een raming gemaakt.

Als blijkt dat de onderlagen ook moeten worden vervangen kan hierdoor een (financiële) tegenvaller ontstaan. Als dit zich voordoet – die kans wordt gemiddeld geacht – kan dit leiden tot extra uitgaven van gemiddeld €300.000 per jaar.

Bodemdaling

De grondslag van de Krimpenerwaard is dusdanig dat bodemdaling een gegeven is, waarmee in het wegenbeheer rekening moet worden gehouden. HHSK doet dat op verschillende manieren. Feit is dat wegen ongeveer hetzelfde zettingsgedrag vertonen als het omliggende gebied daar waar middels peilaanpassingen de drooglegging van het gebied ongeveer gelijk blijft treden geen grote uitdagingen op voor het wegbeheer. Daar waar het waterpeil niet wordt aangepast wordt in het beheer en onderhoud van wegen door HHSK breed gekeken naar alle aspecten die hierop invloed kunnen hebben. Denk daarbij aan: toepassen lichte(re) constructies bij groot onderhoud, kiezen voor innovaties bij onderhoud en het weren van zwaar verkeer.

HHSK neemt deel aan het Platform Slappe Bodem en is via de STOWA ook bij de ontwikkelingen rondom bodemdaling betrokken.

Aansprakelijkheden:

De wegbeheerder moet ervoor zorgen dat de openbare wegen in goede staat verkeren. Artikel 6:174 BW bepaalt dat de wegbeheerder aansprakelijk is indien de openbare weg: (1) niet voldoet aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen (en dus gebrekkig is); (2) dat dit een gevaar voor personen of zaken oplevert, en; (3) dat dit gevaar zich heeft verwezenlijkt.

Om te beoordelen of de weg voldoet aan de eisen die men daaraan onder de gegeven omstandigheden mag stellen, komt het aan op de vraag of de weg, gelet op het te verwachten gebruik of de bestemming daarvan, met het oog op voorkoming van gevaar voor personen en zaken deugdelijk is. Daarbij is ook van belang hoe groot de kans op verwezenlijking van het gevaar is en welke onderhouds- en veiligheidsmaatregelen mogelijk en redelijkerwijs te vergen zijn van de wegbeheerder. Factoren die daarbij een rol spelen zijn onder meer:

- de aard en de bestemming van de weg (gaat het om een snelweg, of bijvoorbeeld om een klein weggetje achteraf, hoe hard wordt fteer gereden en door welke voertuigen);
- de functie van de weg (gaat het bijv. om een autoweg of een fietspad?);
- de fysieke toestand van de weg ten tijde van de verwezenlijking van het gevaar;
- het te verwachten gebruik door derden (NB: daarbij moet de wegbeheerder er overigens ook rekening mee houden dat weggebruikers zich niet altijd aan de verkeersregels houden en/of niet altijd de voorgeschreven zorgvuldigheid in acht nemen);
- en tot slot de (algemene) kenbaarheid van het gebrek en het daaraan verbonden gevaar.

Ook heeft de wegbeheerder te maken met de in het Burgerlijk Wetboek opgenomen zogenoemde 'schuldaansprakelijkheid'. Op de wegbeheerder rust een algemene zorgplicht voor een veilige en openbare ruimte. Die zorgplicht houdt in elk geval in dat zodra de wegbeheerder op de hoogte is van een gevaarlijke situatie, bijvoorbeeld door controle of melding, passende maatregelen moeten worden getroffen. Als de wegbeheerder op de hoogte is van een gevaarlijke situatie en vervolgens willens en wetens stil blijft zitten, kan in geval van schade een beroep op schuldaansprakelijkheid succesvol zijn. Deze vorm van aansprakelijkheid berust op artikel 6:162 BW (Onrechtmatige daad). In dit geval ligt de bewijslast bij de eisende partij. Huidige claims (1-1-2019): zie 7.

Aansprakelijkheid voor ongevallen door slecht wegdek: Deze is gelijk aan die van de gemeente als wegbeheerder; deze aansprakelijkheid valt onder de risicoaansprakelijkheid voor opstallen zoals verwoord in artikel 6:174 lid 2 BW. Er zijn momenteel geen wegen met achterstallig onderhoud en/of een onacceptabel verkeersveiligheidsrisico. Door regelmatige verkeersveiligheidsinspecties, worden plotselinge, lokale schades in beeld gebracht. Zodra hierbij een onacceptabel veiligheidsrisico is geconstateerd (conform CROW 146), wordt zo snel mogelijk actie ondernomen voor herstel. Het aantal ongevallen op de wegen is gering en daarmee ook het risico op schades/aansprakelijkheidsstellingen.

Klachten en meldingen m.b.t. de wegentaak: HHSK doet de klachtontvangst en -afhandeling zelf. Jaarlijks komen er ca. 80 tot 100 meldingen binnen. Meldingen hebben in het merendeel van de gevallen betrekking op "klein onderhoud".

Literatuur

Bestuurlijke verkenning waar een wil is, is een weg (rapport Peijs), januari 2018

Onderzoek financiële consequenties van overdracht wegentaak HHSK aan gemeenten (rapport vd Bosch & Partners) , augustus 2018

[Nota Wegen algemene beleidsuitgangspunten voor het wegenbeheer, HHSK, december 2018](#)

Begroting 2018 en jaarrekening 2018 HHSK (agendapunt B1)

Rapport SWECO 11 juli 2017 Netwerkmetering HHSK

Beheer en onderhoudsplan Wegen en Kunstwerken 2020-2024 (wordt vastgesteld eind 2019)

[WBP 2016-2021](#)

Colofon

In opdracht van	Martin Vink
Auteurs	Marinda de Jager, Martijn Guichelaar, Piet Boesberg
(Eind)redactie	Anne Kirsten Meijer, Martin Vink
Vormgeving	
Fotografie / illustraties	
Overig	

Bijlage 1 Onderwerpen die spelen in relatie tot de (ruimtelijke) ontwikkelingen

Krimpenerwaard:

Ruimtelijke Ordening:

Panorama Krimpenerwaard

3^e oeververbinding Rotterdam

Voornemen uitbreiding 200 ha woningbouw

Uitbreiding of verplaatsing van agrarische bedrijven langs fietspaden en gesloten verklaarde wegen

Beperking van geluidsoverlast bij woningen (o.m. geluidsreducerend asfalt)

Dijkversterking KIJK (IJsseldijk) incl. compensatie herbouw woningen

Kwaliteit (natuur/recreatie):

Inrichting Natuurnetwerk/Watergebiedsplan Krimpenerwaard

Verkeer:

Provinciale wens fietspadennetwerk

Verkeersongevallen/verkeersveiligheid/omleidingen

Mobiliteit(sontwikkeling)

Visievorming mobiliteit

Krimpen aan den IJssel:

Ruimtelijke Ordening:

3^e oeververbinding Rotterdam

Dijkversterking KIJK (IJsseldijk)

Algera-corridor (vanuit dijkversterkingsopgave)

Verkeer:

Verbindingsweg N210 - Lekdijk

Bijlage 2 Overzicht beschikbaar kaartmateriaal

Zoals ook is toegelicht in de bijeenkomst van 16 juli 2019 beschikt HHSK over GIS-data en kaartlagen op de volgende thema's.

Kaart voorzieningen langs wegen

Hoogtekaart wegen

Wegen op kades met waterkerende functie/waterscheiding

Kaart areaal wegen in eigendom HHSK

Kaarten m.b.t. beheer en onderhoud

Bijlage 3: Sweco rapport 2017



Rapport

Onderwerp: HHSK netwerkmeting 2017
Projectnummer: 349257
Referentienummer: SWNL0209793

Auteur: Rick Gravestijn
Datum: 11-07-2017

HHSK netwerkmeting 2017

Op basis van resultaten van globale visuele inspectie, constructieonderzoek en valgewichtdeflectiemetingen



Hoogheemraadschap van
Schieland en de Krimpenerwaard

Definitief

Bijlage 4 tabel 2.4 Areaal Krimpenerwaard (IBOR 2017)

2.4 Areaal Krimpenerwaard

Openbaar groen			
	21.065	stuks	bomen
	364.324	m2	bosplantsoen en beplanting
	364.257	m2	gazon
	462.653	m2	ruw gras en bemen
	1.191.234	m2	totaal
Wegen			
	392.300	m2	asfaltverharding
	5.000	m2	betonverharding
	1.482.000	m2	elementenverharding
	21.500	m2	halfverharding
	1.900.800	m2	totaal
Riolering Voor beleidsdeel zie GRP Krimpenerwaard 2017 - 2021			
	172	km	gemengd systeem
	42	km	droogweerafvoer (DWA)
	59	km	hemelwaterafvoer (HWA0)
	9	km	drainage en overige
	63	st	gemalen
	1.831	st	pompunits drukriolering
	195	km	persleiding
Civiele kunstwerken			
	1.702	m1	kademuren
	935	m1	glooiingen (langs Lek)
	1.065	m1	verhard talud (stedelijk)
	2.065	m1	keemuren
	44.054	m1	beschoeiing
	269	st	duikers
	100	st	havenmeubilair
	2	st	bruggen, beweegbaar
	149	st	bruggen, vast klein
	116	st	bruggen, vast middelgroot
	19	st	steigers, vonders
	3	st	sluizen, eenvoudig
Openbare verlichting			
	12.151	st.	lichtmasten
Speelvoorzieningen			
	35	st	toestellen klasse 1 tot € 500
	40	st	toestellen klasse 2 van € 500 tot € 1.000
	313	st	toestellen klasse 3 van € 1.000 tot € 2.000
	223	st	toestellen klasse 4 van € 2.000 tot € 5.000
	70	st	toestellen klasse 5 van € 5.000 tot € 10.000
	48	st	toestellen klasse 6 van € 10.000 tot € 20.000
	4	st	toestellen klasse 7 van € 20.000 tot € 30.000
	733	st	totaal
Water			
	731.040	m2	water (oppervlakte)
	100.717	m1	water (in strekkende meters)



Wegentaak Hoogheemraadschap

16 juli 2019

**Kennismaking Gemeente Krimpenerwaard -
HHSK**



Bijlage 6: Vragen gemeente Krimpenerwaard aan HHSK

	Vragen	beantwoord
	Beheer en onderhoud	
1	Wat behoort in de ogen van HHSK tot de over te dragen wegen: de weg (fundering, opbouw en constructie), fietspaden, bermen en bomen (ook bv. knotten – wel of niet door eigenaren?), kabels en leidingen, bokpalen, lichtmasten, sloten (ook bv. baggeren), damwanden, natuurvriendelijke oevers, bruggen, duikers, straatmeubilair, bebording en belijning? Om welke rol gaat het? Op welke onderdelen worden we eigenaar en/of beheerder?	zie hoofdstuk 1; uitgangspunt is dat beheer en eigendom worden overgedragen; in een volgende fase zullen hierover afspraken moeten worden gemaakt.
2	Wat is de staat van onderhoud van de elementen? 0-meting visueel, maar zeker ook technisch?	Deze gegevens zijn opgenomen in onderhoudsbeheersysteem Obsurv; zoals aangegeven in de bijeenkomst van 16 juli 2019 is het mogelijk om dit systeem in te zien
3	Wat is de onderhoudshistorie van de over te dragen elementen? (re)constructies, rottingen, meldingen gaten, etc.	zie vraag 2
4	Wat is het verwachte toekomstig beheer en onderhoud? Hoe ziet het MJOP van HHSK eruit?	Onderhoudsplan Wegen toegezonden 20-1-2020
5	Welke beheercontracten en waarvoor heeft HHSK lopen?	ter bespreking volgende fase
6	Welke rol zou de gemeente krijgen als het gaat om vergunningen/ontheffingen, vb zwaar verkeer?	zie hoofdstuk 1
7	Welke rol zou de gemeente krijgen als het gaat om vergunningen kabels/leidingen als wegbeheerder?	zie hoofdstuk 1
8	Wat is het kwaliteitsniveau van HHSK en welke kwaliteitseisen stelt het HHSK?	zie Nota Wegen
9	Wat doet het HHSK zelf en wat is uitbesteed? (bijv. strooien, bermonderhoud,...)	zie hoofdstuk 1; in beginsel voert HHSK alle dagelijks onderhoud zelf uit
10	Wat is de verhouding weg - dijk (onderhoud, versterking)?	verantwoordelijkheden opgenomen in hoofdstuk 2
11	Hoe zit het met de waterstaatkundige isolatie van de kernen?	ter bespreking (technisch)
12	Inzicht in de meerjarenplanning baggeren(van wateren welke langs wegen van het HHSK zijn gelegen en waarvan het onderhoud in de ogen vna HHSK over zou gaan naar de gemeente).	zie hoofdstuk 8
	Veiligheid – milieubelasting	
13	In hoeverre zijn de wegen ingericht volgens Duurzaam veilig?	75 % voldoet
14	Welke ontwikkelingen hebben er plaatsgevonden en worden er verwacht t.a.v. zwaar verkeer op de wegen (veiligheid, slappe bodem,)?	ter bespreking (technisch)
15	Hoeveel ongelukken gebeuren er op de wegen van HHSK? Welke schade / risico is er daarmee voor HHSK?	zie hoofdstuk 9
16	Hoe zit het met geluidsbelasting en de kosten om dat te voorkomen, bv. speciaal geluiddempend asfalt voor dijken?	afhankelijk van nieuwe regelgeving (Omgevingswet); volgende fase

	Dijklichamen	
17	Welke wegen hebben een waterkerende functie?	zie overzichtskaart
18	Welke afspraken heeft het HHSK voor ogen tav beheer en onderhoud van dijken in de toekomst?	waterkerende taak HHSK, wegentaak gemeente
19	Welke dijkversterkingsplannen zijn er (te verwachten)?	waterkeingbeheerder voert elke 12 jaar toetsing primaire waterkeringen uit; afhankelijk van uitkomsten plan voor versterking maken
	Financiën en fiscale gevolgen	
20	Welke financiële compensatie biedt HHSK?	ter bespreking volgende fase
21	Welke financiële middelen en voorzieningen heeft HHSK gereserveerd/beschikbaar voor onderhoud e.d.?	zie hoofdstuk 7
22	Hoe zijn de lasten opgebouwd: overhead, personeel, afschrijvingen, onderhoud etc.	zie vraag 21; verdere uitwerking in volgende fase
23	Gaan de wegen in de ogen van HHSK 'om niet' (zonder boekwaarde) over naar de gemeenten ?	ter bespreking in volgende fase
24	Hoe ziet het complete financiële kostenplaatje van HHSK eruit t.a.v. onderhoud, beheer en investering van de wegen en kunstwerken.	zie hoofdstuk 4
	Algemeen	
25	Welke compensatie heeft HHSK voor ogen mbt evt achterstallig onderhoud en toekomstige investeringen?	ter bespreking volgende fase
	Risico's en aansprakelijkheid	
	Juridische risico's	
26	Wat is de streefdatum in de ogen van HHSK voor de overdracht van aansprakelijkheid?	in beginsel de datum van overdracht van de taak; ter bespreking volgende fase
27	Wat zijn afspraken met nutsbedrijven – plek/positie in de weg?	zie hoofdstuk2; verder bespreking (technisch)
28	Wat is de aansprakelijkheid voor slecht wegdek – ongevallen?	zie hoofdstuk 9
29	Hoe wordt in de ogen van HHSK de aansprakelijkheid geregeld van eventueel saneren? (is deze evt te verzekeren?)	door reservering in de begroting
30	Krijgt de gemeenten de wegen in eigendom (juridisch/economisch?) of beheer? En wat zijn de consequenties?	onderdeel volgende fase
31	Hoe zit het met particulier eigendom en het wegenbeheer als het naar de gemeente gaat? Delen van de weg zijn nu in eigendom van particulieren.	onderdeel volgende fase
32	Wat wordt de zeggenschap en verantwoordelijkheid van de gemeente (wegenwet)?	zie hoofdstuk 1
	Financiële risico's	
33	Welke compensatie is mogelijk i.r.t. achterstallig onderhoud? En wat is het risico dat dit niet toereikend is?	ter bespreking volgende fase
34	Wat zijn de kosten van een worst case scenario? Ofwel alles moet gesaneerd en onderheid worden?	onderdeel volgende fase
	Organisatorische risico's	
35	Wat wordt in de ogen van HHSK de rolverdeling tussen eigenaar – beheerder - dijkbeheerder?	zie hoofdstuk 1 en 8
	Technische risico's	

36	Wordt een <i>due diligence</i> onderzoek uitgevoerd op lopende (beheer)contracten	onderdeel volgende fase
37	Wat en waar is het achterstallig onderhoud? En wat is het effect ervan?	n.v.t.
38	Funderingsonderzoek – wat zit er onder de wegen? Hoe zit het met vervuilingen, vb door ophogingen met afval?	zie Swecorapport; verdere uitwerking technisch
	Verkeerssituaties	
39	Welk risico / aansprakelijkheid loopt de gemeente als het gaat om ongevallen a.g.v. slecht wegdek?	zie hoofdstuk 9
	Milieurisico's	
40	De milieueisen zijn aangepast, de wegen voldoen daar (nog) niet aan(?) Wat zijn daarvan de gevolgen voor de gemeente?	HHSK volgt de richtlijnen Code Milieuverantwoord wegbeheer (CMW)
41	Wat zijn de risico's van teerhoudend asfalt?	zie CROW richtlijn omgaan met vrijgekomen asfalt en de CMW
42	Wat is de technische uitvoerbaarheid van onderhoud / ophogingen (a.g.v. water?)	ter bespreking (technisch)
43	Wat is de zettingsgevoeligheid i.r.t. belang droge voeten?	ter bespreking (technisch)
	Gevolgen voor de organisatie	
44	Hoeveel medewerkers (formatie, inschaling en aantal medewerkers) zijn op dit moment beschikbaar voor de taken die overgedragen gaan worden aan de gemeente(n)?	zie H8, ca 11 fte; uitwerking in volgende fase
45	Hoeveel medewerkers/formatie wordt in de ogen van HHSK overgedragen naar de gemeente? Welke andere rechtspositionele verplichtingen zijn er? (bijv. toeslagen, rechten, etc.)	onderdeel volgende fase; beginsel: mens volgt taak
46	Hoe zijn de (deel) taken op dit moment georganiseerd? (overhead, uitbesteding)	zie hoofdstuk 8
47	Hoe kijkt het HHSK aan tegen de overdracht van materieel, huisvesting, onderhoudswerf (incl locatie Zuidbroek) en wagenpark?	onderdeel volgende fase
	Overige aandachtspunten	
48	Wat is de verhouding tussen provincie en HHSK – heeft de provincie een rol in dit proces?	zie hoofdstuk 1
49	Wat zijn de gevolgen voor de ruimtelijke ontwikkeling (omgevingswet)?	zie hoofdstuk 1
50	Onderhoudsplichtigen zullen in de Wegenlegger benoemd moeten worden. Wie regelt dit?	zie hoofdstuk 8
51	wat is de constructie opbouw van de verharding? Hoeveel teerhoudend asfalt en fundering kunnen we verwachten (constructie diktes)	zie Swecorapport; verdere uitwerking technisch
52	In hoeverre zijn er afspraken (contracten) met bedrijven over bereikbaarheid?	geen
53	Hoeveel klachten worden er afgehandeld door het HHSK? Is dit uitbesteed? Wat zijn daarvan de kosten? Hoeveel fte is met de klachtafhandeling belast bij het hhsK?	zie hoofdstuk 9