

**Twente en de WGR-plus  
2010-2020  
een Twentse invulling  
versie 1 december 2009**

## 0. Aanleiding

In het voorjaar van 2009 heeft de commissie Nijpels haar rapport uitgebracht over het functioneren van de Wgr-plusregio's in Nederland. Opdrachtgever voor deze commissie was de VNG. De conclusies waren klip en klaar: er is in Nederland onontkoombaar behoefte aan regionale agendavorming en –uitvoering en in de huidige wettelijke structuur is de Wgr-plus de enig geschikte en beschikbare bestuurlijke vorm voor samenwerking in stadsregionaal verband.<sup>1</sup>

De VNG was positief over het advies van de commissie en heeft dit aangeboden aan de minister van BZK. Zij heeft te kennen gegeven dit advies mee te nemen in de landelijke evaluatie van de Wgr-plus. Deze zal medio, 2<sup>e</sup> helft 2010 plaatsvinden. In deze evaluatie zal ook een verbinding worden gelegd met de BDU, een rijksuitkering van het ministerie van V&W, die jaarlijks aan de zeven Wgr-plusregio's wordt verstrekt.<sup>2</sup>

In Twente speelt al enige tijd een discussie rondom de plusstatus van Twente. Een vijftal gemeenten heeft te kennen gegeven deze plusstatus niet meer op de schaal van Twente te ambiëren, doch te willen beperken tot de schaal van het stedelijk gebied (de vijf gemeenten uit Netwerkstad).<sup>3</sup> Deze discussie en met in het achterhoofd de landelijke evaluatie heeft het DB ertoe aangezet een inhoudelijke voorzet te ontwerpen hoe het DB de meest gewenste samenwerkingsvorm voor Twente ziet, die zo veel mogelijk recht doet aan de wensen en behoeften van alle veertien gemeenten en waar ook het belang van alle inwoners in Twente het beste bij is gebaat.

Deze inhoudelijke notitie is als volgt opgebouwd. Eerst wordt kort ingegaan op de essentie van de Wgr-plus en hoe Twente deze in de praktijk momenteel toepast. Vervolgens komen diverse modaliteiten aan de orde als het gaat om de vervoersautoriteit op Twentse schaal. Ten derde geeft het DB aan wat haar voorstel is hoe de Wgr-plus in de nabije toekomst kan worden toegepast in Twente, op de schaal van de veertien gemeenten. De notitie eindigt met een korte toelichting op het vervolgproces hoe het DB deze inhoudelijke voorzet wil behandelen met de veertien gemeenten.

## 1. De essentie van de Wgr-plus

Wat houdt de Wgr-plusstatus nu precies in en welke taken heeft een Wgr-plusregio? De Wet gemeenschappelijke regeling kent, voor wat betreft de samenwerking tussen gemeenten, de vrijwillige samenwerking en de verplichte samenwerking. Bij vrijwillige samenwerking werken gemeenten op vrijblijvende basis met elkaar samen. Er zijn vele redenen en motieven waarom gemeenten met elkaar samenwerken en ook het aantal taakvelden, waarop wordt samengewerkt, is legio.

De verplichte samenwerking geldt al sinds 1 mei 1994 voor zeven stedelijke gebieden in Nederland, voorheen de Kaderwetgebieden, thans stadsregio's of Wgr-plusregio's genaamd.<sup>4</sup> De plusregio's zijn geen vierde bestuurslaag, doch een bijzondere vorm van verlengd lokaal bestuur.

In de Beleidsnotitie Wgr-plus, die op 20 december 2002 aan de Tweede Kamer is toegezonden, worden criteria gegeven voor gebiedsaanwijzing als Wgr-plusregio. Deze criteria zijn:

- Het gaat om de steden in samenhang met hun landelijke omgeving.
- Het gaat om samenhang tussen verschillende terreinen zoals wonen, werken, mobiliteit en groen, in een gebied waar gedurende lange(ere) periode ruimtelijke en economische

---

<sup>1</sup> Zie conclusies uit het rapport 'De stille kracht', over de noodzaak van stadsregio's, commissie Nijpels, juni 2009.

<sup>2</sup> Een eerste (ambtelijke) opzet van de landelijke evaluatie laat zien dat deze voortborduurt op de evaluatie van de commissie Nijpels.

<sup>3</sup> Het voornaamste pijnpunt van de vijf gemeenten ligt bij bevoegdheden op het gebied van ruimtelijke ordening (woningbouw en bedrijventerreinen), waarvan de vijf veronderstellen dat Regio Twente hierover beschikt. Dat is niet het geval. Deze liggen bij de gemeenten zelf en bij de provincie.

<sup>4</sup> Het gaat hier om de stadsregio's Amsterdam, Rotterdam, Haaglanden, Utrecht, Arnhem-Nijmegen, Samenwerkingsverband Eindhoven en Regio Twente. Parkstad Limburg wordt vaak de 8<sup>e</sup> stadsregio genoemd met dien verstande dat zij geen vervoersautoriteit is en niet de beschikking heeft over BDU-gelden.

ontwikkelingen nauw met elkaar samenhangen: dat uit zich bijvoorbeeld in een gemeenschappelijke woningmarkt, een gemeenschappelijke markt voor bedrijfsvestigingen en –uitbreidingen en/of een regionale bereikbaarheidsproblematiek die alleen door intergemeentelijke samenwerking kan worden opgelost.<sup>5</sup>

- Er is sprake van een sterke wederzijdse oriëntatie van burgers van de stad of steden en de omliggende regio op elkaar (stadsbewoners gaan voor groen en recreatie naar de regio, bewoners van de landelijke gemeenten gaan voor werk en voorzieningen naar de stad).
- Samenwerking op vrijwillige basis voldoet niet. Er is meer bestendigheid en meer bestuurskracht op regionaal niveau noodzakelijk, bijvoorbeeld omdat investeringen in infrastructuur niet ophouden bij de stadsrand. Ook kan het zijn dat er potentieel onevenwichtig verdeelde belangen moeten worden verenigd zoals het bieden van ruimte voor bouwen buiten de stad en het tegelijkertijd vasthouden van midden- en hogere inkomens in de stad.
- Er moet voldoende basis zijn bij in elk geval het merendeel van de betrokken gemeenten voor een bestendige en vruchtbare samenwerking. Dit element komt terug bij de procedure voor gebiedaanwijzing.

Deze criteria werden reeds van toepassing geacht voor de toen bestaande Kaderwetgebieden, waaronder Twente.

## **2. De praktijk in Twente**

Twente is al sinds 1994 één van deze gebieden in Nederland. De voorloper van de Wgr-plus was de Kaderwet bestuur in verandering en in 2003 hebben de veertien gemeenten besloten door te gaan met de verplichtende samenwerking op Twentse schaal onder het regime van de Wgr-plus.<sup>6</sup>

In 2005 hebben de veertien gemeenten gesproken over de ‘vernieuwing van de samenwerking Twente’. De regioraad heeft toen besloten tot de instelling van twee bestuurscommissies (Bestuurscommissie Netwerkstad en Bestuurscommissie Landelijke gemeenten). De finale besluitvorming vond plaats in de regioraad van 21 maart 2007.

In tegenstelling tot wat wel eens wordt gesuggereerd zijn door de wijziging van de wet voor de desbetreffende regio's géén nieuwe taken bijgekomen. Er is er wel een taak vervallen met ingang van 1 januari 2008, namelijk de verplichte opstelling van een regionale structuurvisie. Die verplichting geldt niet langer voor de Wgr+ regio's.<sup>7</sup>

Voor een beknopt overzicht van de huidige taken en bevoegden van WGR-plusregio's en de toepassing in Twente wordt verwezen naar bijlage 1. Een deel van de taken is verplicht en een deel is facultatief in te vullen. Dit wordt in het overzicht aangegeven.

De praktijk binnen Regio Twente is dat regionaal economische ontwikkeling en mobiliteitsbeleid via het Regionaal Economisch OntwikkelingsPlan (REOP) respectievelijk het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) regiobreed zijn ingevuld (via eerdere unanieme besluitvorming in de regioraad). De invulling van de facultatieve taak grondbeleid beperkt zich tot het stedelijk gebied en hiervoor is de Bestuurscommissie NT verantwoordelijk.

De belangrijkste Wgr-plustaken liggen op het terrein van verkeer en vervoer. Op dit taakveld zijn namelijk bevoegdheden, verantwoordelijkheden en middelen gedecentraliseerd van rijk (het ging om van oorsprong rijkstaken en niet om gemeentelijke of provinciale taken) naar Regio Twente. De al eerder genoemde bijlage 1 geeft inzicht in de concrete taken en bevoegdheden op het terrein van verkeer en vervoer. Gepaard met de overdracht van rijkstaken en bevoegdheden gaan er naar de plusregio's ook rijksmiddelen. Van welke middelen de Twentse gemeenten de afgelopen jaren gebruik hebben gemaakt is in bijlage 2 opgenomen

## **3. Modaliteitendiscussie over verkeer en vervoer**

Theoretisch zijn er diverse modaliteiten denkbaar om de bevoegdheden op het terrein van verkeer en vervoer (en daarmee het zijn van een vervoerautoriteit) op de schaal van Twente invulling te geven.

---

<sup>5</sup> Bij de start van de plusregio's hadden deze ook taken en bevoegdheden op het terrein van de ruimtelijke ordening. Bij de inwerkingtreding van de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening in 2008 zijn deze taken en bevoegdheden bij de provincie neergelegd.

<sup>6</sup> Zie hiervoor evaluatierapport van Berenschot van begin deze eeuw: bouwstenen voor rendement van samenwerking in Twente.

<sup>7</sup> Dat was voor de regioraad van Twente in 2008 de aanleiding om het proces om te komen tot een regionale structuurvisie te beëindigen.

De eerste vorm is de huidige vorm: Regio Twente is vervoerautoriteit: iets wat ze al jarenlang tot volle tevredenheid van de veertien gemeenten uitvoert. De beschikbare rijksmiddelen worden al vele jaren efficiënt en effectief ingezet voor diverse projecten in de veertien Twentse gemeenten.

Een aantal gemeenten (Dinkelland, Tubbergen, Wierden, Losser en Hellendoorn) heeft in een gesprek met een delegatie van het DB in de zomer van 2009 aangegeven dat zij naast de huidige vorm nog andere modaliteiten rondom verkeer en vervoer in beeld gebracht willen zien.. Het gaat dan om de volgende "modaliteiten" voor verkeer en vervoer:

- a) NT heeft de plusstatus en voor verkeer en vervoer en is er een andere vervoerautoriteit voor de overige gemeenten in Twente;
- b) NT heeft plusstatus en voor de rest van Twente is de provincie verantwoordelijke autoriteit als het gaat om verkeer en vervoer;
- c) Provincie is verantwoordelijke vervoersautoriteit.

*Ad. A. NT heeft plusstatus en voor verkeer en vervoer en er is een vervoerautoriteit voor de overige gemeenten op Twentse schaal*

In deze variant zouden de vijf netwerksteden beschikken over de bevoegdheden op het gebied van verkeer en vervoer. Dat betekent dat de vijf gemeenten o.a. een regionaal verkeer- en vervoerplan opstellen en verantwoordelijk zijn voor het openbaar vervoer in het stedelijk gebied. Regio Twente zou dan voor de overige gemeenten vervoerautoriteit zijn.

Deze variant spoort niet met de essentie van een regionale vervoerautoriteit: immers dan gaat het om samenhang tussen steden en de landelijke omgeving. Verder noodzaakt deze variant tot strakke afstemming tussen NT en RT als het gaat om investeringen in verkeer en vervoer, wat gepaard gaat met extra bestuurlijke overleggen en rapportagevormen.

Daar komt nog bij dat niet zomaar de omvang van de vervoerautoriteit en daarmee de plusstatus ter discussie kan worden gesteld. Immers, de plusstatus en de verkeer- en vervoertaak zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het zijn van vervoersautoriteit is gekoppeld aan het zijn van Wgr-plusregio (stadsregio). Er zijn in Nederland naast de 7 stadsregio's en de 12 provincies (die buiten het gebied van de stadsregio's verantwoordelijk zijn voor regionaal verkeer en vervoer) geen regio's/gebieden met de status van vervoersautoriteit. Als de omvang of de status van het Wgr-plusregio wordt aangepast dan heeft dat als risico dat deze bijzondere status voor heel Twente als vervoerautoriteit volledig verloren gaat.

*Ad. B. NT heeft plusstatus en voor de overige gemeenten in Twente is de provincie verantwoordelijke autoriteit als het gaat om verkeer en vervoer*

In concreto betekent dit dat voor het gebied van de grote steden + Borne en Oldenzaal het bestuur van de Regio, cq de Bestuurscommissie Netwerkstad de rol van vervoersautoriteit uitoefent. De provincie is dan vervoerautoriteit voor de overige negen gemeenten.

Verkeer en vervoer houden echter niet op bij gemeentegrenzen. Het gebied van Regio Twente is een samenhangend gebied; het is een eenheid. En zoals al eerder gemeld voor de toekenning van de status van Wgr-plusregio is de relatie en samenhang tussen stad en het omliggende gebied een belangrijk criterium (zie eerdere toelichting op het doel van de wet).

Dat er ergens gemeentegrenzen liggen is in feite in het dagelijks leven van de Twentse burger niet relevant. Wonen, werken studeren, recreëren gaat kriskras door heel Twente. Voor verkeer en vervoer geldt dat heel sterk. Voor de inwoner van Twente is bepalend of hij of zij in een redelijke tijd en veilig op school, werk, of thuis kan komen.

Vanaf het ontstaan van Regio Twente (1994) als vervoerautoriteit heeft de regio ingespeeld op de samenhang binnen het regionaal verkeers- en vervoersysteem voor het gehele grondgebied van Twente. Concrete voorbeelden daarvan zijn, Twente Mobiel (samenhangend wegnetwerk), Agglonet Twente (hoogwaardig regionaal OV-systeem), Project fietssnelweg, Regionaal halte- en toegankelijkheidsplan, Regiotaxi etc. Daar waar sprake was van grensoverschrijdende relaties zijn afspraken gemaakt met de provincies Overijssel en Gelderland. Zo heeft de provincie Overijssel de verantwoordelijkheid voor haar deel van de spoorlijn Almelo-Mariënberg overgedragen aan Regio Twente. Dat zelfde heeft de provincie Gelderland gedaan voor de spoorlijn Zutphen-Hengelo-Oldenzaal. Dat zelfde is voor enkele buslijnen gedaan.

Onderscheid maken tussen het stedelijk gebied (Netwerkstadgemeenten) als vervoersautoriteit en overig Twente veroorzaakt een knip in de regionale samenhang. Vooral binnen het openbaar vervoer zal dit consequenties hebben. De relaties tussen de steden onderling en tussen de steden en het

gebied eromheen zijn heel sterk. De regionale buslijnen worden nu vanuit de stedelijke centra bediend. Ook in de situatie, waarin NT vervoersautoriteit is en de provincie in het gebied daarbuiten, zullen die relaties blijven en zal de streekbus vanuit het stedelijk gebied worden bediend. Er zijn in die situatie de nodige praktische en financiële problemen op te lossen. Zo rijdt een streekbus voor een deel in de stad en een deel daarbuiten. De ene passagier stapt in de binnenstad in en stapt elders aan de rand van de stad uit. Een ander stapt in de stad in en rijdt mee naar een plaats in het omliggende gebied. In beide gevallen behoort de opbrengst bij de streekvervoerder (dat is in deze situatie een ander dan de stadsvervoerder) te komen (maar dat gebeurt niet). In theorie zou de passagier, die vanuit de stad naar een omliggende plaats reist, bij de stadsgrens moeten overstappen op de streekbus om de nieuwe situatie duidelijk te maken. In de huidige situatie maakt het geen verschil.

Uiteraard is niets onmogelijk, maar de afgelopen 15 jaar van één Twentse vervoersautoriteit heeft aangetoond dat de regionale bereikbaarheid en veiligheid het best gediend zijn met een samenhangend regionaal mobiliteitsbeleid. De afgelopen 15 jaar heeft eveneens bewezen dat er een breed draagvlak is bij alle Twentse gemeenten. De Twentse gemeenten hebben dit taakveld en de wijze waarop het werd uitgevoerd altijd positief gewaardeerd.

Voorts is het goed op te merken dat bij de taakuitoefening niet wordt gekeken naar van wie een project afkomstig is. De aard van de (regionale) problematiek is altijd leidend geweest voor bijvoorbeeld toekenning van BDU-subsidies en de transparantie in de beoordeling van projecten is altijd positief gewaardeerd door alle veertien gemeenten. Ook was er steeds sprake van unanimiteit in besluitvorming als het ging om de toedeling van middelen voor infrastructurele werken.

Er zit ook nóg een ander praktisch probleem aan een dergelijke constructie. De huidige systematiek van de landelijke BDU-verdeelsleutel veroorzaakt dat het overgrote deel van de BDU wordt gegenereerd in de steden (o.a. door adressendichtheid, stedelijkheid en inwonertal). In geval deze constructie wordt gekozen zal het overgrote deel van de BDU binnen Twente blijven. Dat betekent dat de provincie Overijssel, die dan vervoersautoriteit buiten de Netwerkstad zou worden, het moet doen met het restant van de Twentse BDU.

#### *Ad C. Provincie is de verantwoordelijke vervoersautoriteit*

Wat zal dit (in de praktijk) betekenen?

1. Dat Twente geen Wgr-plus regio meer is. Twente verliest zijn huidige status; verkeer en vervoer is namelijk het hoofdonderdeel van die status.
2. De provincie wordt beleidsmatig verantwoordelijk voor het verkeers- en vervoersbeleid in Twente. Dit betekent dat het beleid wordt vastgesteld door "Zwolle". Provinciale Staten van Overijssel stellen de beleidskaders vast. Gedeputeerde Staten zijn voor de dagelijkse gang van zaken verantwoordelijk. Er zou hooguit nog wat "doorgedecentraliseerd" kunnen worden naar de regio (waar dan geen platform meer voor is); maar de Twentse gemeenten gaan er zelf niet meer over.
3. Strategische degradatie. Op grond van onze Wgr-plusstatus is thans sprake van zogenaamde rijksonmiddellijkheid. De Twentse gemeenten praten rechtstreeks met het rijk, krijgen rechtstreeks geld van het rijk en staan als zodanig klip en klaar in de rijksnota's genoemd. Vooral ook in relatie tot het MIRT is het van belang dat Twente een partner is en blijft voor het rijk (lees de departementen VROM, LNV, V&W en EZ). Een groot deel van deze preferenties zal verdwijnen. In het kader van het MIRT is Twente een van de vier partijen; het stelt de Twentse gemeenten in staat zelf regionale opgaven, problemen of projecten te agenderen voor het bestuurlijk overleg. Ingeval we onze status verliezen, worden we afhankelijk van anderen (i.c. de provincie). Als het ons gegund wordt zullen we misschien mogen aanzitten. Dat betekent dat Twente in het "Haagse" (zowel op departementaal als op politiek parlementair niveau) geen partij meer is. Vanuit "Den Haag" is er nu al relatief veel aandacht voor de Randstad. Wanneer we onze status verliezen zal aandacht voor Twente wegzakken. We zijn dan weg uit de eredivisie.
4. Geen rechtstreeks geld (BDU) meer uit Den Haag. De BDU gaat in deze variant rechtstreeks naar de provincie. Het BDU bestedingsplan zal jaarlijks door GS worden vastgesteld. De gemeentelijke betrokkenheid, die nu binnen onze regio direct en intensief is, zal verminderen zo niet verdwijnen. Niet duidelijk is wat dan de gemeentelijke invloed zal zijn (het gaat in die situatie om 25 gemeenten). Hooguit zullen de BDU middelen via de provincie gaan lopen. Het moet echter nog maar afgewacht worden of, en zo ja op welke wijze, de provincie deze middelen doorsluist naar Twente.
5. De BDU die we nu jaarlijks ontvangen wordt vrijwel volledig besteed aan concrete projecten (m.n. OV, infra en verkeersveiligheid). Een deel van die projecten wordt echter niet direct

uitgevoerd in het jaar waarin de reservering is gedaan (dat geldt met name voor grotere (rijks)projecten zoals bijv. de N18). Dit betekent dat een groot bedrag aan BDU weliswaar verplicht is, maar zich nog wel in kas bevindt. Deze BDU middelen spelen een heel belangrijke rol binnen de financieringsstructuur van de Regio. Zo geschiedt de gehele voorfinanciering van projecten van de Agenda van Twente vanuit de BDU-middelen. Binnen de wettelijke randvoorwaarden van de wet BDU komt een deel van rentebaten over de BDU ten gunste van de gemeenten (een deel moet wettelijk aan de BDU worden gevoegd). In geval de BDU overgaat naar de provincie zal het gehele treasurymanagement verdwijnen en zullen eventuele rentebaten in provinciekas verdwijnen.

6. In de afgelopen jaren hebben we als Regio Twente veel extra geld gekregen van het rijk (zie ook bijlage 2). In totaal gaat het om een bedrag van ruim € 60 mln. Afhankelijk van de aard van de desbetreffende regeling of doelmittelen zijn die extra middelen ingezet voor heel Twente. Zo heeft de gemeente Dinkelland een bedrag van ca. € 4,5 mln. uit deze extra regionale middelen ontvangen voor het realiseren van de rondweg Denekamp. Zonder deze extra bijdrage kon deze weg niet worden aangelegd.  
Ingeval Twente z'n Wgr-plusstatus en dus ook de status als gebiedsautoriteit verliest, zal Twente vrijwel geheel verstoken zijn van deze extra middelen. De afgelopen jaren hebben geleerd dat extra middelen worden verdeeld over de diverse vervoerautoriteiten waarbij de wijze van verdelen niet altijd even transparant is. Bij een bijzondere regeling of doelmittelen zal het zeker niet zo zijn dat Overijssel het Twentse deel er een op een bij krijgt. Daarmee droogt een belangrijke middelenbron op.
7. De uitvoering van de regionale verkeers- en vervoerstaak wordt door Regio Twente met een minimum aan kosten (in de zin van ambtelijk capaciteit en overhead) uitgevoerd. Ca. 8 fte. voor uitvoering van de verkeers- en vervoerstaak wordt ten laste gebracht van de BDU. Een eerder uitgevoerde benchmark tussen een aantal decentrale overheden laat zien dat de ambtelijke bezetting voor de dezelfde taakuitoefening bij de provincies verhoudingsgewijs veel hoger is. Dat betekent dat relatief meer middelen beschikbaar zijn voor concrete projecten, e.d. in Twente.
8. Eigen BDU-middelen bieden ook de mogelijkheid deze middelen strategisch in te zetten. Een voorbeeld hiervan is de gang van zaken rond de financiering van de verbetering van de Rijksweg N18 (gedeelte Enschede- Groenlo). Op basis van een flinke bijdrage van de provincie Gelderland werd in 2004 door de minister van V&W in het MIT-overleg € 50 mln. aan rijksmiddelen toegezegd. In dat overleg werd voorts afgesproken dat wanneer extra regionaal geld beschikbaar zou komen ook van rijkszijde extra geld beschikbaar zou worden gesteld. Met het oog hierop heeft de Regio in 2005 € 5 mln. ter beschikking gesteld uit de BDU. Samen met de bijdrage van de direct betrokken gemeenten (Enschede en Haaksbergen) kwam een totaalbedrag van € 15 mln. beschikbaar. De beschikbaarstelling van dit bedrag was voor de provincie Overijssel aanleiding ditzelfde bedrag vanuit provinciale middelen beschikbaar te stellen. In het opvolgende MIT-overleg van november 2005 stelde de minister van V&W € 73 mln. voor de N 18 beschikbaar, waardoor de realisatie financieel vrijwel rond kwam. Voor de Rijksweg 35 (gedeelte Wierden-Nijverdal) wordt dezelfde tactiek bewandeld.

Om een indruk te krijgen van de betrokkenheid van de gemeenten bij diverse mobiliteitsprojecten is hieronder een overzicht opgenomen aan welke projecten welke gemeenten deelnemen. Het blijkt dat aan nagenoeg alle projecten alle veertien gemeenten deelnemen.

*.Betrokkenheid gemeenten bij diverse mobiliteitsprojecten:*

- Halte- en toegankelijkheidsplannen OV: alle veertien gemeenten
- Project Fietssnelweg (acht gemeenten; mogelijk nog uit te breiden);
- Twente mobiel: alle veertien gemeenten;
- Verbeteringen in het OV: alle veertien gemeenten;
- Regiotaxi: alle veertien gemeenten;
- Rijksinfra: direct (grondgebied) elf gemeenten; indirect: alle veertien gemeenten;
- Knelpunten goederenvervoer: alle veertien gemeenten;
- HOV: de steden;
- Bijdragen aan spoortunnels: afhankelijk rol weginfrastructuur in regionaal netwerk
- Regionaal verkeersmodel: alle veertien gemeenten
- Verkeersveiligheid: alle veertien gemeenten (budgetten groepsgewijs worden verdeeld)
- Regionaal Mobiliteitsfonds: alle veertien gemeenten.

#### 4. Het Twentse Wgr-plus model

##### *Handhaven plusstatus voor Twente*

Het DB vindt de plusstatus voor Twente van wezenlijk belang voor de positionering en de ontwikkelingen in Twente. Immers; de plusstatus levert maatschappelijk rendement voor de inwoners van Twente. De taken en bevoegdheden op het terrein van verkeer en vervoer die Regio Twente al jarenlang uitvoert in nauwe samenwerking met de veertien gemeenten hebben veel impact op het goed stroomlijnen van de mobiliteit voor de burgers in Twente. De bussen rijden zeer frequent en op tijd, de regiotaxi is in alle gemeenten een veel gebruikte voorziening, de investeringen in de infrastructuur (snelwegen, rondwegen, tunnels, viaducten etc) hebben veel bijgedragen aan een vloeiend verloop van het verkeer en aan een verbetering van de verkeersveiligheid en diverse spoorlijnen zijn verder doorontwikkeld.

Een tweede reden waarom het DB de plusstatus voor Twente wil behouden is dat Twente bestuurlijk rechtstreeks aan tafel te zitten met het kabinet en met de rijksoverheid. De rijksoverheid denkt steeds meer regionaal, bijvoorbeeld door budgetten en rijksinvesteringen te koppelen aan Wgr-plus regio's en provincies in Nederland. Twente als geheel is door het rijk aangewezen als nationaal stedelijk netwerk. Daarmee geeft het rijk aan dat Twente van belang is voor BV Nederland (A1-Berlijnlijn) en op dit moment ook het project A1-zone inclusief de innovatiedriehoek als MIRT-verkenning. Het rijk participeert hier ook rechtstreeks in. De portefeuillehouder V&V onderhandelt namens de veertien gemeenten rechtstreeks met de betrokken bewindspersonen over het MIRT, waarin de grote opgaven en rijksinvesteringen voor Twente aan de orde komen. Daarnaast is Twente pilotregio voor Nederland als het gaat om de aanpak van jeugdwerkloosheid en ontvangt zij rechtstreeks rijksmiddelen hiervoor. Regio Twente heeft door de plusstatus een duidelijke voorsprong als het gaat om de verbindingen met de rijksoverheid en omdat actief gebruik gemaakt kan worden van de aanwezige rechtspersoon. Andere regio's zonder die status lopen vertraging op omdat ze niet rechtstreeks met de rijksoverheid aan tafel zitten en kunnen daardoor minder slagvaardig werken.

Er zijn meer successen te melden als het gaat om het functioneren van Regio Twente als Wgr-plus regio. Het REOP (een taak die aan de Wgr plus regio bij wet is opgedragen) en daarop voortbouwend de Agenda van Twente en de Innovatieroute als belangrijke investeringsprogramma's met projecten van en voor alle veertien gemeenten is een belangrijke impuls voor de versterking van het sociaal-economisch klimaat van Twente en voor versterking van de werkgelegenheid van Twente. Bij de aanpak van de economische recessie heeft Regio Twente het initiatief genomen, samen met de Kamer van Koophandel, om actief samen te werken met bedrijfsleven, kennisinstellingen en andere organisaties in Twente: er is veel belangstelling in Nederland voor onze aanpak. Het project startersondersteuning heeft gezorgd voor een toename van het aantal starters. De toeristische omzet (voortkomend uit het REOP en AvT) is de afgelopen jaren gegroeid: het aantal toeristen is toegenomen en het aantal bedrijven en daarmee werkgelegenheid in die branche gestegen. Het Twentse arbeidsmarktplan (ook een van de uitingen van de REOP), inclusief de aanpak jeugdwerkloosheid is volop in uitvoering en gaat leiden tot een substantiële groei in werkgelegenheid. Daar hebben de gemeenten elkaar hard bij nodig, wanneer gekeken wordt naar pendelcijfers (meeste werkgelegenheid is in de grotere gemeenten, meeste inwoners van de landelijke gemeenten werken in het stedelijk gebied) en werkloosheidscijfers (in de kleinere gemeenten is naar verhouding een grotere stijging van de werkloosheid dan in de grotere gemeenten). Tot slot nog aandacht voor het project DC Noise: een project waar Twente leadpartner is en dat antwoorden zal geven op de vraag hoe om te gaan met krimp van de bevolking, die zich eerst in de landelijke gemeenten aan de randen van Twente zal voordoen.

Deze inhoudelijke verworvenheden op de terreinen verkeer en vervoer en economische versterking en ruimtelijke kwaliteit hangen samen met elkaar en vormen het fundament voor de Agenda van Twente. Het is ondenkbaar een splitsing aan te brengen tussen bijvoorbeeld maatregelen op verkeer en vervoer en economische maatregelen.

Een andere reden om de plusstatus te handhaven is dat als Twente de status verliest, zij enerzijds veel rijksgeld kwijt zal raken (want het is maar de vraag of Twente eenzelfde bedrag gaat ontvangen als de financiering via de provincie verloopt) en anderzijds goed lopende projecten ofwel stopgezet moeten worden ofwel ernstig vertraagd gaan worden vanwege ontvlechting, aanpassing opdrachtgeverschap, andere verantwoordingssystematiek etc.

Tot slot: de provincies Overijssel en Gelderland werken steeds intensiever samen en trekken ook steeds meer op met de beide Wgr-plus regio's om gezamenlijk belangen te behartigen. Het is niet

ondenkbaar dat deze samenwerking op termijn leidt tot steeds verdergaande organisatorische binding in de vorm van een landsdeel Oost. De afstand tussen de gemeentebestuurders en de provincie wordt daarmee veel groter en een sterke Twentse samenwerking kan hierin een grote rol spelen om de belangen van de Twentse gemeenten optimaal te behartigen.

Gezien het succesvol functioneren van Regio Twente als Wgr-plus en het behaalde rendement op de verschillende onderdelen vindt het DB dat deze wettelijke constructie zeker geprolongeed moet worden en zal het DB zich inzetten om de plusstatus te handhaven.

#### *Toepassing van differentiatieartikel*

De Wgr kent een differentiatieartikel (artikel 112) die het mogelijk maakt dat een deel van de gemeenten een bepaalde taak of bevoegdheid oppakken

Het DB is van mening dat het differentiatieartikel nog meer kan worden toegepast en dat aan clusters van gemeenten bepaalde plusbevoegdheid kunnen worden overgedragen. Het gaat dan in het bijzonder om de gemeenten in het stedelijk gebied (NT). NT past het differentiatie-artikel in de praktijk al concreet toe als het gaat om grondbeleid. De NT-gemeenten hebben gezamenlijk grondprijzen vastgesteld in de colleges en in de raden van de vijf gemeenten.

Andere plusbevoegdheden die kunnen worden overgedragen aan NT zijn uitoefenen bijvoorbeeld de overige bevoegdheden op terrein van grondbeleid, bevoegdheden in kader van bedrijventerreinen en kantoorlocaties en acquisitiebeleid gericht op bedrijvenvestiging in stedelijk gebied.<sup>8</sup> Daarnaast is het goed voorstelbaar dat de NT-gemeenten onderling in de BC NT verplichtende afspraken maken op het gebied van ruimtelijke ordening (woningbouw en bedrijventerreinen). Het gaat hier overigens niet om een plusbevoegdheid, want die heeft de Wgr-plus niet meer als gevolg van de invoering van de WRO.<sup>9</sup>

NT geeft door het toepassen van het differentiatie-artikel invulling aan het verplichtend karakter van samenwerking. De besluitvorming hierover komt aan de orde in de BC NT en in de colleges van B&W en de gemeenteraden van de vijf gemeenten. Het DB en de regioraad gaan niet over deze aan NT overgedragen bevoegdheden en hebben in de besluitvorming over deze onderwerpen dan ook geen rol in.

Bij de wettelijke taken die de plusregio's opgedragen hebben gekregen zit ook het opstellen en vaststellen van een regionaal milieubeleidsplan en een milieuprogramma. Deze taak heeft Regio Twente tot dusverre niet opgepakt. Dat doen we pas als de gemeenten hiervoor initiatief nemen en de Regio vragen hierin een rol te vervullen (samenwerking van onderop).

Samenvattend is het DB van mening dat de Wgr-plus status gehandhaafd moet worden voor Twente en dat het differentiatieartikel uit de Wgr meer kan worden toegepast voor de NT-gemeenten.

## **5. Vervolgproces**

Deze notitie zal op 25 november besproken worden met de vijf gemeenten en vervolgens tijdens een informele regioraad op 8 december. Voor deze informele regioraad zullen ook de colleges van B&W van de veertien gemeenten worden uitgenodigd.

---

<sup>8</sup> Vier van de vijf gemeenten van NT hebben in het kader van een gezamenlijk acquisitiebeleid in de zomer van 2009 een magazine uitgebracht bedoeld voor het bedrijfsleven. Zie overigens bijlage 1 voor een verdere detaillering van de bevoegdheden.

<sup>9</sup> In de praktijk geven de NT-gemeenten hier ook al invulling aan door bijvoorbeeld zo veel mogelijk gezamenlijk als NT prestatieafspraken te maken met de provincie rondom de woningbouw.

## OVERZICHT TAKEN EN BEVOEGDHEDEN OP GROND WGR-PLUS

Taakveld	Taak/bevoegdheid	Wettelijke basis	Aard	Opmerking
<b>Economische Zaken</b>	Periodiek opstellen regionaal-economische ontwikkelingsstrategie.	Artikel 118, sub a Wgr	Verplicht	Op 27 november 2004 heeft regionaal REOP vastgesteld. In relatie hiermee kan ook de Agenda van Twente worden gezien.
	Aangeven beleid ter zake uitoefening bevoegdheden m.b.t. bedrijventerreinen, kantoorlocaties en detailhandelsvoorzieningen van regionaal belang.	Artikel 118, sub b Wgr	Verplicht	Regio Twente inventariseert jaarlijks bij de gemeenten de uitgifte van bedrijventerreinen en rapporteert daarover. Regio Twente inventariseert het gemeentelijk beleid dat door het dagelijks bestuur als kwantitatief kader voor Twente wordt vastgesteld en aan GS wordt toegestuurd.
	Op hoofdlijnen vaststellen regionaal promotie- en acquisitiebeleid gericht op bedrijfsvestiging en toerisme.	Artikel 118, sub c Wgr	Verplicht	Uitwerking via Twente-positionering en Twents Bureau voor Toerisme
<b>Grondbeleid</b>	Geven voorschriften m.b.t. het door gemeenten in de regio verwerven en uitgeven van gronden, aanleg van voorzieningen van openbaar nut, verhaal van kosten daarvan, alsmede de mate waarin financiële gevolgen worden verdeeld over gemeenten in regio.	Artikel 119, lid 1 Wgr	Facultatief	Op basis artikel 112 Wgr overgedragen aan bestuurscommissie Netwerkstad.
	Aanwijzen gebieden t.a.v. waarvan algemeen bestuur kan bepalen dat verwerving en uitgifte van gronden, aanleg van voorzieningen van openbaar nut, alsmede verhaal van kosten daarvan, uitsluitend door of vanwege bestuur regio kan plaatsvinden.	Artikel 119, lid 2 Wgr	Facultatief	Op basis artikel 112 Wgr overgedragen aan bestuurscommissie Netwerkstad.
	Geven voorschriften door bestuur regio m.b.t. onderhoud en beheer gronden als bedoeld in artikel 119, leden 1 en 2 Wgr.	Artikel 119, lid 3 Wgr	Facultatief	Op basis artikel 112 Wgr overgedragen aan bestuurscommissie Netwerkstad.
<b>Volkshuisvesting</b>	Vaststellen huisvestingsverordening door algemeen bestuur	Artikel 2, lid 3 Huisvestingswet	Facultatief	Hieraan wordt alleen invulling gegeven op verzoek gemeenten



Taakveld	Taak/bevoegdheid	Wettelijke basis	Aard	Opmerking
	i.p.v. gemeenteraad			middels vaststelling partiële verordeningen die alleen voor de betreffende gemeenten gelden.
	Diverse bevoegdheden m.b.t. taakstelling huisvesting statushouders	Artikel 60g Huisvestingswet	Verplicht/Facultatief	Door minister VROM per gemeente vastgestelde taakstelling wordt aan gemeenten opgelegd.
<b>Milieu</b>	Vaststellen regionaal milieubeleidsplan door algemeen bestuur.	Facultatief	Artikel 4.15a, lid 1 Wet milieubeheer	Wordt geen gebruik van gemaakt.
	Vaststellen regionaal milieuprogramma (mede op basis wettelijke taken)	Verplicht	Artikel 4.15b, lid 1 Wet milieubeheer	Wordt niet toe overgegaan omdat Regio Twente geen wettelijke taken heeft.
<b>Verkeer en Vervoer</b>	Vaststellen regionaal verkeers- en vervoersplan.	Verplicht	Artikel 16 Planwet verkeer en vervoer	Laatste versie op 27 juni 2008 door regiaraad vastgesteld.
	Betrekken bestuur regio bij voorbereiding Tracénota.	Verplichting minister V&W	Artikel 3, lid 2 Tracéwet	
	Verlenen bijdrage aan regionaal mobiliteitsfonds indien een dergelijk fonds door regio tot stand is gebracht	Bevoegdheid minister V&W	Artikel 28 Wet bereikbaarheid mobiliteit	Regio Twente heeft dit fonds t.b.v. enkele projecten ingesteld en van minister V&W bijdragen ontvangen.
	Verlenen subsidie uit infrastructuurfonds aan regio t.b.v. financiering infrastructuur	Bevoegdheid minister V&W	Artikel 8, lid 2 Wet infrastructuurfonds	
	Verantwoordelijkheid voor openbaar vervoer (dagelijks bestuur)	Verplicht	Diverse artikelen Wet en Besluit personenvervoer 2000	