

Griffiers van de Twentse gemeenten

GEMEENTE HELLENDOORN	
Behand.: W. Elbes	
20 APR 2012	
A / <del>B</del> Stuk	Trefw.: RAAD 22-5-2012
Werkpr.	
Kopie aan: BW/DT, PKN	
Archief <del>X</del> N. Reeks / V. Vertr.	

BEZOEKADRES  
Nijverheidstraat 30  
7511 JM Enschede

POSTADRES  
Postbus 1400  
7500 BK Enschede

CONTACT  
053 487 65 43

KVK NUMMER  
08195873

UW KENMERK  
BEHANDELD DOOR Henk Bolhaar

ONS KENMERK B&B/AZ/  
E-MAIL h.bolhaar@regiotwente.nl

DATUM 19 april 2012  
DOORKIESNR. 053 4876630

ONDERWERP Informatiebrochure Wgr-plus

Beste collega's,

Bij brief van 16 april 2012 heeft het dagelijks bestuur de colleges van burgemeester en wethouders op de hoogte gesteld van de ontwikkelingen m.b.t. de Wgr-plus en de vervolgafspraken die worden voorgestaan. Bijgaand doe ik jullie deze brief ter kennisname toekomen.

In de brief is aangekondigd dat de gemeenten een informatiebrochure ontvangen over de gevolgen van de afschaffing van de Wgr-plusstatus. De hierin vermelde informatie kan worden gebruikt om het Twentse belang bij het parlement en de provincie Overijssel te bepleiten.

Bijgaand doe ik jullie exemplaren van de informatiebrochure toekomen. Ik verzoek jullie deze brochure te verspreiden onder de raadsleden.

De secretarissen ontvangen separaat een brief met exemplaren voor de collegeleden.

Met vriendelijke groeten,

Trudy Vos  
Secretaris-directeur

Bijlage(n) Informatiebrochure

Colleges van burgemeester en  
wethouders van de Twentse gemeenten

BEZOEKADRES  
Nijverheidstraat 30  
7511 JM Enschede

POSTADRES  
Postbus 1400  
7500 BK Enschede

CONTACT  
053 487 65 43

KVK NUMMER  
08195873

UW KENMERK  
BEHANDELD DOOR H.M. Bolhaar

ONS KENMERK B&B/AZI 12002970  
E-MAIL h.bolhaar@regiotwente.nl

DATUM 16 april 2012  
DOORKIESNR. 053 4876630

ONDERWERP Kabinetvoornemen tot afschaffing Wgr-plus

VERZONDEN 17.04.12

Geacht college,

Op 15 maart 2012 hebben wij de regioraad geïnformeerd over de actuele situatie met betrekking tot het besluit van het kabinet om het parlement voor te stellen de Wgr-plus af te schaffen. Met deze brief brengen wij u op de hoogte van de ontwikkelingen en de vervolgafspraken die wij voorstaan.

In de brief d.d. 1 maart 2012 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer geeft de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties de voortgang weer met betrekking tot enkele belangrijke thema's uit de Visie bestuur en bestuurlijke inrichting. Met betrekking tot de Wgr-plus wordt hierin bevestigd dat het kabinet beoogt de plusregio's per 1 januari 2013 af te schaffen. Het kabinet wil de taken op het gebied van verkeer en vervoer en de daarbij behorende financiële middelen (BDU verkeer en vervoer) van de stadsregio's Eindhoven, Arnhem-Nijmegen, Twente en Utrecht overhevelen naar de desbetreffende provincies.

In de hiervoor bedoelde brief staat ook dat het kabinet ervan uitgaat dat de provincies samen met de gemeenten die horen tot de op te heffen Wgr-plusregio's in goed overleg zoeken naar oplossingen voor vraagstukken die zich in de toekomst voordoen rond de samenwerking en op dit moment bij de overheveling van taken. Het staat volgens het kabinet de betrokken partijen vrij om binnen de kaders van de Wgr op een later moment ook op andere inhoudelijke beleidsvelden en/of bestuurlijk (andere gemeenten of provincies) samenwerking tot stand te brengen.

Wij steunen het kabinetsbeleid dat taken zo dicht mogelijk bij de burger uitgevoerd worden, maar wij zijn het er niet mee eens dat het kabinet voor verkeer en vervoer een andere koers inzet. Wij zijn daarom teleurgesteld over het besluit van het kabinet te kiezen voor een overheveling van taken van samenwerkende gemeenten naar de provincie. Gedurende 17 jaar heeft Regio Twente namens en samen met de Twentse gemeenten de taken op het gebied van verkeer en vervoer tot tevredenheid van het rijk en in goede samenwerking met de provincie Overijssel uitgevoerd. Twente kenmerkt zich dat het echt een vervoerregio betreft: 70% van de vervoerstromen vindt binnen de regio plaats. Voor burgers en ondernemers zijn afgelopen jaren goede resultaten geboekt. Recent heeft de minister van Infrastructuur en Milieu schriftelijk nog haar waardering uitgesproken voor onze aanpak van de opwaardering van de verschillende binnenhavens in Twente. Voorts werd in een Europees onderzoek naar HOV-buslijnsystemen geconstateerd dat de HOV-buslijnen in Twente tot de beste in Europa behoren. Bij Twente is men onder de indruk van de regionale netwerkgedachte, de mooie inpassing, de lage kosten en de reizigersgroei van 30%. Wij

zullen in de komende maanden bij het parlement blijven pleiten voor het behoud van de BDU verkeer en vervoer voor de huidige Wgr-plusregio's.

Uitgangspunt moet zijn en blijven dat burgers en ondernemers in Twente zich bediend en gesteund voelen door goede verkeer- en vervoervoorzieningen. Daarom hebben wij inmiddels het overleg met de provincie Overijssel over de op handen zijnde wetswijziging gestart. Op 15 maart jl. heeft een eerste oriënterend gesprek plaatsgehad met gedeputeerde staten van Overijssel. In dat gesprek hebben wij aangegeven dat wij bij het parlement actief zullen blijven pleiten voor het overhevelen van de BDU-middelen naar de samenwerkende gemeenten. Wij weten ons daarbij gesteund door het standpunt van de VNG.

Daarnaast is gesproken over de situatie die ontstaat wanneer het besluit van het kabinet door het parlement wordt overgenomen. Afgesproken is parallel aan de hiervoor vermelde lobby van Regio Twente te komen tot een proces waarin de overdracht van de taken goed geregeld wordt en dat daarbij gekeken wordt op welke wijze dat zou kunnen plaatsvinden. Hiervoor wordt momenteel in overleg met gedeputeerde staten een bestuursopdracht opgesteld. Vervolgens wordt de uitwerking ter hand genomen.

Onze uitgangspunten bij de opstellen en uitvoeren van de bestuursopdracht zijn:

- een 'warme' overdracht met een redelijke overgangperiode;
- het waarborgen van invloed van de Twentse gemeenten op de besteding van de vrije ruimte van de BDU-middelen (zo'n € 6 miljoen per jaar);
- het minimaliseren van kosten (desintegratiekosten/minder inkomsten vanuit treasury) voor de 14 Twentse gemeenten als gevolg van de wetswijziging;

Voorts wordt met de provincie Overijssel gesproken over de overdracht van de taak voor stathouders per (waarschijnlijk) 1 juli a.s. Dit vloeit voort uit een wijziging van de Huisvestingswet waarvan de parlementaire behandeling gaande is. Daarnaast zullen wij te gelegener tijd met de gemeenten Enschede en Hengelo in overleg treden over de gevolgen die de afschaffing van de Wgr-plus heeft voor de op 24 juni 2009 door de regioaad ten behoeve van deze gemeenten vastgestelde partiële regionale huisvestingsverordening.

Momenteel wordt er gewekt aan een informatiebrochure over de gevolgen van de afschaffing van de Wgr-plusstatus. De hierin vermelde informatie kunt u gebruiken om het Twentse belang bij het parlement en de provincie Overijssel te bepleiten. Zodra de informatiebrochure gereed is sturen wij u deze toe. Via de griffiers zullen wij exemplaren van de brochure voor de raadsleden ter beschikking stellen.

Wij zullen u van de voortgang van de ontwikkelingen op de hoogte houden en het portefeuillehoudersoverleg Mobiliteit benutten voor consultatie van de colleges van burgemeester en wethouders. Wij gaan er vanuit dat via uw college de gemeenteraad wordt geïnformeerd.

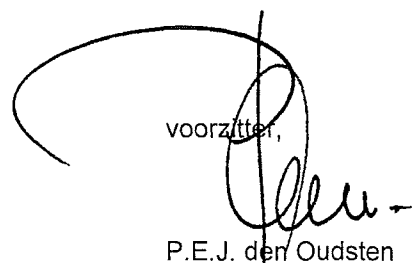
Hoogachtend,

Dagelijks bestuur,  
secretaris,



dr.ing. G.J.M. Vos

Bijlage(n)



voorzitter,

P.E.J. den Oudsten



- Waar het gaat om mobiliteit en bereikbaarheid worden stad en landelijk gebied in nauwe samenhang gezien. Voor het OV moet de Twentse aanpak voortgezet kunnen worden.

#### C. Financiële aspecten

- Twente heeft nu jaarlijks de beschikking over ca. € 37 mln. aan Rijksbijdrage voor mobiliteit. Dat is de zgn. Brede Doeluitkering (BDU). Er is sprake van eigen (beleids)vrijheid bij de inzet van deze middelen. Dit raken we na 1 januari a.s. kwijt;
- Het is van groot belang dat de BDU-middelen rechtstreeks beschikbaar blijven voor de gemeenten in Twente;
- Ondanks Rijksbezuinigingen op de BDU blijft jaarlijks vanaf 2013 nog ca. € 6 à € 7 mln. per jaar vrij besteedbaar voor regionale en gemeentelijke projecten. Dit raken we na 1 januari a.s. kwijt;
- Programma mobiliteit is bij Regio Twente financieel een gezond 'bedrijf';
- Opbrengstverantwoordelijkheid voor OV berust in Twente bij de vervoerder(s). De prijs waarvoor het OV-vervoer wordt verricht ligt in Twente vast. In West Overijssel ligt de opbrengstverantwoordelijkheid bij de provincie Overijssel (een groot risico in tijden van dalende vervoeropbrengsten);

- De provincie heeft nu in feite al een tekort op de BDU (vrijwel hele bedrag is verplicht voor OV);
- Daar waar Twente BDU of gemeentelijke middelen inzet, komt het in West Overijssel voor dat de provincie algemene provinciale middelen hiervoor gebruikt (in feite is het BDU-tekort t.o.v. Regio Twente dus nog groter);
- Aandacht c.q. compensatie van het verlies aan rentebaten (nu structureel ingeboekt voor € 340.000.-). De feitelijke renteopbrengsten zijn groter; deze komen ten goede van de gemeenten;
- Desintegratiekosten: een globaal overzicht van de desintegratiekosten is eind vorig jaar al gemaakt. Dit laat zien dat de desintegratiekosten ruim € 1,7 mln. per jaar bedragen. Dit bedrag is inclusief de personele kosten. Vertrekpunt dient te zijn dat geen kosten voor de gemeenten als gevolg van de invoering van de Kabinetsvisie overblijven.

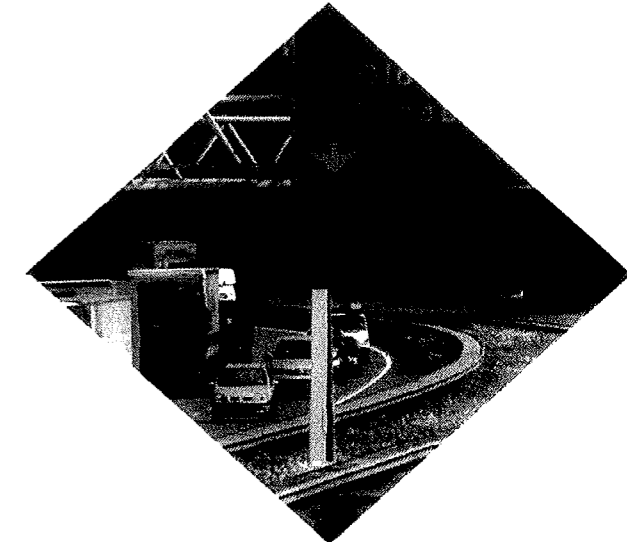
#### D. Organisatie programma (ambtelijke afdeling) mobiliteit Regio Twente

- 17 jaar regionale verantwoordelijkheid voor mobiliteit in Twente: veel expertise opgebouwd;
- Goede service vanuit de ambtelijke afdeling mobiliteit naar de gemeenten (persoon-

- lijke bereikbaarheid, laagdrempelig, meedenken, integraal werken binnen OV, uitstekende regionale kennis etc.);
- Adequaat kunnen inspelen op wensen vanuit gemeenten (bijv. regionale inbreng bij Programma Hoogfrequent Spoor (PHS));
- Nu kleine slagvaardige organisatie (ca. 12 fte.);
- Beheer Regiotaxi Twente is een service van Regio Twente aan de 14 gemeenten (maar wel binnen de setting van het programma mobiliteit) waar ook afzonderlijk voor wordt betaald (1,5 fte. beheer wordt hieruit betaald);

## INFORMATIEBROCHURE

Zonder Wgr-plusstatus verliezen Twentse gemeenten geld en invloed





## Zonder Wgr-plusstatus verliezen

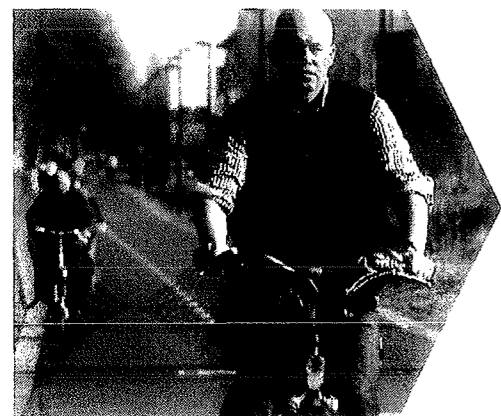
### Twentse gemeenten geld en invloed

Als het aan het Kabinet ligt raakt Twente de Wgr-plusstatus per 1 januari 2013 kwijt. Het verdwijnen van die status heeft voor de Twentse gemeenten vergaande gevolgen. Want Twente verliest daarmee zeggenschap over het eigen budget voor verkeer en vervoer én haar positie als rechtstreekse gesprekspartner met het Rijk.

In deze brochure treft u meer informatie aan over de gevolgen voor de 14 Twentse gemeenten van het verlies van de Wgr-plusstatus. De belangrijkste punten op een rij:

#### Bevoegdheden en geld gaan naar de provincie

Taken, bevoegdheden en geld op het gebied van verkeer en vervoer gaan, als de plannen doorgaan, naar de provincie Overijssel. Binnen Regio Twente bepalen de gemeenten in Twente



nu zelf de koers. Bij het verdwijnen van de plusstatus is Twente volledig afhankelijk van de provincie.

#### Verlies jaarlijks budget 37 mln. euro voor verkeer en vervoer

Op grond van de plusstatus ontvangt Twente jaarlijks ca. 37 mln. euro rechtstreeks van het Rijk (de zgn. Brede Doeluitkering; BDU) voor verkeers- en vervoerstaken. De Twentse gemeenten hebben direct invloed op de aanwending van die middelen. De middelen komen vooral ten goede aan projecten van die gemeenten. Na opheffing plusstatus hebben gemeenten hierop veel minder invloed.

#### Minder geld voor gemeenten uit rente verkeer- en vervoers (BDU) budget

Verloren gaan van de Wgr-plusstatus heeft financiële consequenties voor de Twentse gemeenten. De renteopbrengsten op de BDU, die uitkomen boven het wettelijke voorgeschreven percentage, komen ten goede van de deelnemende gemeenten. In de afgelopen jaren zat dat voordeel tussen 0,5 en 0,7 mln euro per jaar.

#### Geen directe lijn met Rijk, veel minder kans op extra rijksgeld

De afgelopen jaren zijn vanuit het Rijk diverse programma's gelanceerd met mogelijkheden voor extra rijksgeld. Door de directe contacten met het Rijk kon/kan Regio Twente adequaat inspelen op de mogelijkheden. In totaal is als gevolg hiervan tussen 2007 en 2011 ca. 43 mln. euro aan extra rijksgeld binnengehaald. Na afschaffing van de plus is die directe lijn met het Rijk verbroken.

#### Geen rechtstreeks overleg meer met het Rijk

Regio Twente zit nu rechtstreeks aan tafel met het Rijk bij het bestuurlijk overleg over infrastructuur. Twente zit nu nog in de eredisie van de regio's in ons land. Daardoor is directe Twentse belangenbehartiging mogelijk en is er meer Rijksaandacht.

#### Taken 17 jaar goed uitgevoerd

Gedurende 17 jaar (vanaf 1995) heeft Regio Twente namens en samen met de Twentse gemeenten de taken op het gebied van verkeer en vervoer uitgevoerd tot tevredenheid van het Rijk en in goede samenwerking met de provincie Overijssel.

#### Goede resultaten voor Twentse gemeenten behaald

Afgelopen jaren heeft Regio Twente op diverse mobiliteitsterreinen goede resultaten behaald. Zo is het Twentse openbaar busvervoer, door vele jaren van consistent beleid, een van de beste in Europa. Dat moet behouden blijven. In een recent (maart 2012) Europees onderzoek naar HOV-buslijnsystemen wordt geconstateerd dat de HOV-buslijnen in Twente tot een van de beste in Europa behoren. De onderzoekers zijn bij Twente onder de indruk van de regionale netwerkgedachte, de mooie inpassing, de lage kosten en de reizigersgroei van 30%.

#### Een nadere, uitgebreidere toelichting vindt u hierna.

#### Wat betekent het voor de betrokken gemeenten en Twente wanneer de Wgr plusstatus verdwijnt?

Zoals bekend, wil het kabinet de Wgr-plusgebieden, waaronder Twente, afschaffen per 1 januari 2013. De taken, bevoegdheden en financiële middelen gaan dan (buiten de Randstad) naar de provincies. Voor (de gemeenten in) Twente heeft dit vergaande gevolgen.

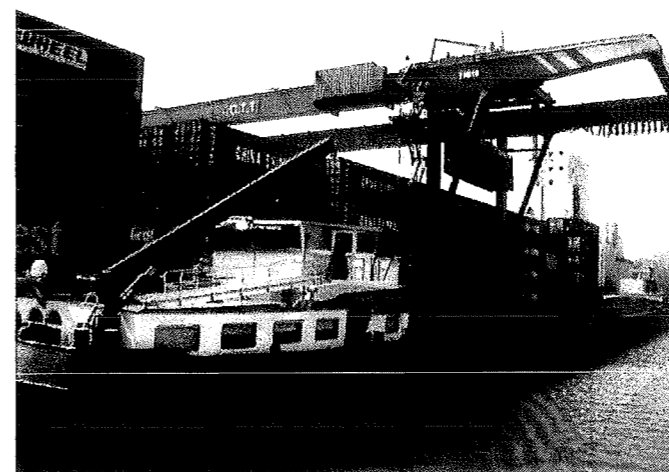
Op dit moment loopt de discussie met de provincie over de toekomstige samenwerkingsrelatie tussen provincie en Twente nadat de kabinetsplannen door het parlement zijn goedgekeurd.

Om zoveel mogelijk te behouden van het goede dat we nu in Twente hebben, is de steun van de deelnemende gemeenten hard nodig.

Hieronder wordt per aspect aangegeven waar het nu precies om gaat. Veel van die zaken zijn voor de gemeenten essentieel. Alle genoemde zaken eindigen (wanneer de kabinetsplannen doorgaan) per 1 januari 2013.

Onderstaande opsomming biedt de gemeenten inzicht waar het nu precies om gaat en welke belangen er op het spel staan. Daarnaast kan dit de gemeenten helpen in de lobby en contacten om voor Twente een goede samenwerkingsconstructie in de toekomst te bepleiten.

Het is goed vooraf duidelijk te maken dat het behoud van de Wgr-plusstatus voor Twente geen doel op zich is. Ook zonder die status kunnen de uitvoering van taken en bevoegdheden en de besteding van de middelen heel goed binnen Twente worden behartigd. De wijze waarop de taak de afgelopen jaren is uitgevoerd, met een belangrijke bepalende rol voor de gemeenten, geeft dat ook aan. Bij de lobby richting de Haagse politiek zal de nadruk hierop komen te liggen.



#### A. Bestuurlijke aspecten:

- Sterk Twents geluid in Den Haag en directer invloed op Rijksbeleid. Twente is nu direct gesprekspartner voor het Rijk (o.a. Bestuurlijk Overleg Meerjaren Investeringsprogramma Ruimte en Transport (BO MIRT)). Twente kan daarin rechtstreeks het Twentse belang en dat van haar gemeenten bepleiten. Verder direct contact met het ministerie van I&M;
- Nauwe samenwerking met de deelnemende gemeenten. Hoewel de samenwerking wettelijk verplicht is, bepalen gemeenten samen de koers voor verkeer en vervoer in Twente;
- Sterke invloed gemeenten op besluitvorming en beleidsontwikkeling. Betrokkenheid gemeenten bij mobiliteit in Twente is groot (regionaal ambtelijk en bestuurlijk overleg mobiliteit is 5 à 6 x per jaar);
- Bestuurlijke samenwerking tussen provincie en Regio Twente altijd goed geweest (mede daardoor goede resultaten geboekt; voorbeelden: reactivering spoorlijn Enschede-Gronau, overname spoorlijn Almelo-Mariënberg, aanpak Rijkswegen N18, A1, en N 35, Combiplan Nijverdal en ROVO). Gedeputeerde Verkeer en Vervoer neemt deel aan het portefeuillehoudersoverleg mobiliteit (ambtelijk neemt de provincie deel aan het Ambtelijk Overleg mobiliteit);
- In de loop der jaren is een intensieve samenwerking met het bedrijfsleven in de regio ontstaan; dit moet behouden blijven. Recent heeft de minister van I&M nog haar waardering uitgesproken voor onze aanpak van de opwaardering van de binnenhavens in Twente

#### B. Vervoerkundige/inhoudelijke aspecten

- Twente is een samenhangend gebied qua mobiliteit; relatief veel vervoerbewegingen (ruimt 70%) vinden plaats binnen de regio (in andere stedelijke regio's is dat aanzienlijk minder en ligt het rond de 55%);
- Regio Twente is opdrachtgever voor het openbaar vervoer



in Twente (vanaf eind 2013 één concessie in Twente, die loopt tot eind december 2023);

- Het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) busnetwerk Twente wordt in Europa gezien als een van de beste (Europees rapport maart 2012). Dit is mede tot stand gekomen door jarenlang de consistente lijn vast te houden van de integrale benadering van ruimtelijk-economische ontwikkelingen en mobiliteitsontwikkelingen (het VINEX-convenant tussen Regio en Rijk uit 1995 waar ook OV deel van uit maakte is hiervan een goed voorbeeld);
- De groei van het treinvervoer ligt landelijk op 2%; in Twente zit dat op 8%! Dit komt doordat in de loop der jaren ook voor de trein een hoogwaardig netwerk is ontwikkeld (vanaf Wierden tot Enschede 4 x per uur een stoptrein en tussen de steden 6 x per uur een trein. In 2013 wordt dit uitgebreid met 4 x per uur een trein in de spits op het traject Goor – Oldenzaal);
- Twente kan nu rechtstreeks aanspraak maken op bijdragen uit specifieke Rijksprogramma's (de afgelopen jaren heeft dat vele tientallen miljoenen extra opgeleverd. Enkele voorbeelden: Rijksactieprogramma regionaal OV (ca. € 14 mln.), Quick Wins benutten (ca. € 10 mln.), Quick Wins binnenhavens (ca. € 13 mln.), Mobiliteitsmanagement (ca. € 2 mln.) en Rijksprogramma Beter Benutten (€ 5 mln.). Gemeenten hebben hier ook heel veel baat bij gehad. Na afschaffing van de plusstatus is dat niet meer mogelijk en worden dit soort aanvragen door de provincie ingediend (met mogelijk een andere afweging);