

OPROEPING
voor de op 18 november 2015 vanaf 19.30 uur
in de raadzaal van het stadhuis te houden
vergadering van de Raad der gemeente Hengelo

AGENDA:

				Port.H.	Tijd:
A	Algemeen				
	A01	Opening			
	A02	Vaststellen agenda			
	A03	Vragenkwartier (zie art. 46 Reglement van Orde voor de Gemeenteraad)			15 min.
	A04	Bestuurlijke actualiteiten (van het college)			15 min.
B		Hamerstukken			min.
	B01	Verordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden 2015	1071979	Schoonhoven	
	B02	Kredietaanvraag realisatiefase 'Sports Centre Hengelo' fase 2	1078045	Bron	
	B03	Regionale visie op vervoer	1096481	Bron/ Schoonhoven	
	B04	Herstructureringsplan Westermaat Zuid-west	1096543	Ten Heuw	
C		Voorstellen met tussenkomst van de Politieke Markt			min.
	C01	Motie Koopzondagen	1103736	Ten Heuw	
	C02	Instellen Bedrijveninvesteringszone (BIZ) centrum (gebruikers voor objecten in de binnenstad)	1099760	Ten Heuw	
	C03	Instellen Bedrijven investeringszone eigenaren van objecten van binnenstad voor periode 2016 - 2020.	1099761	Ten Heuw	
D		Voorstellen zonder tussenkomst van de Politieke Markt			
	D01	7 ^e wijziging Beleidsbegroting 2015	1099334	Elferink	

Hengelo, 2 november 2015
De voorzitter van de raad,

De heer S.W.J.G. Schelberg

Behandelveorstel

Onderwerp	Verordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden 2015		
Zaaknummer	1071979	Portefeuillehouder	Lukas Schoonhoven
Belangrijkste beslis / - bespreekpunten	Er zijn wijzigingen waarin keuzes gemaakt kunnen worden, rond de onderwerpen: - Vergoeding voor de werkzaamheden van raadsleden (niet gekozen voor de presentiegeld regeling); - Een hogere vergoeding voor de fractievertegenwoordigers per commissievergadering te geven, (is in dit voorstel niet voor gekozen).		
Historie	Het voorstel beschrijft enige <u>landelijke</u> wijzigingen in de rechtspositie rond wethouders, raads- en commissieleden. Die landelijke wijzigingen zijn inmiddels al doorgevoerd, en daartoe is deze verordening niet bedoeld. \ Daarnaast zijn er verplichte wijzigingen die wijzigingen die we op lokaal niveau moeten vaststellen in de verordening. Bijvoorbeeld de vergoeding voor de fractievertegenwoordigers voor het bijwonen van 'commissievergaderingen', dat zijn in Hengelo de politieke markten. Er zijn wijzigingen waarin keuzes gemaakt kunnen zijn rond de onderwerpen, zie hierboven onder beslispunten. Het voorstel is besproken en toegelicht aan de fractievoorzitters van de raad.		

Politieke Markt	Datum ---			
Voorzitter	Griffiemedewerker	Zaal	Domein	Duur
				min
Doel van de sessie	--			
Behandeladvies				
Spreekrecht publiek	ja ☐	nee ☐	duur:	

Raad	18 november 2015	
Doel van de sessie	Besluitvorming	
Behandeladvies	Hamerstuk: - Weinig beleidsruimte om anders te beslissen dan hier wordt voorgesteld; - De punten waarop een keuzemogelijkheid voorligt zijn besproken met de fractievoorzitters. -	
Spreekrecht publiek	nee	

RAADSBSLUIT



ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
1071979	Akman, Atia	PF-PO	Lukas Schoonhoven
ONDERWERP			
Verordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden 2015			

DE RAAD VAN DE GEMEENTE HENGelo BESLUIT:

De verordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden 2015 vast te stellen. Deze verordening vervangt de verordening rechtspositie raads- en commissieleden 2011.

PUBLIEKSVRIENDELIJKE SAMENVATTING

De raad stelt in deze verordening de rechten en plichten vast van wethouders, raads- en commissieleden. Dit is naar aanleiding van wijzigingen in de landelijke wetgeving. Het doel ervan is om de regels te moderniseren en te harmoniseren.

DE GEMEENTERAAD VAN HENGelo,

DATUM

De griffier

De voorzitter

RAADSADVIES

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
1071979	Akman, Atia	PF-PO	Lukas Schoonhoven
ONDERWERP			
Verordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden 2015			



PROGRAMMA / FACET-AGENDA

Niet van toepassing

AANLEIDING, DOEL EN WAT GING ER AAN VOORAF

Initiatief voorstel verordening

Er zijn landelijke wijzigingen in de rechtspositie van politieke ambtsdragers per 1 juli 2014. Het doel van deze wijzigingen is om de rechtspositie van de diverse politieke ambtsdragers te harmoniseren te moderniseren. De belangrijkste punten daaruit met betrekking tot raadsleden zijn:

1. Onkostenvergoeding. De onkostenvergoeding was € 337,06 bruto. Dat is sinds 1 juli 2014 € 165,- netto (ongeveer € 343,75 bruto). Dit is een vast en geharmoniseerd bedrag.
2. Vergoeding kosten contributie landelijke beroepsverenigingen. De gemeente vergoedt de kosten van het lidmaatschap van landelijke beroepsverenigingen met een professionaliseringsoogmerk. Dit onderdeel heeft terugwerkende kracht tot 27 maart 2014.
3. Er komt een tegemoetkoming kosten in de ziektekostenverzekering; voor 2014 is het bedrag gesteld op € 203,21 bruto per jaar. Dit bedrag wordt jaarlijks in december uitgekeerd.
4. Vergoeding onkosten dienstongeval, verbreding van de doelgroep en verduidelijking voorziening in verband met ziekte en andere schade als gevolg van een dienstongeval.
5. Introductie van grondslag vergoeding veiligheidsmaatregelen politieke ambtsdragers.
6. Een bepaling ter voorkoming van effecten in de samenloop van de vergoeding voor de werkzaamheden van raadsleden met een sociale zekerheidsuitkering.
7. Vaststelling van de vergoeding van raadsleden van vertrouwens-, rekenkamer- en onderzoekscommissies, op 5% van de vergoeding van de werkzaamheden van de raadsleden op jaarbasis.

Deze wijzigingen zijn reeds geïmplementeerd in de landelijke wetgeving, zoals de Gemeentewet en het Rechtspositiebesluit raads- en commissieleden. Met betrekking tot de overige wijzigingen kan er een tweedeling worden gemaakt tussen de verplichte bepalingen die je als raad moet opnemen in de verordening en waarbij je geen enkele keuzevrijheid hebt en de zogenaamde 'kan'-bepalingen. Alleen bij deze "kan" bepalingen is er ruimte voor lokale accenten.

De verordening Rechtspositie Wethouders, Raads- en commissieleden 2011 wordt daarom aangepast. Deze regelt bijvoorbeeld:

1. De hoogte, berekening en betaling van verschillende vergoedingen bv. voor het raadswerk, de commissievergaderingen maar ook de vaste vergoeding.
2. De reis- en verblijfkostenvergoedingen.
3. Scholing.
4. Verstrekking van een computer voor het raadswerk.

De huidige verordening maakt plaats voor een nieuwe Verordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden 2015.

INHOUD VAN HET VOORSTEL

1. Inleiding

Voor u ligt de Verordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden 2015 met een toelichting daarop. Deze verordening treedt in de plaats van de Verordening voorzieningen wethouders, raads- en commissieleden 2011. Bij de totstandkoming van de verordening is de voorbeeldverordening van de VNG

als uitgangspunt genomen tezamen met de huidige verordening. De voorbeeldverordening is aan gemeenten toegezonden als bijlage bij de VNG-ledenbrief van 16 juli 2014 (kenmerk ECWGO/U201401199).

2. Achtergrond verordening

De rechtspositie van raads- en commissieleden is neergelegd in de Gemeentewet en het Rechtspositiebesluit raads- en commissieleden. De rechtspositie van wethouders is neergelegd in de Gemeentewet, het Rechtspositiebesluit wethouders en de (ministeriële) Regeling rechtspositie wethouders. Daarnaast is voor wethouders in de Algemene pensioenwet politieke ambtsdragers (Appa) de uitkering na aftreden en het pensioen geregeld.

In zowel het Rechtspositiebesluit raads- en commissieleden als in het Rechtspositiebesluit wethouders is bepaald dat voor een aantal voorzieningen de raad een verordening dient vast te stellen. Deze voorzieningen liggen voornamelijk in de secundaire/aanvullende sfeer. Op grond van de artikelen 44 en 99 van de Gemeentewet moet aan elke vergoeding en tegemoetkoming een wettelijke bepaling ten grondslag liggen.

NB: De onderhavige Verordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden 2011 geldt niet voor de burgemeester. Voor deze politieke ambtsdrager zijn de voorzieningen uit de verordening al geregeld in de voor burgemeesters geldende rechtspositieregelingen.

Voor burgemeesters is de rechtspositie neergelegd in de Gemeentewet, het Rechtspositiebesluit burgemeesters en de (ministeriële) Regeling rechtspositie burgemeesters. De uitkering na ontslag is in de Appa geregeld. Voor hun pensioen zijn burgemeesters deelnemer aan de pensioenregeling van de Stichting Pensioenfonds ABP. Het is de bedoeling dat burgemeesters in de toekomst voor hun pensioen ook onder de Appa komen te vallen.

3. Herziening verordening

De gemeente Hengelo heeft voornoemde voorzieningen momenteel neergelegd in de Verordening voorzieningen wethouders, raads- en commissieleden 2011. Door vaststelling van de nieuwe Verordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden 2015 wordt de huidige verordening volledig aangepast aan de wijzigingen in het rechtspositiebesluiten.

Bij de nieuwe verordening is een toelichting geschreven. De toelichting maakt de verordening voor de gebruikers toegankelijker. Bij de totstandkoming ervan is gebruik gemaakt van de toelichtingen op de voorbeeldverordening van de VNG, de huidige verordening en voornoemde rechtspositiebesluiten.

4. Artikelsgewijs

Artikel 1: Begripsomschrijvingen

De definitie van commissie is beter omschreven en de definitie van commissielid is toegevoegd en uitgebreid met fractievertegenwoordigers.

Artikel 2: Vergoeding voor de werkzaamheden van raadsleden

De oude tekst is in het voorstel niet gewijzigd. Uw raad heeft de mogelijkheid om in dit artikel op te nemen dat maximaal 20% van de raadsvergoeding afhankelijk gesteld wordt van het aantal bijgewoonde raadsvergaderingen, de zogenaamde presentiegeld-regeling.

Gemaakte keuze:

Het werken met presentiegeld is in de gemeente Hengelo niet opportuun mede gelet op de forse tijdsinvestering die het raadswerk vergt. Bij het vaststellen van de verordening 2011 is door de raad bewust de keuze gemaakt om niet te werken met presentiegeld. Bij dit voorstel is dit opnieuw afgewogen en voorgesteld wordt om bij dit eerder ingenomen standpunt te blijven. Er zijn geen redenen om aan te nemen dat uw raad dat wil wijzigen. Van belang bij de gemaakte keuze is ook dat er geen onderscheid gemaakt kan worden tussen raadsleden en de reden van afwezigheid. Indien ervoor gekozen wordt om met presentiegeld te werken dan moet van ieder raadslid worden bijgehouden of deze wel of niet aanwezig is ongeacht de reden van afwezigheid.

De toelichting op artikel 2 is uitgebreid waarbij rekening is gehouden met de rechten van raadsleden die bepaalde uitkeringen ontvangen.

Artikel 3 oud: Onkostenvergoeding

Het oude artikel 3, dat handelde over de onkostenvergoeding vervalt in zijn geheel en is uit de verordening gehaald. De reden is dat onkostenvergoeding nu in de landelijke regelgeving is opgenomen en die geen ruimte biedt voor een andere keuze. De onkostenvergoeding bedraagt voor raadsleden €165, - per maand en is vastgesteld in het rechtspositiebesluit raads- en commissieleden.

Artikel 3: **Vergoeding voor het bijwonen van commissievergaderingen**

Dit gehele artikel is nieuw. Lid 1 en 2 zijn verplicht en regelen de vergoeding voor het bijwonen voor commissievergaderingen. Met commissieleden worden ook de fractievertegenwoordigers, die benoemd en beëdigd zijn door de raad en voorgedragen door de fractie, bedoeld.

Gemaakte keuze:

Het is mogelijk een hogere vergoeding vast te stellen, in het voorstel is hier niet voor gekozen.

Lid 3: In hoofdstuk IV van deze verordening is geregeld dat de vergoeding voor commissieleden (zoals de leden van de bezwarencommissie) een vastgesteld bedrag is. Lid 3 van dit artikel maakt dit mogelijk.

Artikelen 4, 5, 6 oud. De artikelen zijn ten behoeve van de leesbaarheid samengevoegd en vormen de nieuwe artikelen 4 en 5. Daarnaast is in artikel 5 lid 2 de nieuwe verplichte bepaling opgenomen m.b.t. de vereiste toestemming voor een excursie of reis naar het buitenland. In de oude verordening was dit nog niet geregeld. De voorgestelde regeling is verplicht, hierin zijn geen keuzemogelijkheden.

Artikel 6: **Scholing, cursus en excursie**

Lid 1: Dit artikel is nieuw en sluit aan bij de praktijk. Kosten gemoeid met scholing, cursus of excursie komen voor rekening van de fractie aangezien hier bij de bepaling van de hoogte van het budget van de fractieondersteuning rekening mee is gehouden.

Lid 3: Dit lid is nieuw en komt overeen met de modelverordening van de VNG.

Lid 4: Uw Raad kan regels opstellen met betrekking tot de maximale vergoeding.

Lid 5: Dit lid is nieuw en regelt de uitzonderingen, indien de kosten niet door de fractie gedekt worden.

Lid 7: Dit lid is nieuw en regelt dat de vergadering van fractievoorzitters de uiteindelijke beslissingsbevoegdheid heeft over scholingsaanvragen. Dit is overgenomen uit de modelverordening van de VNG.

Gemaakte keuze:

De verordening aan te laten sluiten bij de praktijk, namelijk dat kosten met betrekking tot scholing, cursussen en excursies door de fractie betaald worden aangezien er bij de bepaling van het budget van de fractieondersteuning rekening gehouden is met dergelijke kosten.

In het voorstel is ervoor gekozen om kosten van scholing die georganiseerd wordt door de beroepsvereniging van raadsleden of door de VNG altijd te vergoeden, gelet op het belang ervan voor raadsleden.

Artikel 7: **Computer**

Dit artikel is herzien en sluit aan bij de huidige praktijk. Er wordt een eenmalige vergoeding per raadsperiode verstrekt voor de aanschaf van een computer of het gebruik van een eigen computer.

Lid 1: Nieuw in het voorstel is de tegemoetkoming voor het gebruik van de eigen computer.

Lid 2: Hierin is de nieuwe verplichte bepaling opgenomen dat een aanvraag vergezeld van bewijsstukken bij de griffier moet worden ingediend.

Lid 4: is de terugbetaling geregeld, indien het raadslid voor het einde van de raadsperiode aftreedt.

Gemaakte keuze computer en internetverbinding:

In de rechtspositiebesluiten is geregeld dat politieke ambtsdragers recht hebben op beschikbaarstelling of vergoeding van een computer, bijbehorende apparatuur en software en vergoeding van de aanleg- en abonnementskosten voor de internetverbinding. In de huidige verordening gebeurde dit alleen op aanvraag, maar het gebruik van computers is zo gebruikelijk en essentieel geworden dat standaard een vergoeding wordt verstrekt danwel dat een computer ter beschikking gesteld worden. In de nieuwe verordening is dit vastgelegd, dit sluit ook aan op de huidige praktijk.

Het reeds aanwezig zijn van een internetverbinding is zo gebruikelijk dat de aanleg en abonnementskosten niet meer vergoed worden. In de praktijk gebeurde dat overigens ook al niet meer, de verordening is daarom ook op dit punt aangepast.

Artikel 8: **Fiets woon-werkverkeer**

Dit artikel is ongewijzigd. De cafetariaregeling wordt echter aangepast naar aanleiding van de werkkostenregeling. Wanneer en welke gevolgen dit exact heeft is nog niet bekend.

Artikel 9: **Werkkostenregeling**

Dit artikel is nieuw en noodzakelijk in verband met de invoering van de werkkostenregeling te zijner tijd.

Artikel 10 is ongewijzigd.

Artikel 9 oud: Spaarloonregeling / levensloopregeling

Dit artikel is vervallen omdat de spaarloonregeling is afgeschaft.

Artikel 12 oud: Compensatie korting werkloosheidsuitkering

Dit artikel is vervallen omdat de inhoud daarvan verplichtend is vastgelegd in het Rechtspositiebesluit.

Artikel 13 oud: Voorzieningen bij ontslag wegens zwangerschap en bevalling of ziekte

Dit artikel is vervallen omdat de inhoud ervan al bij of krachtens de wet dwingendrechtelijk is geregeld.

Artikel 14 oud: Onkostenvergoeding

Dit artikel handelde over de onkostenvergoeding en vervalt geheel. De reden is dat landelijke afspraken zijn gemaakt die verplicht zijn en die geen enkele keuzemogelijkheid geven. De onkostenvergoeding bedraagt voor wethouders €345, - per maand en is vastgesteld in het rechtspositiebesluit wethouders.

Artikel 11: Reiskosten

Dit is het oude artikel 15.

Gemaakte keuze:

Aan dit artikel is een nieuw lid 2 toegevoegd. Deze beperking bestond al maar was nog niet verwerkt in de verordening.

Artikelen 12 t/m 15 zijn ongewijzigd. Dit waren de oude artikelen 16 t/m 19.

Artikel 16: Computer en internetverbinding

Dit is het oude artikel 20.

Gemaakte keuze computer en internetverbinding:

In de rechtspositiebesluiten is geregeld dat politieke ambtsdragers recht hebben op beschikbaarstelling of vergoeding van een computer, bijbehorende apparatuur en software en vergoeding van de aanleg- en abonnementskosten voor de internetverbinding. In de huidige verordening gebeurde dit alleen op aanvraag, maar het gebruik van computers is zo gebruikelijk en essentieel geworden dat deze inmiddels standaard ter beschikking gesteld worden. In de nieuwe verordening is dit vastgelegd. Het reeds aanwezig zijn van een internetverbinding is zo gebruikelijk dat de aanleg en abonnementskosten niet meer vergoed worden.

Artikel 17: Communicatieapparatuur

Dit is het oude artikel 21.

Dit artikel is herzien en gaat over communicatieapparatuur en niet meer alleen over de mobiele telefoon.

Artikel 22 oud: Spaarloonregeling / levensloopregeling

Dit artikel is vervallen omdat de spaarloonregeling is afgeschaft.

Artikelen 18 en 19 zijn ongewijzigd, dit zijn respectievelijk de oude artikelen 23 en 24.

Artikel 20: Werkkostenregeling

Dit artikel is nieuw en noodzakelijk in verband met de invoering van de werkkostenregeling te zijner tijd.

Artikel 21: Vergoeding voor leden bezwarencommissie en rekenkamercommissie.

Dit was voorheen artikel 25. De vergoeding wordt per vergadering betaald.

Artikel 22: Betaling vaste vergoedingen

Dit artikel is nieuw, het was niet vastgelegd in de oude verordening maar wel gebruik.

Artikel 23: Betaling van kosten

Dit is het oude artikel 26, de volgorde ervan is aangepast. De voorkeur gaat uit naar gaat naar rechtstreeks facturering bij de gemeente en daarna declaratie van vooruitbetaalde kosten of gebruik van de gemeentelijke creditcard, waarbij deze laatste twee afhankelijk zijn van de situatie. Naar aanleiding daarvan zijn artikel 28 en 29 oud van volgorde gewisseld.

Artikel 27: Bruterij vergoedingen

Dit artikel is nieuw en noodzakelijk in veranderd met de invoering van de werkkostenregeling te zijner tijd.

Artikel 29: de verordening heeft terugwerkende kracht tot 1 juli 2014. Terugwerkende kracht is alleen toegestaan voor zover de nieuwe aanspraken geen verslechtering inhouden van de op dat moment geldende verordening.

BESPREEK- EN BESLISPUNTEN

Aan de raad wordt gevraagd de Verordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden 2015 vast te stellen. De belangrijkste inhoudelijke wijzigingen zijn voortvloeijsels van de wijzigingen in de landelijke wetgeving, waarbij uw raad geen keuzevrijheid heeft. Er is enkel een keuze mogelijk met betrekking tot de artikelen 2, 3, 6, 7 en 16.

FINANCIËLE ASPECTEN

Er zijn extra kosten omdat alle commissieleden die geen raadslid zijn, per politieke markt een vergoeding toegekend moet worden van €92,35. Op basis van het aantal politieke markten en het verwachte aantal fractievertegenwoordigers verwachten wij een kostenuitzetting van ongeveer €20.000, die binnen de totaliteit van raadsbudgetten kan worden opgevangen. Bij de eerste Berap over 2016 wordt een en ander nader geanalyseerd.

BIJLAGE(N)

- Verordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden 2011
- Voorstel verordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden 2015
- Toelichting op de verordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden 2015
- Modelverordening VNG, Lbr. 14/055

Dit raadsadvies is vastgesteld door het college van B & W van Hengelo.

VERORDENING RECHTPOSITIE WETHOUDERS, RAADS- EN COMMISSIELEDEN 2011

De raad van de gemeente Hengelo

gelet op de artikelen 44, tweede en derde lid, 95 tot en met 99 en 147 van de Gemeentewet,

gelet op het Rechtspositiebesluit wethouders en het Rechtspositiebesluit raads- en commissieleden,

besluit vast te stellen de Verordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden 2011

Hoofdstuk I Begripsomschrijvingen

Artikel 1

In deze verordening wordt verstaan onder:

- a. commissie: een commissie als bedoeld in hoofdstuk V van de Gemeentewet;
- b. Rechtspositiebesluit wethouders: het Koninklijk Besluit van 22 maart 1994, Stb. 243;
- c. Rechtspositiebesluit raads- en commissieleden: het Koninklijk Besluit van 22 maart 1994, Stb. 244;
- d. Regeling rechtspositie wethouders: de ministeriële regeling van 20 februari 2004, Stcrt. 41 als bedoeld in artikel 23 van het Rechtspositiebesluit wethouders;
- e. raadslid: lid van de gemeenteraad, niet zijnde wethouder;
- f. griffier: de griffier, bedoeld in artikel 107 van de Gemeentewet;
- g. gemeentesecretaris: de secretaris, bedoeld in artikel 102 van de Gemeentewet.

Hoofdstuk II Voorzieningen voor raadsleden

Artikel 2 Vergoeding voor de werkzaamheden

De vergoeding voor de werkzaamheden bedoeld in artikel 2, eerste lid van het Rechtspositiebesluit raads- en commissieleden, is gelijk aan het voor gemeenteklasse 6 geldende maximum. Het bedrag is opgenomen in tabel I van het Rechtspositiebesluit raads- en commissieleden en wordt per januari van elk jaar door de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties herzien.

Artikel 3 Onkostenvergoeding

- 1. De onkostenvergoeding voor de aan de uitoefening van het raadslidmaatschap verbonden kosten bedoeld in artikel 2, derde en vierde lid van het Rechtspositiebesluit raads- en commissieleden is gelijk aan het voor gemeenteklasse 6 geldende maximum. Het bedrag is opgenomen in tabel II van het Rechtspositiebesluit raads- en commissieleden.
- 2. Ten aanzien van een raadslid van wie de arbeidsverhouding ingevolge artikel 4, aanhef en onderdeel f, van de Wet op de loonbelasting 1964 voor de toepassing van die wet als dienstbetrekking wordt aangemerkt, is het in het eerste lid bedoelde bedrag opgenomen in tabel III van het Rechtspositiebesluit raads- en commissieleden.

Artikel 4 Berekening en betaling vaste vergoedingen

1. Hij die gedurende een gedeelte van het kalenderjaar raadslid is geweest ontvangt de vergoedingen, bedoeld in de artikelen 2 en 3, naar evenredigheid van het aantal dagen dat hij in dat jaar raadslid is geweest.
2. De betaling van de vergoedingen, bedoeld in de artikelen 2 en 3, geschiedt in maandelijkse termijnen.

Artikel 5 Reiskosten

1. Aan het raadslid worden de ten behoeve van de gemeente gemaakte kosten in verband met reizen buiten het grondgebied van de gemeente ter uitvoering van een beslissing van het gemeentebestuur vergoed.
2. De in het eerste lid bedoelde vergoeding betreft:
 - a. bij gebruik van openbare middelen van vervoer en van een taxi: een volledige vergoeding van de in redelijkheid gemaakte noodzakelijke reiskosten;
 - b. bij gebruik van een eigen vervoermiddel: een vergoeding van de in redelijkheid gemaakte noodzakelijke reiskosten overeenkomstig het bepaalde in artikel 4, onderdeel b van de Regeling rechtspositie wethouders.
3. Het raadslid van wie de arbeidsverhouding ingevolge artikel 4, aanhef en onderdeel f, van de Wet op de loonbelasting 1964 voor de toepassing van die wet als dienstbetrekking wordt aangemerkt kan op aanvraag zijn vergoeding voor de werkzaamheden als bedoeld in artikel 2 inzetten voor een voor een vergoeding van de reiskosten woon-werkverkeer, overeenkomstig de voor het gemeentelijk personeel geldende cafetariaregeling.

Artikel 6 Verblijfskosten

De in redelijkheid noodzakelijk gemaakte verblijfskosten ter zake van reizen buiten het grondgebied van de gemeente worden aan het raadslid vergoed.

Artikel 7 Cursus, congres, seminar of symposium

1. De kosten van deelname van een raadslid aan cursussen, congressen, seminars en symposia die in het gemeentelijk belang door of namens de gemeente worden aangeboden of verzorgd komen voor rekening van de gemeente.
2. Het raadslid dat wil deelnemen aan een algemene cursus, congres, seminar of symposium dat niet door of namens de gemeente wordt aangeboden of verzorgd, dient daartoe een gemotiveerde aanvraag in bij de fractie. De aanvraag gaat vergezeld van inhoudelijke informatie en een kostenspecificatie. Bij de vaststelling van de hoogte van de fractievergoeding is rekening gehouden met eventuele kosten van scholing. Zo nodig wordt een eigen bijdrage van het raadslid gevraagd.

Artikel 8 Computer en internetverbinding

1. Op aanvraag stelt het college het raadslid ten laste van de gemeente voor de uitoefening van het raadslidmaatschap een computer, bijbehorende apparatuur en software in bruikleen ter beschikking.
2. Indien geen computer, bijbehorende apparatuur en software ter beschikking is gesteld, verleent het college een raadslid op aanvraag voor de uitoefening van het raadslidmaatschap een tegemoetkoming voor:
 - a. aanschaf van een computer, bijbehorende apparatuur en software, of
 - b. gebruik van een eigen computer, bijbehorende apparatuur en software.
3. Voor zover er sprake is van:
 - a. een belastingheffing in verband met een ten laste van de gemeente ter beschikking gestelde computer, bijbehorende apparatuur en software als bedoeld in het eerste lid;
 - b. een tegemoetkoming voor de aanschaf of het gebruik van de eigen computer, bijbehorende apparatuur en software als bedoeld in het tweede lid,ontvangt het raadslid ten laste van de gemeente op aanvraag per jaar een tegemoetkoming van 30% van de aanschafwaarde daarvan voor een periode van maximaal drie jaar. Daarbij wordt ten hoogste uitgegaan van de aanschafwaarde van de computer, bijbehorende apparatuur en software welke het college aan raadsleden in bruikleen ter beschikking stelt.
4. Op aanvraag vergoedt het college het raadslid de aanleg- en abonnementskosten voor de internetverbinding voor de in het eerste of tweede lid genoemde computerapparatuur.
5. Het raadslid ondertekent voor de bruikleen een bruikleenovereenkomst met de gemeente.
6. Het college stelt het model van de bruikleenovereenkomst vast.

Artikel 9 Spaarloonregeling / levensloopregeling

1. Het raadslid van wie de arbeidsverhouding ingevolge artikel 4, aanhef en onderdeel f, van de Wet op de loonbelasting 1964 voor de toepassing van die wet als dienstbetrekking wordt aangemerkt kan op aanvraag deelnemen aan de voor het gemeentelijk personeel geldende spaarloonregeling.
2. Deelname aan de spaarloonregeling is niet mogelijk indien het raadslid gebruik maakt van de wettelijke levensloopregeling als bedoeld in artikel 19g van de Wet op de loonbelasting 1964.

Artikel 10 Fiets woon-werkverkeer

Het raadslid van wie de arbeidsverhouding ingevolge artikel 4, aanhef en onderdeel f, van de Wet op de loonbelasting 1964 voor de toepassing van die wet als dienstbetrekking wordt aangemerkt kan op aanvraag zijn vergoeding voor de werkzaamheden als bedoeld in artikel 2 inzetten voor een fiets woon-werkverkeer en met de fiets samenhangende zaken, overeenkomstig de voor het gemeentelijk personeel geldende cafetariaregeling.

Artikel 11 Verlaging vergoeding werkzaamheden bij arbeidsongeschiktheid

Op aanvraag verlaagt het college de vergoeding voor de werkzaamheden, bedoeld in artikel 2, in het geval een raadslid een uitkering ontvangt in verband met gehele of gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid.

Artikel 12 Compensatie korting werkloosheidsuitkering

1. In het geval een raadslid een uitkering op grond van de Werkloosheidswet ontvangt en de na toepassing van artikel 20 van die wet ontstane korting op deze uitkering ten gevolge van het uitoefenen van het raadslidmaatschap meer bedraagt dan de in artikel 2 bedoelde vergoeding voor de werkzaamheden die het raadslid ontvangt, wordt deze vergoeding ten laste van de gemeente verhoogd tot het bedrag van bedoelde korting.
2. In het geval dat een raadslid een uitkering op grond van het Besluit Werkloosheid onderwijs- en onderzoekspersoneel ontvangt en de na toepassing van artikel 6, vierde lid, van dat besluit ontstane korting op deze uitkering ten gevolge van het uitoefenen van het raadslidmaatschap meer bedraagt dan de in artikel 2 bedoelde vergoeding voor de werkzaamheden die het raadslid ontvangt, wordt deze vergoeding ten laste van de gemeente verhoogd tot het bedrag van bedoelde korting.

Artikel 13 Voorzieningen bij tijdelijk ontslag wegens zwangerschap en bevalling of ziekte

1. De artikelen 2 tot en met 4, 8 en 9 tot en met 12 blijven van toepassing op het raadslid aan wie ingevolge artikel X 10 van de Kieswet tijdelijk ontslag is verleend wegens zwangerschap en bevalling of ziekte, met dien verstande dat de onkostenvergoeding die dit raadslid op grond van artikel 3, eerste of tweede lid, ontvangt de helft bedraagt van het bedrag dat op grond van die bepalingen van toepassing is.
2. De artikelen 1 tot en met 7, 8, eerste, tweede, vierde en vijfde lid, 11 en 12 zijn van toepassing op raadsleden die tijdelijk worden benoemd ter vervanging van een raadslid dat ingevolge artikel X 10 van de Kieswet tijdelijk ontslag heeft verkregen wegens zwangerschap en bevalling of ziekte.

Hoofdstuk III Voorzieningen voor wethouders

Artikel 14 Onkostenvergoeding

De onkostenvergoeding voor de aan het wethoudersambt verbonden kosten is gelijk aan het voor gemeenten met meer dan 18.000 inwoners geldende maximum, vermeld in artikel 25, eerste lid van het Rechtspositiebesluit wethouders, verminderd met € 25,- bruto per maand.

Artikel 15 Reiskosten woon-werkverkeer

1. De wethouder wordt voor het reizen tussen zijn woning en zijn plaats van tewerkstelling een tegemoetkoming in de kosten van het reizen verleend overeenkomstig het bepaalde in artikel 3 van de Regeling rechtspositiebesluit wethouders.

2. De wethouder kan op aanvraag zijn bezoldiging, vakantie-uitkering en eindejaarsuitkering als bedoeld in artikel 3 van het Rechtspositiebesluit wethouders inzetten voor een vergoeding van de reiskosten woon-werkverkeer, overeenkomstig de voor het gemeentelijk personeel geldende cafetariaregeling. Indien de wethouder een tegemoetkoming geniet als bedoeld in het eerste lid, wordt die tegemoetkoming op de vergoeding van de reiskosten woon-werkverkeer in mindering gebracht.

Artikel 16 Zakelijke reis- en verblijfkosten

1. Aan de wethouder wordt naast de tegemoetkoming, bedoeld in artikel 15 vergoeding verleend voor reiskosten ter zake van andere dan de in artikel 15 bedoelde reizen ten behoeve van de gemeente gemaakt.

De vergoeding betreft:

- a. bij gebruik van openbare middelen van vervoer en van een taxi: een volledige vergoeding van de in redelijkheid gemaakte noodzakelijke reiskosten;
- b. bij gebruik van een eigen personenauto: de vergoeding als bedoeld in artikel 4, onderdeel b, van de Regeling rechtspositie wethouders;
- c. een vergoeding van de noodzakelijke en redelijkerwijs gemaakte verblijfkosten;

Artikel 17 Dienstauto

1. De wethouder kan voor reizen ten behoeve van de gemeente gebruik maken van een dienstauto met of zonder chauffeur. Onder dienstauto wordt voor de toepassing van dit artikel mede verstaan een door de gemeente gehuurde auto.

2. De dienstauto met of zonder chauffeur kan door de wethouder ook worden gebruikt voor het reizen tussen de woning en de plaats van tewerkstelling en voor reizen ten behoeve van nevenfuncties die de wethouder vervult uit hoofde van zijn ambt.

3. Indien de wethouder op grond van artikel 14 een tegemoetkoming ontvangt in de reiskosten tussen de woning en de plaats van tewerkstelling wordt een korting op die tegemoetkoming toegepast ter grootte van
 - a. 1/20 deel van de tegemoetkoming in de betreffende maand voor elke dag waarop zowel van de woning naar de plaats van tewerkstelling als omgekeerd van de plaats van tewerkstelling naar de woning gebruik is gemaakt van de dienstauto;
 - b. 1/40 deel van de tegemoetkoming in de betreffende maand voor elke dag waarop alleen hetzij van de woning naar de plaats van tewerkstelling hetzij omgekeerd van de plaats van tewerkstelling naar de woning gebruik is gemaakt van de dienstauto;
4. Indien de wethouder voor reizen ten behoeve van in het tweede lid bedoelde nevenfuncties gebruik maakt van de gemeentelijke dienstauto en daarvoor van een derde ook een vergoeding van reiskosten ontvangt wordt die vergoeding in de gemeentelijke kas gestort.

Artikel 18 Buitenlandse dienstreis

1. Indien de wethouder in het gemeentelijk belang een reis buiten Nederland maakt worden de in redelijkheid gemaakte noodzakelijke reis- en verblijfkosten vergoed.
2. Voor een reis in het gemeentelijk belang buiten Nederland, niet zijnde een reis naar een Europese instelling, is vooraf toestemming van het college vereist.

Artikel 19 Cursus, congres, seminar of symposium

1. De kosten van deelname van een wethouder aan cursussen, congressen, seminars en symposia die in het gemeentelijk belang door of namens de gemeente worden aangeboden of verzorgd komen voor rekening van de gemeente.
2. De wethouder die wil deelnemen aan een cursus, congres, seminar of symposium dat niet door of namens de gemeente wordt aangeboden of verzorgd, dient daartoe een gemotiveerde aanvraag in bij de gemeentesecretaris. De aanvraag gaat vergezeld van inhoudelijke informatie en een kostenspecificatie. De kosten komen voor rekening van de gemeente als deelname van belang is in verband met de uitoefening van het ambt van wethouder.

Artikel 20 Computer en internetverbinding

1. Op aanvraag worden de wethouder ten laste van de gemeente voor de uitoefening van het ambt een computer, bijbehorende apparatuur en software in bruikleen ter beschikking gesteld.
2. Indien geen computer, bijbehorende apparatuur en software ter beschikking is gesteld, wordt de wethouder op aanvraag voor de uitoefening van het ambt een tegemoetkoming verleend voor:
 - a. aanschaf van een computer, bijbehorende apparatuur en software, of
 - b. gebruik van een eigen computer, bijbehorende apparatuur en software.

3. Voor zover er sprake is van:
 - a. een belastingheffing in verband met een ten laste van de gemeente ter beschikking gestelde computer, bijbehorende apparatuur en software als bedoeld in het eerste lid;
 - b. een tegemoetkoming voor de aanschaf of het gebruik van de eigen computer, bijbehorende apparatuur en software als bedoeld in het tweede lid,ontvangt de wethouder ten laste van de gemeente op aanvraag per jaar een tegemoetkoming van 30% van de aanschafwaarde daarvan voor een periode van maximaal drie jaar. Daarbij wordt ten hoogste uitgegaan van de aanschafwaarde van de computer, bijbehorende apparatuur en software welke aan de wethouders in bruikleen ter beschikking worden gesteld.
4. Op aanvraag worden de wethouder de aanleg- en abonnementskosten voor de internetverbinding voor de in het eerste of tweede lid genoemde computerapparatuur vergoed.
5. De wethouder ondertekent voor de bruikleen een bruikleenovereenkomst met de gemeente.
6. Het college stelt het model van de bruikleenovereenkomst vast.

Artikel 21 Mobiele telefoon

1. Op aanvraag wordt de wethouder voor uitsluitend de uitoefening van zijn ambt een mobiele telefoon in bruikleen ter beschikking gesteld.
2. De wethouder ondertekent daartoe een bruikleenovereenkomst met de gemeente.
3. Het college stelt het model van de bruikleenovereenkomst vast.

Artikel 22 Spaarloonregeling / levensloopregeling

1. De wethouder kan op aanvraag deelnemen aan de voor het gemeentelijk personeel geldende spaarloonregeling.
2. Deelname aan de spaarloonregeling is niet mogelijk indien de wethouder gebruik maakt van de wettelijke levensloopregeling als bedoeld in artikel 19g van de Wet op de loonbelasting 1964.

Artikel 23 Fiets woon-werkverkeer

De wethouder kan op aanvraag zijn bezoldiging, vakantie-uitkering en eindejaarsuitkering als bedoeld in artikel 3 van het Rechtspositiebesluit wethouders inzetten voor een fiets woon-werkverkeer en met de fiets samenhangende zaken, overeenkomstig de voor het gemeentelijk personeel geldende cafetariaregeling.

Artikel 24 Reis- en pensionkosten en verhuiskosten

De wethouder die bij benoeming nog niet over woonruimte in de gemeente beschikt heeft ten laste van de gemeente aanspraak op vergoeding van:

- a. reis- en pensionkosten overeenkomstig het bepaalde in artikel 1 van de Regeling rechtspositie wethouders;
- b. verhuiskosten in verband met de benoeming als wethouder overeenkomstig het bepaalde in artikel 2 van de Regeling rechtspositie wethouders.

Hoofdstuk IV Voorzieningen voor commissieleden

Artikel 25 Vergoeding voor leden bezwarencommissie en rekenkamercommissie

1. De volgende commissieleden ontvangen een vaste vergoeding voor de werkzaamheden als bedoeld in artikel 96 van de Gemeentewet:
 - a. een lid van een bezwarenadviescommissie ontvangt € 167,00 per dagdeel;
 - b. een voorzitter van een bezwarenadviescommissie ontvangt € 202,00 per dagdeel;
 - c. een lid van de rekenkamercommissie ontvangt € 334,00 per maand;
 - d. de voorzitter van de rekenkamercommissie ontvangt € 404,00 per maand.Genoemde vergoedingen gelden voor 2010. De bedragen worden elk jaar herzien aan de hand van het door het Centraal Bureau voor de Statistiek voor de maand september van het voorafgaande kalenderjaar vastgestelde indexcijfer CAO lonen overheid inclusief bijzondere beloningen.
2. De raad kan in afwijking van het bepaalde in het eerste lid een hogere vergoeding vaststellen, zulks tot ten hoogste 200% van het in het eerste en tweede lid bedoelde bedrag van de vergoeding, ten aanzien van
 - a. een commissielid dat op grond van zijn bijzondere beroepsmatige deskundigheid op het taakgebied van de commissie voor deelname aan haar werkzaamheden is aangetrokken, en
 - b. een commissielid ten aanzien waarvan de vergoeding niet geacht kan worden in een redelijke verhouding te staan tot de zwaarte van zijn taak en de omvang van de door hem te verrichten arbeid.
3. De in het eerste lid bedoelde commissieleden ontvangen de volgende vergoeding voor de reis- en verblijfskosten die verband houden met het bijwonen van de vergaderingen van de commissie:
 - a. bij gebruik van openbare middelen van vervoer en van een taxi: een volledige vergoeding van de in redelijkheid gemaakte noodzakelijke reiskosten;
 - b. bij gebruik van een eigen vervoermiddel: een vergoeding van de in redelijkheid gemaakte noodzakelijke reiskosten overeenkomstig het bepaalde in artikel 4, onderdeel b van de Regeling rechtspositie wethouders;
 - c. de in redelijkheid noodzakelijk gemaakte verblijfskosten.
4. Geen vergoeding als bedoeld in het eerste tot en met derde lid ontvangt degene die zitting heeft in een commissie
 - a. als raadslid of wethouder;

- b. uit hoofde van dan wel als rechtstreeks uitvloeisel van een ambtelijke of bestuurlijke hoedanigheid dan wel van een functie bij een instelling die grotendeels van overheidswege wordt gesubsidieerd;
- c. als vertegenwoordiger van een belanghebbende instelling, organisatie of groepering, tenzij zijn lidmaatschap van de commissie tevens in belangrijke mate het gemeentelijk belang dient.

Hoofdstuk V De procedure van declaratie

Artikel 26 Betaling van kosten

Betaling van kosten op grond van deze verordening vindt plaats door

- a. betaling uit eigen middelen; of
- b. rechtstreekse toezending van de factuur aan de gemeente; of
- c. een gemeentelijke creditcard.

Artikel 27 Declaratie van vooruit betaalde kosten

1. Voor de vergoeding van de kosten, bedoeld in de artikelen 5, 6, 16, 18, 24 en 25, derde lid wordt gebruik gemaakt van een declaratieformulier, waarvan het model door het college is vastgesteld, indien deze kosten uit eigen middelen vooruit zijn betaald.
2. Het declaratieformulier wordt volledig ingevuld en ondertekend en binnen 3 maanden ingediend
 - door de wethouder bij de gemeentesecretaris en
 - door het raadslid bij de griffier
 - door het commissielid bij de gemeentesecretaris (bezwarencommissie) of de griffier (rekenkamercommissie)of een door hem aangewezen ambtenaar, onder bijvoeging van de originele bewijsstukken.

Artikel 28 Rechtstreekse facturering bij de gemeente

1. De vergoeding van kosten, bedoeld in de artikelen 7, 16, 18, 19 en 24 kan plaatsvinden door rechtstreekse toezending van de door het raadslid, onderscheidenlijk de wethouder voor akkoord ondertekende factuur aan de gemeente.
2. Verantwoording van deze wijze van vergoeding vindt plaats door het begeleidingsformulier, waarvan het model door het college is vastgesteld, volledig in te vullen en te ondertekenen. Het begeleidingsformulier en de factuur worden binnen 3 maanden ingediend
 - door de wethouder bij de gemeentesecretaris en
 - door het raads- of commissielid bij de griffierof een door hem aangewezen ambtenaar.

Artikel 29 Gebruik creditcard

1. De vergoeding van kosten als bedoeld in de artikelen 16, 18 en 24 kan plaatsvinden door gebruikmaking van de gemeentelijke creditcard.

2. Een gemeentelijke creditcard wordt de wethouder op aanvraag in bruikleen ter beschikking gesteld voor het doen van uitgaven die voor vergoeding of tegemoetkoming ten laste van de gemeente in aanmerking komen. Aan de verstrekking van de creditcard kunnen voorwaarden worden verbonden.
3. De gemeentesecretaris draagt zorg voor de aanvraag, verstrekking en intrekking van gemeentelijke creditcards. Bij de aanvraag wordt aangegeven of een persoonlijke pincode voor het opnemen van contant geld gewenst wordt.
4. Verantwoording van deze wijze van vergoeding vindt plaats door middel van indiening van een daartoe door het college vastgesteld formulier. Het formulier wordt volledig – inclusief de functionaliteit van de uitgave – ingevuld en ondertekend en onder bijvoeging van een betalingsbewijs, met de originele nota, binnen 3 maanden na de betaling ingediend bij de gemeentesecretaris of een door hem aangewezen ambtenaar.
5. Het gebruik van de creditcard kan uitsluitend betrekking hebben op uitgaven die volgens geldende regelingen voor vergoeding in aanmerking komen.
6. In geval van twijfel over een correct gebruik van de creditcard wordt dit aan het college gemeld en zo nodig ter besluitvorming aan het college voorgelegd.
7. Bij beëindiging van het ambt van wethouder wordt de creditcard onverwijld bij de gemeentesecretaris of een door hem aangewezen ambtenaar ingeleverd.
8. Verlies of diefstal van de creditcard wordt direct gemeld bij de betreffende creditcardmaatschappij en zo spoedig mogelijk ook bij de gemeentesecretaris of een door hem aangewezen ambtenaar. Het eigen risico bij verlies en diefstal komt mits is voldaan aan de daarvoor geldende regels, voor rekening van de gemeente.

Hoofdstuk VI Citeertitel en inwerkingtreding

Artikel 30 Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als "Verordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden 2011".

Artikel 31 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op 1 februari 2011, onder gelijktijdige intrekking van de "Verordening voorzieningen wethouders, raads- en commissieleden 2002", zoals vastgesteld op 24 juni 2003.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 25 januari 2011.

De griffier,

De voorzitter,

VERORDENING RECHTSPOSITIE WETHOUDERS, RAADS- EN COMMISSIELEDEN 2015

De raad van de gemeente Hengelo

gelet op de artikelen 95, 96 eerste en tweede lid en 97 en 147 van de Gemeentewet, de artikelen 22 eerste lid, 23 eerste lid, 27a vijfde lid van het rechtspositiebesluit wethouders en de artikelen 4, 7a vierde lid, 13 tweede lid, 14 eerste lid van het Rechtspositiebesluit raads- en commissieleden, besluit vast te stellen de Verordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden 2015

Hoofdstuk I Begripsomschrijvingen

Artikel 1

In deze verordening wordt verstaan onder:

- a. commissie: commissie ingesteld op grond van de artikelen 82, 83 of 84 van de Gemeentewet
- b. commissielid: lid van een commissie, bedoeld in artikel 1, onderdeel e, van het Rechtspositiebesluit raads- en commissieleden en fractievertegenwoordigers als deelnemer van de politieke markt;
- c. Rechtspositiebesluit wethouders: het Koninklijk Besluit van 22 maart 1994, Stb. 243;
- d. Rechtspositiebesluit raads- en commissieleden: het Koninklijk Besluit van 22 maart 1994, Stb. 244;
- e. Regeling rechtspositie wethouders: de ministeriële regeling van 20 februari 2004, Stcrt. 41 als bedoeld in artikel 23 van het Rechtspositiebesluit wethouders;
- f. raadslid: lid van de gemeenteraad, niet zijnde wethouder;
- g. griffier: de griffier, bedoeld in artikel 107 van de Gemeentewet;
- h. gemeentesecretaris: de secretaris, bedoeld in artikel 102 van de Gemeentewet.

Hoofdstuk II Voorzieningen voor raadsleden

Artikel 2 Vergoeding voor de werkzaamheden van raadsleden

- 1. De vergoeding voor de werkzaamheden bedoeld in artikel 2, eerste lid van het Rechtspositiebesluit raads- en commissieleden, is gelijk aan het voor gemeenteklasse 6 geldende maximum. Het bedrag is opgenomen in tabel I van het Rechtspositiebesluit raads- en commissieleden en wordt per januari van elk jaar door de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties herzien.

Artikel 3 Vergoeding voor het bijwonen van commissievergaderingen

- 1. Aan commissieleden wordt een vergoeding voor het bijwonen van de vergaderingen van een commissie en haar subcommissies toegekend die gelijk is aan het voor de van toepassing zijnde inwonersklasse vastgestelde bedrag in tabel IV van het Rechtspositiebesluit raads- en commissieleden.

2. In afwijking van het eerste lid ontvangt geen vergoeding degene die zitting heeft in een commissie uit hoofde van dan wel als rechtstreeks uitvloeisel van een functie bij een instelling die grotendeels van overheidswege wordt gesubsidieerd;

3. Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing op degene die op grond van deze verordening als commissielid een vaste vergoeding voor de werkzaamheden als bedoeld in artikel 96, tweede lid van de Gemeentewet ontvangt.

Artikel 4 Berekening en betaling vaste vergoedingen

1. Hij die gedurende een gedeelte van het kalenderjaar raadslid is geweest ontvangt de vergoedingen, bedoeld in de artikelen 2 en 3, naar evenredigheid van het aantal dagen dat hij in dat jaar raadslid is geweest.
2. De betaling van de vergoedingen, bedoeld in de artikelen 2 en 3, geschiedt in maandelijks termijnen.

Artikel 5 Reis- en verblijfkosten

1. Aan het raadslid worden de ten behoeve van de gemeente gemaakte kosten in verband met reizen buiten het grondgebied van de gemeente ter uitvoering van een beslissing van het gemeentebestuur vergoed.
2. De gemeenteraad kan een delegatie uit de gemeenteraad of een raadscommissie toestemming verlenen voor een excursie of reis naar het buitenland als deze door of vanwege de gemeente wordt georganiseerd. De gemeenteraad kan aan de toestemming voorwaarden verbinden. De in redelijkheid gemaakte reis- en verblijfkosten ter zake van reizen buiten het grondgebied van de gemeente komen voor rekening van de gemeente.
3. De in het eerste en tweede lid bedoelde vergoeding betreft:
 - a. bij gebruik van openbare middelen van vervoer en van een taxi: een volledige vergoeding van de in redelijkheid gemaakte noodzakelijke reiskosten;
 - b. bij gebruik van een eigen vervoermiddel: een vergoeding van de in redelijkheid gemaakte noodzakelijke reiskosten overeenkomstig het bepaalde in artikel 4, onderdeel b van de Regeling rechtspositie wethouders.
4. Het raadslid van wie de arbeidsverhouding ingevolge artikel 4, aanhef en onderdeel f, van de Wet op de loonbelasting 1964 voor de toepassing van die wet als dienstbetrekking wordt aangemerkt kan op aanvraag zijn vergoeding voor de werkzaamheden als bedoeld in artikel 2 inzetten voor een vergoeding van de reiskosten woon-werkverkeer, overeenkomstig de voor het gemeentelijk personeel geldende cafetariaregeling.

Artikel 6 Scholing, cursus en excursie

1. Raads- of commissieleden die aan scholing, een cursus of excursie als bedoeld in artikel 13, eerste lid van het Rechtspositiebesluit raads- en commissieleden willen deelnemen, die niet door of

namens de gemeente wordt aangeboden of verzorgd, dienen daartoe vooraf een gemotiveerde aanvraag in bij de fractie. De daarmee gemoeide kosten komen voor rekening van de fractie aangezien hier bij de bepaling van de hoogte van het budget voor de fractieondersteuning rekening mee is gehouden.

2. De aanvraag bedoeld in het eerste lid gaat vergezeld van inhoudelijke informatie en een kostenspecificatie.
3. Kosten van scholing die wordt georganiseerd door de beroepsvereniging van raadsleden of door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten komt altijd voor vergoeding door de fractie in aanmerking als voldaan wordt aan de voorwaarden genoemd in het eerste lid.
4. De gemeenteraad kan in een andere verordening nadere regels stellen met betrekking tot de maximale vergoeding.
5. Indien er sprake is van scholing, een cursus of excursie die niet ten laste van het budget van de fractieondersteuning komt, dan dient vooraf een gemotiveerde aanvraag ingediend te worden bij de griffier.
6. Aanvragen die niet overeenkomstig de bepalingen in deze verordening worden ingediend komen niet voor vergoeding in aanmerking.
7. In voorkomende gevallen beslist de vergadering van fractievoorzitters van alle in de raad vertegenwoordigde politieke groeperingen.

Artikel 7 Computer

1. Het college van B&W verleent een raadslid op aanvraag voor de uitoefening van het raadslidmaatschap een eenmalige vergoeding per raadsperiode voor de aanschaf of het gebruik van een eigen computer, bijbehorende apparatuur en software. De hoogte van de vergoeding wordt vastgesteld door het college.
2. Raadsleden die voor vergoeding van gebruik van de aanschaf van een computer in aanmerking willen komen dienen daarvoor, binnen drie maanden na beëdiging als raadslid, bij de griffier een aanvraag in vergezeld van de bewijsstukken van de aanschaf van de computer, bijbehorende apparatuur en software.
3. Indien het raadslid geen aanvraag doet voor een vergoeding zoals beschreven in lid 1, dan stelt het college aan het raadslid ten laste van de gemeente voor de uitoefening van het raadslidmaatschap een computer, bijbehorende apparatuur en software in bruikleen ter beschikking. Raadsleden aan wie een computer, bijbehorende apparatuur en software ter beschikking wordt gesteld, ondertekenen hiervoor een bruikleenovereenkomst met de gemeente. Het college stelt het model van de bruikleenovereenkomst vast.
4. Indien het raadslid voor het einde van de raadsperiode aftreedt, dan dient hij de vergoeding pro rata terug te betalen.

Artikel 8 Fiets woon-werkverkeer

Het raadslid van wie de arbeidsverhouding ingevolge artikel 4, aanhef en onderdeel f, van de Wet op de loonbelasting 1964 voor de toepassing van die wet als dienstbetrekking wordt aangemerkt kan op aanvraag zijn vergoeding voor de werkzaamheden als bedoeld in artikel 2 inzetten voor een fiets woon-werkverkeer en met de fiets samenhangende zaken, overeenkomstig de voor het gemeentelijk personeel geldende cafetariaregeling.

Artikel 9 Werkkostenregeling

Gezien de Wet op de loonbelasting 1964 wijst de gemeente als eindheffingsbestanddeel als bedoeld in artikel 31, eerste lid, onderdeel f, van die wet aan de vergoedingen en verstrekkingen als bedoeld in artikel 13a van het Rechtspositiebesluit raads- en commissieleden.

Artikel 10 Verlaging vergoeding werkzaamheden bij arbeidsongeschiktheid

Op aanvraag verlaagt het college de vergoeding voor de werkzaamheden, bedoeld in artikel 2, in het geval een raadslid een uitkering ontvangt in verband met gehele of gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid.

Hoofdstuk III Voorzieningen voor wethouders

Artikel 11 Reiskosten woon-werkverkeer

1. Wethouders hebben recht op een vergoeding van de kosten voor woon-werkverkeer, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3 van de Regeling rechtspositie wethouders.
2. Er bestaat maximaal twee keer per dag recht op een enkele reis vergoeding woon-werkverkeer.
3. De reiskosten als bedoeld in het eerste lid worden alleen vergoed als deze gedeclareerd worden overeenkomstig de bepalingen in deze verordening.
4. De wethouder kan op aanvraag zijn bezoldiging, vakantie-uitkering en eindejaarsuitkering als bedoeld in artikel 3 van het Rechtspositiebesluit wethouders inzetten voor een vergoeding van de reiskosten woon-werkverkeer, overeenkomstig de voor het gemeentelijk personeel geldende cafetariaregeling. Indien de wethouder een tegemoetkoming geniet als bedoeld in het eerste lid, wordt die tegemoetkoming op de vergoeding van de reiskosten woon-werkverkeer in mindering gebracht.

Artikel 12 Zakelijke reis- en verblijfkosten

1. Aan de wethouder wordt naast de tegemoetkoming, bedoeld in artikel 11 vergoeding verleend voor reiskosten ter zake van andere dan de in artikel 11 bedoelde reizen ten behoeve van de gemeente gemaakt.

De vergoeding betreft:

- a. bij gebruik van openbare middelen van vervoer en van een taxi: een volledige vergoeding van de in redelijkheid gemaakte noodzakelijke reiskosten;
- b. bij gebruik van een eigen personenauto: de vergoeding als bedoeld in artikel 4, onderdeel b, van de Regeling rechtspositie wethouders;
- c. een vergoeding van de noodzakelijke en redelijkerwijs gemaakte verblijfkosten;

Artikel 13 Dienstauto

1. De wethouder kan voor reizen ten behoeve van de gemeente gebruik maken van een dienstauto met of zonder chauffeur. Onder dienstauto wordt voor de toepassing van dit artikel mede verstaan een door de gemeente gehuurde auto.
2. De dienstauto met of zonder chauffeur kan door de wethouder ook worden gebruikt voor het reizen tussen de woning en de plaats van tewerkstelling en voor reizen ten behoeve van nevenfuncties die de wethouder vervult uit hoofde van zijn ambt.
3. Indien de wethouder op grond van artikel 12 een tegemoetkoming ontvangt in de reiskosten tussen de woning en de plaats van tewerkstelling wordt een korting op die tegemoetkoming toegepast ter grootte van
 - a. 1/20 deel van de tegemoetkoming in de betreffende maand voor elke dag waarop zowel van de woning naar de plaats van tewerkstelling als omgekeerd van de plaats van tewerkstelling naar de woning gebruik is gemaakt van de dienstauto;
 - b. 1/40 deel van de tegemoetkoming in de betreffende maand voor elke dag waarop alleen hetzij van de woning naar de plaats van tewerkstelling hetzij omgekeerd van de plaats van tewerkstelling naar de woning gebruik is gemaakt van de dienstauto;
4. Indien de wethouder voor reizen ten behoeve van in het tweede lid bedoelde nevenfuncties gebruik maakt van de gemeentelijke dienstauto en daarvoor van een derde ook een vergoeding van reiskosten ontvangt wordt die vergoeding in de gemeentelijke kas gestort.

Artikel 14 Buitenlandse dienstreis

1. Indien de wethouder in het gemeentelijk belang een reis buiten Nederland maakt worden de in redelijkheid gemaakte noodzakelijke reis- en verblijfkosten vergoed.
2. Voor een reis in het gemeentelijk belang buiten Nederland, niet zijnde een reis naar een Europese instelling, is vooraf toestemming van het college vereist.

Artikel 15 Scholing, cursus en congres

1. De kosten van deelname van een wethouder aan scholing, cursussen, congressen, seminars en symposia die in het gemeentelijk belang door of namens de gemeente worden aangeboden of verzorgd komen voor rekening van de gemeente.
2. De wethouder die wil deelnemen aan een cursus, congres, seminar of symposium dat niet door of namens de gemeente wordt aangeboden of verzorgd, dient daartoe een gemotiveerde aanvraag in bij de gemeentesecretaris. De aanvraag gaat vergezeld van inhoudelijke informatie

en een kostenspecificatie. De kosten komen voor rekening van de gemeente als deelname van belang is in verband met de uitoefening van het ambt van wethouder.

Artikel 16 Computer

1. Op aanvraag worden de wethouder ten laste van de gemeente voor de uitoefening van het ambt een computer, bijbehorende apparatuur en software in bruikleen ter beschikking gesteld. Wethouders aan wie een computer, bijbehorende apparatuur en software ter beschikking wordt gesteld, ondertekenen hiervoor een bruikleenovereenkomst met de gemeente. Het college stelt het model van de bruikleenovereenkomst vast.
2. Indien geen computer, bijbehorende apparatuur en software ten laste van de gemeente ter beschikking is gesteld, verleent de gemeente een wethouder op aanvraag voor de uitoefening van het wethouderschap een vergoeding voor de aanschaf of het gebruik van een eigen computer, bijbehorende apparatuur en software. De vergoeding bedraagt maandelijks 1/36e van de aanschafwaarde daarvan voor een periode van maximaal 36 maanden. Daarbij wordt ten hoogste uitgegaan van de aanschafwaarde van de computer, bijbehorende apparatuur en software welke de gemeente aan wethouders in bruikleen ter beschikking stellen.
3. Wethouders die voor vergoeding van gebruik van de aanschaf van een computer in aanmerking willen komen dienen daarvoor bij de gemeentesecretaris een aanvraag in vergezeld van de bewijsstukken van de aanschaf van de computer. Het maximaal vergoedde bedrag voor de aanschaf van een computer is niet hoger dan de aanschafwaarde van de computer, bijbehorende apparatuur en software die aan de overige wethouders in bruikleen ter beschikking wordt gesteld.

Artikel 17 Communicatieapparatuur

De wethouders aan wie communicatieapparatuur in bruikleen ter beschikking wordt gesteld tekenen hiervoor een bruikleenovereenkomst met de gemeente.

Artikel 18 Fiets woon-werkverkeer

De wethouder kan op aanvraag zijn bezoldiging, vakantie-uitkering en eindejaarsuitkering als bedoeld in artikel 3 van het Rechtspositiebesluit wethouders inzetten voor een fiets woon-werkverkeer en met de fiets samenhangende zaken, overeenkomstig de voor het gemeentelijk personeel geldende cafetariaregeling.

Artikel 19 Reis- en pensionkosten en verhuiskosten

De wethouder die bij benoeming nog niet over woonruimte in de gemeente beschikt heeft ten laste van de gemeente aanspraak op vergoeding van:

- a. reis- en pensionkosten overeenkomstig het bepaalde in artikel 1 van de Regeling rechtspositie wethouders;
- b. verhuiskosten in verband met de benoeming als wethouder overeenkomstig het bepaalde in artikel 2 van de Regeling rechtspositie wethouders.

Artikel 20 Werkkostenregeling

Gezien de Wet op de loonbelasting 1964 wijst de gemeente als eindheffingsbestanddeel als bedoeld in artikel 31, eerste lid, onderdeel f, van die wet aan de vergoedingen en verstrekkingen als bedoeld in artikel 28a van het Rechtspositiebesluit wethouders.

Hoofdstuk IV Voorzieningen voor commissieleden

Artikel 21 Vergoeding voor leden bezwarencommissie en rekenkamercommissie

1. De volgende commissieleden ontvangen een vaste vergoeding voor de werkzaamheden als bedoeld in artikel 96 van de Gemeentewet:
 - a. een lid van een bezwarenadviescommissie ontvangt € 172,00 per dagdeel;
 - b. een voorzitter van een bezwarenadviescommissie ontvangt € 209,00 per dagdeel;
 - c. een lid van de rekenkamercommissie ontvangt € 334,00 per vergadering;
 - d. de voorzitter van de rekenkamercommissie ontvangt € 404,00 per vergadering.Genoemde vergoedingen gelden voor 2015. De bedragen worden elk jaar herzien aan de hand van het door het Centraal Bureau voor de Statistiek voor de maand september van het voorafgaande kalenderjaar vastgestelde indexcijfer CAO lonen overheid inclusief bijzondere beloningen.
2. De raad kan in afwijking van het bepaalde in het eerste lid een hogere vergoeding vaststellen, zulks tot ten hoogste 200% van het in het eerste en tweede lid bedoelde bedrag van de vergoeding, ten aanzien van
 - a. een commissielid dat op grond van zijn bijzondere beroepsmatige deskundigheid op het taakgebied van de commissie voor deelname aan haar werkzaamheden is aangetrokken, en
 - b. een commissielid ten aanzien waarvan de vergoeding niet geacht kan worden in een redelijke verhouding te staan tot de zwaarte van zijn taak en de omvang van de door hem te verrichten arbeid.
3. De in het eerste lid bedoelde commissieleden ontvangen de volgende vergoeding voor de reis- en verblijfkosten die verband houden met het bijwonen van de vergaderingen van de commissie:
 - a. bij gebruik van openbare middelen van vervoer en van een taxi: een volledige vergoeding van de in redelijkheid gemaakte noodzakelijke reiskosten;
 - b. bij gebruik van een eigen vervoermiddel: een vergoeding van de in redelijkheid gemaakte noodzakelijke reiskosten overeenkomstig het bepaalde in artikel 4, onderdeel b van de Regeling rechtspositie wethouders;
 - c. de in redelijkheid noodzakelijk gemaakte verblijfskosten.
4. Geen vergoeding als bedoeld in het eerste tot en met derde lid ontvangt degene die zitting heeft in een commissie
 - a. Als raadslid of wethouder;
 - b. uit hoofde van dan wel als rechtstreeks uitvloeisel van een ambtelijke of bestuurlijke hoedanigheid dan wel van een functie bij een instelling die grotendeels van overheidswege wordt gesubsidieerd;

- c. als vertegenwoordiger van een belanghebbende instelling, organisatie of groepering, tenzij zijn lidmaatschap van de commissie tevens in belangrijke mate het gemeentelijk belang dient.

Hoofdstuk V De procedure van declaratie

Artikel 22 Betaling vaste vergoedingen

De betaling van de vergoeding voor werkzaamheden, de bezoldiging voor wethouders op grond van het Rechtspositiebesluit wethouders, de onkostenvergoedingen en declaraties geschiedt maandelijks of in maandelijkse termijnen als er sprake is van een vergoeding op jaarbasis tenzij het Rechtspositiebesluit raads- en commissieleden, het Rechtspositiebesluit wethouders of de Regeling rechtspositie wethouders anders bepalen.

Artikel 23 Betaling van kosten

Betaling van kosten op grond van deze verordening vindt plaats door

- a. rechtstreekse toezending van de factuur aan de gemeente;
- b. betaling uit eigen middelen; of
- c. een gemeentelijke creditcard.

Artikel 24 Rechtstreekse facturering bij de gemeente

1. De vergoeding van kosten, bedoeld in de artikelen 6, 12, 14, 15 en 19 kan plaatsvinden door rechtstreekse toezending van de door het raadslid, onderscheidenlijk de wethouder voor akkoord ondertekende factuur aan de gemeente.
2. Verantwoording van deze wijze van vergoeding vindt plaats door het begeleidingsformulier, waarvan het model door het college is vastgesteld, volledig in te vullen en te ondertekenen. Het begeleidingsformulier en de factuur worden binnen 3 maanden ingediend
 - door de wethouder bij de gemeentesecretaris en
 - door het raads- of commissielid bij de griffierof een door hem aangewezen ambtenaar.

Artikel 25 Declaratie van vooruit betaalde kosten

1. Voor de vergoeding van de kosten, bedoeld in de artikelen 5, 12, 14, 19 en 21, derde lid wordt gebruik gemaakt van een declaratieformulier, waarvan het model door het college is vastgesteld, indien deze kosten uit eigen middelen vooruit zijn betaald.
2. Het declaratieformulier wordt volledig ingevuld en ondertekend en binnen 3 maanden ingediend
 - door de wethouder bij de gemeentesecretaris en
 - door het raadslid bij de griffier
 - door het commissielid bij de gemeentesecretaris (bezwarencommissie) of de griffier (rekenkamercommissie)of een door hem aangewezen ambtenaar, onder bijvoeging van de originele bewijsstukken.

Artikel 26 Gebruik creditcard

1. De vergoeding van kosten als bedoeld in de artikelen 13, 15 en 20 kan plaatsvinden door gebruikmaking van de gemeentelijke creditcard.
2. Een gemeentelijke creditcard wordt de wethouder op aanvraag in bruikleen ter beschikking gesteld voor het doen van uitgaven die voor vergoeding of tegemoetkoming ten laste van de gemeente in aanmerking komen. Aan de verstrekking van de creditcard kunnen voorwaarden worden verbonden.
3. De gemeentesecretaris draagt zorg voor de aanvraag, verstrekking en intrekking van gemeentelijke creditcards. Bij de aanvraag wordt aangegeven of een persoonlijke pincode voor het opnemen van contant geld gewenst wordt.
4. Verantwoording van deze wijze van vergoeding vindt plaats door middel van indiening van een daartoe door het college vastgesteld formulier. Het formulier wordt volledig – inclusief de functionaliteit van de uitgave – ingevuld en ondertekend en onder bijvoeging van een betalingsbewijs, met de originele nota, binnen 3 maanden na de betaling ingediend bij de gemeentesecretaris of een door hem aangewezen ambtenaar.
5. Het gebruik van de creditcard kan uitsluitend betrekking hebben op uitgaven die volgens geldende regelingen voor vergoeding in aanmerking komen.
6. In geval van twijfel over een correct gebruik van de creditcard wordt dit aan het college gemeld en zo nodig ter besluitvorming aan het college voorgelegd.
7. Bij beëindiging van het ambt van wethouder wordt de creditcard onverwijld bij de gemeentesecretaris of een door hem aangewezen ambtenaar ingeleverd.
8. Verlies of diefstal van de creditcard wordt direct gemeld bij de betreffende creditcardmaatschappij en zo spoedig mogelijk ook bij de gemeentesecretaris of een door hem aangewezen ambtenaar. Het eigen risico bij verlies en diefstal komt mits is voldaan aan de daarvoor geldende regels, voor rekening van de gemeente.

Hoofdstuk VI Overgangsbepalingen

Artikel 27 Bruterings vergoedingen

Als de gemeente toepassing geeft aan artikel 39c van de Wet op de Loonbelasting 1964 zijn de artikelen 9 en 20 niet van toepassing en worden artikel 16 van het Rechtspositiebesluit raads- en commissieleden en artikel 29b van het Rechtspositiebesluit wethouders toegepast.

Hoofdstuk VII Citeertitel en inwerkingtreding

Artikel 28 Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als "Verordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden 2015".

Artikel 29 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking na bekendmaking, en werkt terug tot en met 1 juli 2014, onder gelijktijdige intrekking van de "Verordening voorzieningen wethouders, raads- en commissieleden 2011", zoals vastgesteld op 25 januari 2011.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van ... 2015.

De griffier,

De voorzitter,

TOELICHTING

Verordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden 2015

ALGEMEEN

Wettelijke regelingen

De regeling van de rechtspositie van wethouders, raadsleden en leden van gemeentelijke commissies vindt op drie of vier niveaus plaats, te weten bij wet, algemene maatregel van bestuur (AMvB), ministeriële regeling (alleen wethouders) en gemeentelijke verordening. Wettelijk is voor wethouders in de Algemene pensioenwet politieke ambtsdragers (Appa) de uitkering na aftreden en het pensioen geregeld. In de Gemeentewet is aangegeven dat de nadere invulling van de rechtspositie van wethouders, raads- en commissieleden moet worden geregeld bij of krachtens de wet (AMvB en ministeriële regeling). Daartoe zijn tot stand gekomen het Rechtspositiebesluit wethouders en het Rechtspositiebesluit raads- en commissieleden. In een ministeriële regeling, de Regeling rechtspositie wethouders, zijn sommige vergoedingen nader uitgewerkt. In deze wetten en nadere regelgeving zijn alle voor de rechtspositie van belang zijnde onderwerpen geregeld. Een aantal voorzieningen, zoals de hoogte van de bezoldiging en de verschillende onkostenvergoedingen, is in de rechtspositiebesluiten overwegend geregeld in dwingendrechtelijke bepalingen.

De vergoedingen en regelingen voor raads- en commissieleden en wethouders die bij of krachtens de wet (lees Gemeentewet, rechtspositiebesluit of regeling) dwingendrechtelijk geregeld zijn, zijn niet opgenomen in deze verordening. Dit betreft de vergoedingen voor:

1. De onkostenvergoedingen voor raadsleden en wethouders
2. de toelage voor fractievoorzitters, leden van de vertrouwenscommissie, leden van de rekenkamerfunctie bedoeld in artikel 810a Gemeentewet, dan wel van onderzoekscommissie zoals bedoeld in artikel 115a, derde lid Gemeentewet
3. de compensatiemaatregelen voor raads- en commissieleden als zij een WW, BWO of arbeidsongeschiktheidsuitkering hebben
4. de verstrekking van een computer
5. de voorzieningen bij ziekte en dienstongeval
6. de vergoeding voor de waarneming van het voorzitterschap van de gemeenteraad
7. de voorzieningen bij tijdelijk ontslag wegens zwangerschap en bevalling of ziekte
8. de tegemoetkoming in de ziektekosten
9. voorzieningen voor raads- en commissieleden en wethouders met een fysieke beperking
10. de bezoldiging van de wethouders

Hoofdpijnen gemeentelijke verordening

In de verordening zijn bepalingen opgenomen inzake de rechtspositie van wethouders, raadsleden en leden van gemeentelijke commissies zover die niet dwingend geregeld is in hogere wet- en regelgeving. De grondslag hiervoor is te vinden in de Gemeentewet en genoemde rechtspositiebesluiten. Buiten hetgeen hun bij of krachtens de wet is toegekend genieten wethouders als zodanig geen inkomsten, in welke vorm dan ook, ten laste van de gemeente (artikel 44 van de Gemeentewet). Dit betekent dat de rechtspositionele aanspraken voor zittende wethouders uitsluitend te vinden zijn in respectievelijk de Gemeentewet, het Rechtspositiebesluit wethouders, de Regeling rechtspositie wethouders en de plaatselijke Verordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden. Gewezen wethouders ontleen hun aanspraak op een ontslaguitkering en pensioen aan de Algemene pensioenwet politieke ambtsdragers.

Een soortgelijke bepaling als artikel 44 is voor raads- en commissieleden opgenomen in artikel 99 van de Gemeentewet. Het tweede lid van die bepaling voegt daaraan toe dat bij gemeentelijke verordening aan raads- en commissieleden voordelen, anders dan in de vorm van vergoedingen en tegemoetkomingen, mogen worden toegekend. Daarvoor is wel de goedkeuring van gedeputeerde staten vereist.

De rechtspositionele aanspraken voor raads- en commissieleden zijn dan ook uitsluitend te vinden in respectievelijk de Gemeentewet, het Rechtspositiebesluit raads- en commissieleden en de plaatselijke Verordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden.

De arbeidsverhouding van de wethouder en het raadslid

Raadsleden zijn niet in dienstbetrekking bij de gemeente. De gemeente is dus niet de werkgever. Dat betekent bijvoorbeeld dat zij voor zover het betreft het raadslidmaatschap niet vallen onder de werknemersverzekeringen zoals de Werkloosheidswet, Ziektewet en WIA. Omdat er geen

dienstbetrekking met de gemeente is vallen raadsleden niet onder de Wet op de loonbelasting 1964 maar worden hun inkomsten getoetst aan de Wet inkomstenbelasting 2001. Wel kan een raadslid opteren voor de loonbelasting door te kiezen voor het fictief werknemerschap (zie hieronder).

Wethouders zijn ingevolge de Ambtenarenwet als benoemde bestuurders in openbare dienst aangesteld en vallen onder de werking van die wet. Echter de bepalingen over het materiële ambtenarenrecht uit de Ambtenarenwet zijn niet van toepassing op wethouders. Hun rechtspositie wordt, zoals hiervoor is aangegeven, beheerst door specifieke wet- en regelgeving. De aanstelling in openbare dienst houdt voor de toepassing van de fiscale wetgeving in dat sprake is van een arbeidsverhouding die als dienstbetrekking wordt aangemerkt. Dit betekent dat wethouders direct onder de werking van de Wet op de loonbelasting vallen. Wethouders vallen niet onder de werking van de Ziektewet, Werkloosheidswet en WIA. Evenmin geldt voor hen de pensioenvoorziening bij het ABP. De uitkering na aftreden en ouderdoms- en nabestaandenpensioen zijn voor wethouders geregeld in de Algemene pensioenwet politieke ambtsdragers (Appa).

De loon- en inkomstenbelasting

Opting-in-regeling

Raadsleden kunnen opteren voor de loonbelasting. Het raadslid kan met de gemeente overeenkomen dat deze loonheffing inhoudt. Dat wordt de 'opting-in-regeling' genoemd. De administratie van de gemeente is zodanig ingericht dat wordt voldaan aan de daaraan gestelde wettelijke eisen. In een gezamenlijke verklaring melden de gemeente en het raadslid aan de Belastingdienst dat wordt geopteerd voor de loonbelasting. Als gezamenlijk wordt gekozen voor het loonbelastingstelsel, dan draagt de gemeente de ingehouden loonheffing af aan de Belastingdienst. Omdat een raadslid geen werknemer in de formele zin van het woord is, valt hij zoals gezegd vanwege het raadslidmaatschap niet onder de sociale zekerheidswetgeving. Om die reden worden over de raadsvergoeding ook geen premies sociale zekerheid ingehouden. De inkomsten worden als loon belast in box 1. Het raadslid hoeft in dat geval geen administratie bij te houden.

De Belastingdienst accepteert inmiddels ook van commissieleden de toepassing van de opting-in-regeling.

Fiscale standaardpositie

Als niet voor de loonbelasting wordt geopteerd, dan geldt voor het raadslid dat hij voor de Wet inkomstenbelasting 2001 resultaat uit een werkzaamheid geniet. In dat geval is het winststelsel van toepassing. Betrokkene moet dan alle ontvangsten verantwoorden als winst en kan de gemaakte kosten daarop in mindering brengen. Raadsleden die gekozen hebben voor de standaardregeling zullen dan ook over de netto-onkostenvergoeding inkomstenbelasting moeten betalen, tenzij zij aan de hand van bewijsmateriaal aan kunnen tonen dat de vergoeding is besteed aan onkosten voortvloeiend uit het raadslidmaatschap.

Betrokkenen kunnen bij de aangifte inkomstenbelasting hun werkelijke beroepskosten, met inachtneming van een aantal wettelijke beperkingen en normeringen, in mindering brengen op hun belastbaar inkomen (belastbare resultaat). De gemeente dient jaarlijks alle betalingen en verstrekkingen op grond van deze verordening aan de Belastingdienst te melden middels een opgave IB47. Verstrekkingen moeten naar de waarde in het economische verkeer worden opgegeven. Het daadwerkelijk zakelijk gebruik leidt dan tot aftrek.

Eenmalige keuze per zittingsperiode

De keuze om al of niet te opteren voor de loonbelasting kan voor het raadslid ingrijpende gevolgen hebben. De beslissing om voor de loonbelasting te opteren kan eenmaal per zittingsperiode worden gemaakt en geldt in beginsel voor de (resterende) zittingsperiode. Wel kan betrokkene als spijtoptant terugkomen op deze beslissing voor de resterende periode. Opteren voor de loonbelasting hoeft niet bij aanvang van de zittingsperiode te gebeuren, maar kan ook gedurende de zittingsperiode voor de resterende periode.

De vergoedingssystematiek

Voor de uitoefening van het politieke ambt moeten bestuurders niet het eigen inkomen hoeven aan te spreken. Een adequate vergoedingssystematiek is daarom van belang. Waar er functionele uitgaven zijn, verdient het aanbeveling terughoudend te zijn met een financieringswijze waarin de bestuurder deze uit eigen middelen vooruit betaalt en de gemeente ze terugbetaalt. Eigen middelen en publieke middelen moeten zo veel mogelijk gescheiden worden gehouden. Vanuit die

overweging heeft het de voorkeur de kosten direct in rekening te brengen bij de gemeente. Aan de mogelijkheid om zo nodig declaraties in te dienen zal echter behoefte blijven bestaan.

Controle en verantwoording

Voor de bestuurlijke uitgaven is – net als voor de besteding van alle andere publieke middelen – transparantie van groot belang. Daartoe dienen enerzijds inzichtelijke regels en richtlijnen die voor het vergoedingen- en voorzieningenstelsel gelden en anderzijds een duidelijke verantwoording van het daadwerkelijk gebruik. Op deze wijze kan worden voorkomen dat er onnodige discussies plaatsvinden omtrent het gebruik van onkostenregelingen of voorzieningen door gemeentebestuurders en over de eventueel verschuldigde belasting.

Dat is ook in hun belang omdat zij hun functie moeten kunnen uitoefenen zonder te worden gehinderd door onzekerheden omtrent de financiering van de functionele uitgaven. Daartoe is vereist dat er een zodanig sluitende financiële en administratieve organisatie is ingericht dat er vertrouwen kan bestaan omtrent de juistheid en rechtmatigheid van de uitgaven.

In hoofdstuk IV is in verband hiermee, in aanvulling op de in de beheers- en controleverordening vastgestelde regels, een aantal belangrijke procedures vastgelegd over rechtstreekse facturering van functionele uitgaven, declaratie van vooruitbetaalde kosten en het gebruik van creditcards. Daarnaast moeten in de bruikleenovereenkomsten heldere afspraken vastgelegd over het gebruik van computer- en communicatie-apparatuur die beschikbaar wordt gesteld voor de uitoefening van de politieke functie. In aanvulling hierop is een gedragscode ontwikkeld waarin nadere gedragsregels zijn vastgelegd.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 2 Vergoeding voor de werkzaamheden van het raadslid

In het Rechtspositiebesluit raads- en commissieleden is geregeld dat raadsleden voor hun werkzaamheden een vergoeding ontvangen. De hoogte van de vergoeding wordt bij gemeentelijke verordening bepaald. In artikel 2 is de hoogte van de vergoeding bepaald op het maximale bedrag uit het Rechtspositiebesluit.

Het bedrag van de vergoeding voor de werkzaamheden is geïndexeerd. Het wordt jaarlijks per 1 januari herzien aan de hand van het indexcijfer CAO lonen overheid. Hiervoor is in de gemeente geen nadere besluitvorming nodig omdat in de verordening in algemene zin is aangegeven of de raadsvergoeding gelijk is aan het door de minister te bepalen maximum of een percentage daarvan.

Het bedrag van de raadsvergoeding wordt jaarlijks per 1 januari geïndexeerd aan de hand van de consumentenprijsindex. Hiervoor is in de gemeente geen nadere besluitvorming nodig. In de verordening wordt namelijk verwezen naar de bedragen uit het Rechtspositiebesluit raads- en commissieleden. In het rechtspositiebesluit is de indexering geregeld.

De gemeenteraad kan besluiten dat een deel van raadsvergoeding wordt uitbetaald als presentiegeld. Dat deel mag maximaal 20% van de raadsvergoeding zijn.

Artikel 3 Vergoeding voor het bijwonen van vergaderingen

In dit artikel is het presentiegeld voor leden van gemeentelijke commissies die zijn ingesteld op basis van artikel 82 t/m 84 Gemeentewet geregeld. Fractievertegenwoordigers als deelnemer van de politieke markt worden beschouwd als commissieleden. Het bijwonen van meerdere sessies van een politieke markt op één avond wordt qua vergoeding beschouwd als zijnde één commissievergadering. Deze bepaling geldt niet voor raadsleden en wethouders (uitgezonderd in artikel 96 Gemeentewet). Uitgezonderd zijn verder onder meer ambtenaren (op grond van artikel 1 rechtspositiebesluit raads- en commissieleden), en medewerkers en bestuurders van door de gesubsidieerde organisaties die in die hoedanigheid in de commissie zitting hebben.

De hoogte van het presentiegeld wordt bepaald op een vast bedrag per inwonersklasse overeenkomstig het Rechtspositiebesluit raads- en commissieleden. De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties indexeert jaarlijks per 1 januari het bedrag zoals dat is herzien aan de hand van het indexcijfer Cao lonen overheid.

Het presentiegeld wordt onbelast door de gemeente uitbetaald aan de betreffende fractievertegenwoordiger. Deze dient dit zelf bij de belastingdienst op te geven. De fractievertegenwoordiger is niet in dienst bij de gemeente, de vergoeding is een compensatie voor het aanwezig zijn bij de politieke markt.

Het verstrekken van een vergoeding aan fractievertegenwoordigers door fracties gebeurt geheel naar eigen inzicht van fracties. Het al dan niet betalen van een vergoeding dient de fractie dan ook zelf af te wegen. Denkbaar is dat fracties voor de huidige fractievertegenwoordigers eventuele tekorten door deze nieuwe regeling aanvullen.

Artikelen 5 en 14 Reis- en verblijfkosten

De Gemeentewet voorziet niet in een vergoeding voor 'woon-werkverkeer' voor raadsleden. Het is dan ook in strijd met artikel 99 van de Gemeentewet als raadsleden van de gemeente een vergoeding ontvangen voor reizen binnen het grondgebied van de gemeente.

Artikel 97 van de Gemeentewet voorziet voor raadsleden wel in een vergoeding van de reis- en verblijfkosten voor reizen buiten het grondgebied van de gemeente ter uitvoering van een beslissing van het gemeentebestuur.

Aan commissieleden kan krachtens artikel 96, eerste lid, van de Gemeentewet echter wel een vergoeding worden gegeven voor de reis- en verblijfkosten in verband met reizen binnen de gemeente.

In de verordening is voor wat de hoogte van de vergoedingen betreft aansluiting gezocht bij de vergoedingen uit de Regeling rechtspositie wethouders.

Vergoed kunnen worden de in redelijkheid gemaakte noodzakelijke reiskosten van het gebruik van het openbaar vervoer en van een taxi. Bij gebruik van een eigen vervoermiddel kan een bedrag van € 0,28 per kilometer onbelast worden vergoed.

De noodzakelijke en redelijkerwijs gemaakte werkelijke verblijfkosten kunnen eveneens worden vergoed.

Gemeenteraden, delegaties daaruit of wethouders maken wel eens in het gemeentelijk belang excursies of reizen naar het buitenland. Hiervoor moet de gemeenteraad respectievelijk college expliciet toestemming verlenen. De reis of excursie wordt in alle gevallen door of vanwege de gemeente georganiseerd.

Reiskosten die raadsleden maken in verband met het lidmaatschap van de euregio, de regioraad en werkgroep internationaal worden vergoed conform deze bepaling, tenzij de euregio, de regioraad of de werkgroep internationaal de reiskosten vergoedt.

Bij buitenlandse dienstreizen in het gemeentelijk belang kunnen aan de wethouder de in redelijkheid gemaakte werkelijke reis- en verblijfkosten worden vergoed. De tarieven in het voor het rijksperoneel geldende Reisbesluit buitenland zijn daarbij richtsnoer. In de eerder genoemde integriteitscode voor bestuurders zijn nadere gedragsregels vastgesteld. Daarbij gaat het om expliciete besluitvorming in het college over buitenlandse reizen en over uitnodigingen daartoe op kosten van derden.

Maar ook om bijvoorbeeld de rekening en verantwoording achteraf (zowel inhoudelijk als financieel), het meereizen van de partner en het combineren van een dienstreis met een (direct voorafgaande of aansluitende) privéreis.

Voor raadsleden die niet hebben geopteerd voor de loonbelasting geldt dat de vergoedingen en verstrekkingen naar de waarde in het economische verkeer bij de aangifte inkomstenbelasting als opbrengst moeten worden verantwoord en dat de gemaakte kosten binnen de geldende randvoorwaarden als aftrekbare beroepskosten kunnen worden opgevoerd.

Cafetariaregeling reiskosten

Raadsleden die hebben gekozen voor de opting-in-regeling en wethouders kunnen op aanvraag hun inkomen als ambtsdrager inzetten voor een reiskostenvergoeding woon-werkverkeer,

overeenkomstig de voor het gemeentelijk personeel geldende cafetariaregeling.

De maximale belastingvrije vergoeding die men door inzet van inkomen voor reiskosten woon-werkverkeer kan krijgen bedraagt € 0,19 per kilometer. Men berekent zijn maximale reiskostenvergoeding per jaar door de enkele reisafstand woon-werkverkeer te vermenigvuldigen met het aantal werkdagen per week waarop men naar de werkplek reist. De uitkomst vermenigvuldigt men met € 16,26*. De uitkomst van deze vermenigvuldiging is het bedrag dat men per jaar maximaal kan ontvangen. (Dit bedrag moet de wethouder nog wel verminderen met de eventuele reiskostenvergoeding woon-werkverkeer die hij van de gemeente krijgt.)

* De Belastingdienst gaat uit van 214 werkdagen per jaar als op 5 dagen per week naar de werkplek wordt gereisd. Dit leidt tot de volgende formule: op voltijd basis 214×2 (heen- en terugweg) $\times$ € 0,19 = € 81,32. Gedeeld door 5 komt de formule per werkdag voor 1 kilometer retour uit op € 16,26 (afgerond).

Voor het bepalen van de enkele reisafstand woon-werkverkeer maakt men gebruik van de ANWB-routeplanner: www.anwb.nl. Men kiest de kortste route. Voor het stadhuis aan de Burgemeester Jansenplein 1 geldt als postcode 7551 EC.

Voorbeeld

Stel: er wordt op 3 dagen per week van huis naar het stadhuis gereisd en de enkele reisafstand woon-werkverkeer bedraagt 5 kilometer. De berekening is dan als volgt:

$$5 \times 3 = 15$$

$$15 \times € 16,26 = € 243,90$$

Loonheffingstarief 42%: belastingvoordeel op jaarbasis € 102,44

Loonheffingstarief 52%: belastingvoordeel op jaarbasis € 126,83

Voor de aanvraagprocedure zij verwezen naar de informatie hierover op de P&O pagina's van het intranet. Ook kan hierover contact worden opgenomen met de salarisadministratie.

Artikel 6 en 15 Scholing, cursus en excursie

Deze voorziening maakt sinds de dualisering niet langer onderdeel uit van de vaste onkostenvergoeding maar is in de bedrijfsvoering gebracht. De kosten van scholing, cursussen, congressen, seminars en symposia komen sindsdien rechtstreeks voor rekening van de gemeente. Met betrekking tot raadsleden is in de vaststelling van het budget voor fractieondersteuning met deze kosten rekening gehouden. Dat houdt in concreto in dat de kosten voor opleidingen door de fractie betaald worden.

Een onderscheid is gemaakt tussen

- cursussen e.d. die door of vanwege de gemeente zijn georganiseerd; en
- cursussen e.d. waaraan de individuele politieke ambtsdrager in verband met de vervulling van het raadslidmaatschap/wethoudersambt op eigen initiatief deelneemt.

In het laatste geval zijn er aanvullende voorwaarden gesteld: inhoudelijke informatie over de cursus e.d. en een kostenspecificatie.

Voor raadsleden die niet hebben geopteerd voor de loonbelasting geldt dat de vergoedingen en verstrekkingen naar de waarde in het economische verkeer bij de aangifte inkomstenbelasting als opbrengst moeten worden verantwoord en dat de gemaakte kosten binnen de geldende randvoorwaarden als aftrekbare beroepskosten kunnen worden opgevoerd.

Op grond van artikel 13 lid 1 van het Rechtspositiebesluit raads- en commissieleden komt niet partij-politiek georiënteerde scholing in verband met de vervulling van de functie van raads- of commissielidmaatschap ten laste van de gemeente, dit gaat echter via de fractie omdat bij de vaststelling van de hoogte van de fractievergoeding hier rekening mee is gehouden. In dit artikel is de procedure verder uitgewerkt

Gezien de aard en duur van het ambt liggen voor raads- en commissieleden opleidingen voor de hand die gericht zijn op het persoonlijk functioneren in het ambt.

Scholing is functiegericht als zij beoogt de voor de functie benodigde vakkennis en vaardigheden te verwerven dan wel actueel te houden.

Onder deze scholingskosten worden verstaan de cursus- en leselden, de kosten van het studiemateriaal, examen- en diplomakosten en de aanschafkosten van verplicht gesteld studiemateriaal, alsmede reis- en verblijfkosten in het kader van de opleiding.

Voor raadsleden die niet hebben geopteerd voor de loonbelasting geldt dat de vergoedingen en verstrekkingen naar de waarde in het economische verkeer bij de aangifte inkomstenbelasting als opbrengst moeten worden verantwoord en dat de gemaakte kosten binnen de geldende randvoorwaarden als aftrekbare beroepskosten kunnen worden opgevoerd.

De raad kan bij verordening nadere regels stellen omtrent het maximale bedrag voor de scholing die voor vergoeding in aanmerking komt. Dat is gedaan in de verordening op de fractieondersteuning. In de verordening op de fractieondersteuning is bij de bepaling van de hoogte van het fractiebudget rekening gehouden met deze kosten, zodat deze voor rekening komen van de fractie.

Lid 5 regelt de uitzonderlijke situatie indien er sprake is van scholing, een cursus of excursie die niet ten laste van de fractie komt. Uitgangspunt is namelijk dat deze kosten door de fractie betaald worden.

Het zevende lid bevat een hardheidsclausule. Mocht de griffier behoefte hebben aan een extra oordeel of de gevraagde vergoeding binnen de geldende regels voor vergoeding in aanmerking komt, dan kan de vergadering van de fractievoorzitters in de raad om een oordeel gevraagd worden.

Artikelen 7 en 16 Computer

In het Rechtspositiebesluit raads- en commissieleden en het Rechtspositiebesluit wethouders is geregeld dat het raads- of commissielid, respectievelijk de wethouder van de gemeente een computer in bruikleen krijgt verstrekt of een vergoeding ontvangt voor de aanschaf of het gebruik van zijn eigen computer. De vergoeding is daarom niet in strijd met artikel 99 van de Gemeentewet. Deze aanspraken kunnen echter alleen worden verstrekt wanneer dat is vastgelegd in een verordening. De vergoeding voor (het gebruik van) een eigen pc is belast. De belastingheffing mag niet worden gecompenseerd.

De verordening gaat ervan uit dat een vergoeding wordt verstrekt aan raadsleden en aan wethouders een computer in bruikleen wordt verstrekt. Dit sluit aan bij de praktijk.

Met deze bepaling en deze nadere voorwaarden voldoet de tegemoetkoming ook aan de regels voor het noodzakelijkheidscriterium.

‘Een vaste maandelijkse vergoeding is op zich geen probleem en frustreert het noodzakelijkheidscriterium niet. Het echter wel raadzaam e.e.a. goed vast te leggen in een regeling waarbij alle voorwaarden die de gemeente stelt zijn terug te vinden en door beide partijen zijn ondertekend. Ook de beëindiging van de vergoeding bij einde van de activiteiten van het raadslid/de wethouder dient hierin te worden opgenomen.’

Een onbelaste vergoeding is alleen toegestaan wanneer het gebruik voor 90% zakelijk is. Stijgt het gebruik voor privédoeleinden uit boven de 10% dan wordt dat gebruik belast door jaarlijks over 1/3 van de aanschafwaarde van de pc en de bijbehorende ter beschikking gestelde apparatuur belasting te heffen. Daarbij maakt het niet uit of het om een desktop-computer, een laptop, een pocket-pc, een mini-notebook of een tabletcomputer gaat.

De randapparatuur kan bestaan uit een printer of een docking station. De randapparatuur moet voor het werk functioneel zijn en kan niet zelfstandig gebruikt worden.

Voor raadsleden die niet hebben geopteerd voor de loonbelasting geldt dat de vergoedingen en verstrekkingen naar de waarde in het economisch verkeer bij de aangifte inkomstenbelasting als

opbrengst moeten worden verantwoord en dat de gemaakte kosten binnen de geldende randvoorwaarden als aftrekbare beroepskosten kunnen worden opgevoerd.

Lid vier regelt de terugbetaling van de vergoeding indien het raadslid voor het einde van de termijn aftreedt. De vergoeding wordt pro rato terugbetaald. Een rekenvoorbeeld; wordt 13 maanden voor het einde van de termijn afgetreden dan wordt 13/48 van de vergoeding als onverschuldigd betaald beschouwd en dient deze te worden terugbetaald.

Artikelen 8 en 18 Fiets woon-werkverkeer

Raadsleden die hebben gekozen voor de opting-in-regeling en wethouders kunnen op aanvraag hun inkomen als ambtsdrager inzetten voor een fiets woon-werkverkeer en met de fiets samenhangende zaken, overeenkomstig de voor het gemeentelijk personeel geldende cafetariaregeling.

Voor de aanvraagprocedure zij verwezen naar de informatie hierover op de P&O pagina's van het intranet. Ook kan hierover contact worden opgenomen met de salarisadministratie.

Artikelen 9 en 20 Werkkostenregeling

In verband met de werkkostenregeling moeten een aantal netto-vergoedingen en verstrekkingen door de gemeente aangewezen worden als eindheffingsbestanddeel. Anders worden deze door de belastingdienst als loon gezien en moet hierover belasting worden ingehouden. Ook de vergoedingen en verstrekkingen die door de belastingdienst gezien worden als gerichte vrijstelling of voor nihil waardering in aanmerking komen moeten in eerste instantie wel aangewezen worden. In een later stadium wordt dan (in de financiële administratie) aangegeven dat dit gerichte vrijstellingen of nihil waarderingen betreft.

Artikel 10 Verlaging vergoeding werkzaamheden bij arbeidsongeschiktheid

In de motie Slob (Kamerstukken II, 2004-2005, 29 800 VII, nr. 21) is aangegeven dat de gemeenteraad een brede afspiegeling van de bevolking dient te vormen. Om deze reden moeten drempels om raadslid te worden of te blijven, worden weggenomen. In de WAO en WIA geldt het algemene principe dat indien een persoon inkomen uit arbeid geniet, dit in de regel zal leiden tot verlaging of intrekking van de wettelijke arbeidsongeschiktheidsuitkering. Een dergelijke uitkering is immers bedoeld om het als gevolg van arbeidsongeschiktheid ontstane verlies aan verdienvermogen te vergoeden. Voor raads- en commissieleden kan dit ertoe leiden dat een geringe verhoging van het inkomen door een raads- of commissievergoeding een grote teruggang betekent voor de hoogte van de wettelijke arbeidsongeschiktheidsuitkering als gevolg van de anticumulatieregeling. Dit kan zich bijvoorbeeld voordoen bij aanvaarding van een raads- of commissiezetel of bij verhoging van de vergoeding voor de werkzaamheden. Op grond van het Rechtspositiebesluit raads- en commissieleden kunnen gemeenten hiervoor een voorziening treffen. Een dergelijke voorziening is opgenomen in artikel 11. Daarin is geregeld dat op aanvraag een raadslid een lagere vergoeding voor de werkzaamheden wordt gegeven om te voorkomen dat de anticumulatieregeling zal leiden tot een verlaging van de wettelijke arbeidsongeschiktheidsuitkering van het raadslid.

Artikelen 11 en 12 Reiskosten woon-werkverkeer en zakelijke reis- en verblijfkosten

Voor wethouders is in artikel 11 een belastingvrije vergoeding voor het woon-werkverkeer geregeld overeenkomstig de bepalingen bij en krachtens het Rechtspositiebesluit wethouders en de Regeling rechtspositie wethouders. Zij hebben recht op vergoeding van reiskosten openbaar vervoer of, bij gebruik van de eigen personenauto, vergoeding van € 0,15 per kilometer (2010).

Wethouders kunnen op aanvraag hun inkomen als ambtsdrager inzetten voor een reiskostenvergoeding woon-werkverkeer, overeenkomstig de voor het gemeentelijk personeel geldende cafetariaregeling. Zie voor meer informatie hierover de toelichting bij artikel 5.

Bij zakelijke reizen kunnen vergoed worden de in redelijkheid gemaakte noodzakelijke reiskosten van het gebruik van het openbaar vervoer en van een taxi. Bij gebruik van een eigen vervoermiddel kan een bedrag van € 0,28 per kilometer onbelast worden vergoed. Dit volgt uit de bepalingen bij en krachtens het Rechtspositiebesluit wethouders en de Regeling rechtspositie wethouders (artikel 4, onderdeel b, en artikel 5a, onder 1) De hoogte van deze vergoeding is geënt op de 'hoge' kilometervergoeding die geldt voor het rijkspersoneel op grond van het Reisbesluit en Reisregeling binnenland. Op grond van artikel 5, tweede lid, van de regeling wordt onder openbaar vervoer voor dienstreizen wel verstaan een veerpont of een veerboot. Tol- en parkeerkosten worden niet genoemd in de regeling en mogen daarom op grond van artikel 44 lid 3 Gemeentewet niet vergoed worden.

Verblijfskosten zijn zakelijk gebruikte maaltijden en kosten voor overnachting en geen parkeerkosten. Voor wethouders is nog van belang dat een vergoeding of verstrekking van maximaal 80 maaltijden per kalenderjaar onbelast is als de vergoeding of verstrekking een meer dan bijkomstig zakelijk karakter heeft. Daarvan is niet zonder meer sprake bij deelname aan raads- en commissievergaderingen, maar wel bij tot in de avond doorlopende vergaderingen waardoor men niet op de gewone tijd kan eten, alsmede tijdens dienstreizen. Voor zover het aantal maaltijden per kalenderjaar meer dan 80 is (vergoedingen en verstrekkingen samen), moet een normbedrag bij het loon worden geteld. Als de vergoeding of verstrekking gedeeltelijk tot het loon moet worden gerekend kan eindheffing plaatsvinden op basis van het tabeltarief.

Als het zakelijk karakter van niet meer dan bijkomstig belang is moet de vergoeding of de waarde in het economisch verkeer van de verstrekking tot het loon worden gerekend. Bij verstrekkingen in de vorm van maaltijden in bedrijfskantines met een privé-karakter wordt de waarde van een kantinemaaltijd vastgesteld op een forfaitair bedrag. Als de maaltijd in de bedrijfskantine een meer dan bijkomstig zakelijk karakter heeft geldt de hoofdregel. De vergoeding of verstrekking van maximaal 80 maaltijden per kalenderjaar is dan onbelast.

Artikel 13 Dienstauto

Als onderdeel van de bedrijfsvoering kan de gemeente een dienstauto met of zonder chauffeur voor zakelijk gebruik beschikbaar stellen aan wethouders. De dienstauto kan ook voor het woon-werkverkeer worden gebruikt. In dat geval vindt wel een korting plaats op de tegemoetkoming in de reiskosten woon/werk, als de wethouder die ontvangt. De dienstauto kan ook worden gebruikt voor de vervulling van een q.q.-nevenfunctie. De eventueel uit hoofde van die nebenfunctie ontvangen vergoeding van reiskosten ter zake wordt in dat geval in de gemeentelijke kas gestort. De dienstauto is niet beschikbaar voor privé-gebruik.

De kilometers voor ambtsgebonden nebenfuncties worden als zakelijk aangemerkt. Ambtsgebonden nebenfuncties vloeien voort uit het ambt. Van een ambtsgebonden nebenfunctie is in elk geval sprake als de ambtsdrager zich er niet aan kan onttrekken en de functie moet worden beëindigd als het ambt niet meer wordt uitgeoefend. Of met de nebenfunctie een maatschappelijk of algemeen bestuurlijk belang is gediend, is fiscaal gezien geen criterium voor het begrip ambtsgebonden nebenfunctie. Ook is het fiscaal niet relevant of door provinciale staten c.q. de gemeenteraad toestemming is gegeven voor het vervullen van de nebenfunctie en het gebruik van de dienstauto voor dat doel.

Het gebruik van de dienstauto voor niet ambtsgebonden nebenfuncties wordt als privégebruik aangemerkt. (Brief van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties d.d. 22 maart 2007 aan de Tweede Kamer, Tweede Kamerstuknummer 30 800 VII, nr. 42).

Bijwonen van bijvoorbeeld vergaderingen van de VNG behoort tot ambtsgebonden activiteiten. Het gebruik voor overige nebenactiviteiten die dus tot het privégebruik worden gerekend, is slechts tot

500 km per jaar onbelast. Daarboven wordt het privégebruik aangemerkt als loon in natura en is om die reden belast.

Artikel 17 Communicatieapparatuur

Vergoedingen of verstrekkingen van een mobiele telefoon (dit zal de meest gebruikte communicatieapparatuur zijn) zijn geheel onbelast als het zakelijk gebruik meer dan 10% bedraagt.

Artikel 19 Reis- en pensionkosten en verhuiskosten

Sinds de dualisering van het gemeentebestuur kunnen personen van buiten de gemeenteraad tot wethouder worden benoemd. Dat kunnen ook personen zijn die niet in de gemeente zelf wonen. Die zijn op grond van de Gemeentewet verplicht om te gaan wonen in de gemeente waar zij wethouder zijn geworden. In artikel 20 is geregeld dat zij bij verhuizing naar de gemeente in aanmerking komen voor een verhuiskostenvergoeding en eventueel voor vergoeding van reis- en pensionkosten in afwachting van de verhuizing. De vergoedingen zijn onbelast.

Artikel 21 Vergoeding voor leden bezwarencommissie en rekenkamercommissie

In dit artikel zijn de vergoedingen voor de leden van een bezwarencommissie en de rekenkamercommissie geregeld. Artikel 96 Gemeentewet bepaalt dat deze vergoedingen niet van toepassing zijn voor leden van de raad of het college.

Artikelen 22 t/m 26 De procedure van declaratie

In de verordening zijn de drie wijzen van betaling aangegeven. Ook is aangegeven in welke gevallen welke betalingswijze aan de orde is en welke procedurevoorschriften in achtgenomen moeten worden. Hierbij gaat de voorkeur uit naar rechtstreeks facturering bij de gemeente, en daarna declaratie van vooruitbetaalde kosten of gebruik van de gemeentelijke creditcard, waarbij deze laatste twee afhankelijk zijn van de situatie.

Rechtstreekse facturering bij de gemeente

Rekeningen kunnen rechtstreeks bij de gemeente in rekening worden gebracht in de volgende gevallen:

- deelname aan cursussen, congressen, seminars en symposia door raadsleden en wethouders;
- zakelijke reis- en verblijfkosten van wethouders;
- reis- en pensionkosten en verhuiskosten
- reis- en verblijfkosten bij buitenlandse dienstreizen van wethouders.

Declaratie van vooruitbetaalde kosten

Daarbij gaat het om vergoeding van de volgende kosten:

- reis- en verblijfkosten van raadsleden;
- zakelijke reis- en verblijfkosten van wethouders
- reis- en verblijfkosten bij buitenlandse dienstreizen van wethouders
- reis- en pensionkosten en verhuiskosten;
- reis- en verblijfkosten van leden van gemeentelijke commissies

Gebruik creditcard

Aan wethouders kan onder voorwaarden een creditcard beschikbaar worden gesteld voor functionele uitgaven ten laste van de gemeente. Gebruik van creditcards is mogelijk in de volgende gevallen:

- zakelijke reis- en verblijfkosten van wethouders;
- reis- en verblijfkosten bij buitenlandse dienstreizen van wethouders;
- reis- en pensionkosten en verhuiskosten.

Artikel 27 Overgangsbepaling

In artikel 27 is de overgangsbepaling opgenomen omdat de werkkostenregeling in 2014 en 2015 nog niet is ingevoerd.



Vereniging van
Nederlandse Gemeenten

**Brief aan de leden
T.a.v. het college en de raad**

informatiecentrum tel.
(070) 373 8393

uw kenmerk

bijlage(n)
1

betreft
Model verordening rechtspositie
wethouders, raads- en
commissieleden

ons kenmerk
ECWGO/U201401199
Lbr: 14/055

datum
16 juli 2014

Samenvatting

Met deze ledenbrief ontvangt u de nieuwe modelverordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden. Deze nieuwe modelverordening is nodig als gevolg van grote wijzigingen in de rechtspositiebesluiten voor wethouders en raads- en commissieleden per 1 juli 2014. Deze verordening vervangt de eerdere model- en voorbeeldverordeningen.



Vereniging van
Nederlandse Gemeenten

Aan de leden

informatiecentrum tel. (070) 373 8393	uw kenmerk	bijlage(n) 1
betreft Model verordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden	ons kenmerk ECWGO/U201401199 Lbr:14/055	datum 16 juli 2014

Geacht college en gemeenteraad,

Met deze ledenbrief ontvangt u de nieuwe modelverordening rechtspositie wethouders, raads- en commissieleden. Deze verordening vervangt de eerdere model- en voorbeeldverordeningen. Deze nieuwe modelverordening is nodig als gevolg van grote wijzigingen in de rechtspositiebesluiten voor wethouders en raads- en commissieleden per 1 juli 2014. Over deze wijzigingen bent u ook door het ministerie van BZK per circulaire geïnformeerd (circulaire van 27 juni 2014).

Als uw huidige verordening op punten in strijd is met de rechtspositiebesluiten dan gaat de hogere regelgeving voor. Als u in uw verordening bijvoorbeeld de raadsvergoeding op een lager bedrag heeft vastgesteld dan het huidige maximum voor uw grootteklasse, dan moet u vanaf 1 juli het hogere bedrag (het huidige maximum) gaan uitbetalen.

Belangrijkste wijzigingen

Met de wijzigingen in de rechtspositiebesluiten per 1 juli 2014 zijn een aantal kan-bepalingen omgezet in bepalingen die voor alle gemeenten gelden. Dit betekent, afhankelijk van het onderwerp:

- de gemeenteraad kan niet meer afwijken van de algemene regel (bijv. bij de raadsvergoeding of de onkostenvergoeding)
- de gemeenteraad hoeft iets niet meer lokaal te regelen (bijv. het opvangen van de samenloop van de raadsvergoeding met sociale zekerheidsuitkeringen)
- de gemeenteraad niet langer bevoegd is (de uitwerking van de nadere regels voor de scholing voor de wethouders)

Dergelijke bepalingen zijn daarom dus geschrapt uit de modelverordening.

De modelverordening is zo opgesteld (zie artikelen 8, 16 en hoofdstuk V) dat alle gemeenten, ongeacht of ze al over zijn op de werkkostenregeling, de verordening kunnen gebruiken. De gemeenten die nog niet over zijn op de werkkostenregeling en die per 1 januari 2015 dus verplicht daarop overgaan, kunnen de verordening nu vaststellen en hoeven de verordening daardoor per 1 januari 2015 niet opnieuw vast te stellen.

Implementatiehandleiding

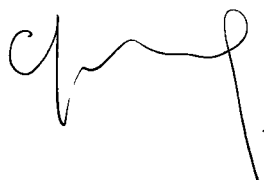
De modelverordening kent een aantal bepalingen die als 'facultatief' zijn aangemerkt (deze zijn te herkennen aan de cursieve tekst). Facultatief zoals aangeduid in een model betekent echter dat de keuze om die onderdelen over te nemen een bewuste keuze van een individuele gemeente dient te zijn. Hierbij is er in het model voor gezorgd dat gemeenten door het niet overnemen van deze bepalingen niet in de problemen komen met de Gemeentewet, voor zover deze gemeenten verplicht bepaalde zaken te regelen. Daarnaast is er in het model voor gezorgd dat met het niet overnemen van de facultatieve bepalingen de systematiek van de verordening niet doorbroken wordt. Gemeenten die ervoor kiezen om andere bepalingen dan de facultatieve bepalingen niet over te nemen, deze in gewijzigde vorm over te nemen of deze aan te vullen, zullen er zelf scherp op moeten zijn dat deze keuzes zowel in lijn zijn met de Gemeentewet als dat deze stroken met de systematiek van de bepalingen die wel overgenomen worden. Afhankelijk van de keuzes die gemaakt worden kan het noodzakelijk zijn om artikelen of artikelleden te vernummern. Verder zijn de toelichtingen grotendeels zo opgesteld dat gemeenten deze kunnen overnemen als ze ook de bepaling waar deze bij hoort overnemen. Afhankelijk van de gemaakte keuzes zullen dus ook bepaalde onderdelen van een toelichting wel of juist niet geschikt zijn voor overname.

Informatievoorziening

Bij deze modelverordening ontvangt u tevens een uitgebreide algemene en artikelsgewijze toelichting. Daarnaast bevat ook het Besluit harmonisering en modernisering rechtspositie decentrale politieke ambtsdragers van 20 juni 2014 waarmee de verschillende rechtspositiebesluiten gewijzigd zijn een uitgebreide toelichting op de wijzigingen. Deze is door het ministerie van Binnenlandse Zaken met de circulaire aan de gemeenten meegezonden. Deze circulaire is gestuurd aan de burgemeester, het college van B&W, de gemeenteraden, de gemeentesecretaris en de griffier. Wij raden u aan deze toelichting ook te lezen.

De VNG organiseert eind augustus eerst een aantal chatsessies waarin u uw eerste vragen over de verordening kan stellen. In september zullen we een aantal bijeenkomsten organiseren waarin we naast deze nieuwe modelverordening ook met u willen praten over de nieuwe gedragscode politieke ambtsdragers die dan in concept gereed is. Wij zullen u via de website van de VNG verder informeren over de chatsessies en de informatiebijeenkomsten. Wij raden u daarom aan om de website van de VNG in de gaten te houden.

Hoogachtend,
Vereniging van Nederlandse Gemeenten



Drs. C.J.G.M. de Vet
Lid Directieraad

Deze ledenbrief staat ook op www.vng.nl onder brieven.

Behandelvoorstel

Onderwerp	Kredietaanvraag realisatiefase "Sports Centre Hengelo" fase 2		
Zaaknummer	1078045	Portefeuillehouder	Jan Bron
Belangrijkste beslis / - bespreekpunten	In het kader van het project Sports Centre Hengelo is er een plan opgesteld voor de herinrichting van het gebied rondom het FBK stadion aan de Kuipersdijk met als doel het verbeteren van de kwaliteit van dit gebied en zo de aantrekkelijkheid hiervan voor de wijk Veldwijk te vergroten. Gelijktijdig met deze herinrichting zal ook de Noordelijke Ontsluitingsweg Veldwijk Zuid worden aangelegd. Een fiets -en wandelverbinding via het Sports Centre Hengelo tussen Veldwijk Zuid en Veldwijk Noord. Deze route zorgt voor een nieuwe herkenbare en veilige verbinding voor langzaam verkeer tussen Veldwijk Zuid en de nieuw gerealiseerde MFA en het winkelcentrum in Veldwijk Noord. De werkzaamheden zullen in november worden opgestart en naar verwachting in het voorjaar van 2016 gereed zijn. Dit project is onderdeel uit van de Verbindingszone Enschede - Hengelo en is mede mogelijk gemaakt door een bijdrage van de provincie Overijssel, de Regio Twente en het Waterschap Vechtstromen. De Raad wordt nu gevraagd om een krediet ter beschikking te stellen voor de realisatie van het project "Sports Centre Hengelo" fase 2 van € 3.128.000 en om in te stemmen met de voorgestelde dekking van dit krediet . Het doel van deze kredietaanvraag is om financiële middelen beschikbaar te stellen voor de begrote uitvoeringskosten van de 2^{de} fase 'Sport Centre Hengelo' om zo tot een zo spoedig mogelijk uitvoering over te gaan en de provinciale subsidie veilig te stellen.		
Historie	-Op 14 april 2009 heeft de gemeenteraad de Nota van Uitgangpunten (NvU) 'Veldwijk Noord Plus' vastgesteld. -In november 2010 is de notitie 'De toekomst van de Verbindingszone Enschede – Hengelo' (een samenwerking tussen de provincie Overijssel, de gemeente Enschede en de gemeente Hengelo en gaat over de zone van stadion tot stadion afgerond) -Op 20 december 2011 heeft de raad het uitvoeringskrediet voor de eerste fase beschikbaar gesteld. -Op 30 januari 2013 (casenummer 12G201764) heeft de raad besloten een krediet voor de planvorming van de 2^{de} fase (om te komen tot een definitief ontwerp) beschikbaar te stellen.		

Politieke Markt	Datum 3 november 2015			
Voorzitter	Griffiemedewerker	Zaal	Domein	Duur
Vincent Mulder	Anke Haarhuis	Burgerzaal	Fysiek	60 min
Doel van de sessie	Oordeelsvormend ter voorbereiding op besluitvorming in de raad.			
Behandeladvies	De fracties wordt gevraagd om hun mening te geven over dit voorstel en om aan te geven of men kan in stemmen met het beschikbaar stellen van het krediet.			
Spreekrecht publiek	ja		duur: max. 5 minuten per inspreker.	

Raad	Datum	
Doel van de sessie		
Behandeladvies		
Spreekrecht publiek	nee	

RAADSBSLUIT

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
1078045	Lode, Marco	RU-PS	Jan Bron
ONDERWERP			
Kredietaanvraag realisatiefase "Sports Centre Hengelo" fase 2			



DE RAAD VAN DE GEMEENTE HENGLO BESLUIT:

Een krediet ter beschikking te stellen voor de realisatie van het project "Sports Centre Hengelo" fase 2 van € 3.128.000

Dit krediet te dekken door:

- een bijdrage van Grondzaken uit de grondexploitatie Berflo Es voor de aanleg van de Noordelijke ontsluitingsweg van € 1.000.000
- een subsidiebijdrage van de provincie Overijssel in het kader van Innovatiedriehoek van € 1.640.000
- een subsidiebijdrage vanuit de BDU van de Regio Twente in het kader van Duurzaam Veilig van € 80.000
- een subsidiebijdrage vanuit het waterschap Vechtstromen voor de aanleg van de Veldbeek van € 140.000
- een subsidiebijdrage vanuit het Bodemsaneringsfonds voor het saneren van asbestverontreinigingen van € 100.000
- een subsidiebijdrage vanuit de reserve bodemsanering voor het saneren van met asbest verontreinigde puinfundatie van € 100.000
- een bijdrage vanuit het groencompensatiefonds voor de aanplant van groen van € 8000
- een subsidiebijdrage vanuit het waterschap Vechtstromen in het kader van Zoetwatervoorziening Oost-Nederland van € 60.000

PUBLIEKSVRIENDELIJKE SAMENVATTING

In het kader van het project Sports Centre Hengelo is er een plan opgesteld voor de herinrichting van het gebied rondom het FBK stadion aan de Kuipersdijk met als doel het verbeteren van de kwaliteit van dit gebied en zo de aantrekkelijkheid hiervan voor de wijk Veldwijk te vergroten.

Gelijktijdig met deze herinrichting zal ook de Noordelijke Ontsluitingsweg Veldwijk Zuid worden aangelegd. Een fiets -en wandelverbinding via het Sports Centre Hengelo tussen Veldwijk Zuid en Veldwijk Noord. Deze route zorgt voor een nieuwe herkenbare en veilige verbinding voor langzaam verkeer tussen Veldwijk Zuid en de nieuw gerealiseerde MFA en het winkelcentrum in Veldwijk Noord.

De werkzaamheden zullen in het november worden opgestart en naar verwachting in het voorjaar van 2016 gereed zijn.

Dit project is onderdeel uit van de Verbindingszone Enschede - Hengelo en is mede mogelijk gemaakt door een bijdrage van de provincie Overijssel, de Regio Twente en het Waterschap Vechtstromen.

DE GEMEENTERAAD VAN HENGLO,

DATUM

De griffier

De voorzitter

RAADSADVIES

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
1078045	Lode, Marco	RU-PS	Jan Bron
ONDERWERP			
Kredietaanvraag realisatiefase 'Sports Centre Hengelo' fase 2			



PROGRAMMA / FACET-AGENDA

05 - Toekomstbestendige stad met focus op Zuid

AANLEIDING, DOEL EN WAT GING ER AAN VOORAF

Aanleiding / wat ging eraan vooraf

Op 14 april 2009 heeft de gemeenteraad de Nota van Uitgangspunten (NvU) 'Veldwijk Noord Plus' vastgesteld. In deze NvU en in de realisatieovereenkomst Veldwijk Noord Plus tussen gemeente en Welbions (versie 28 april 2009) zijn afspraken gemaakt over de verbeterde ontsluitingsweg voor Veldwijk Zuid (ontsluitingsweg van Kuipersdijk over het sportpark Veldwijk naar Veldwijk Zuid). In de NvU is ook een waterloop gepland die vanaf de koppelleiding via Sportpark Veldwijk, Veldwijk Noord en het Watertorenpark naar het Brouwerijterrein moet gaan lopen en die uiteindelijk in de Berflobeek uitmondt.

In november 2010 is de notitie 'De toekomst van de Verbindingszone Enschede – Hengelo' afgerond. Deze notitie is opgesteld in een samenwerking tussen de provincie Overijssel, de gemeente Enschede en de gemeente Hengelo en gaat over de zone van stadion tot stadion. In de notitie is voor Hengelo een aantal 'op te pakken projecten in 2011' genoemd in de Verbindingszone. Eén van deze projecten valt binnen de door de raad vastgestelde nota van uitgangspunten Veldwijk Noord Plus, namelijk het in de nota van uitgangspunten zo genoemde deelgebied 'FBK Village'. In de notitie 'De toekomst van de Verbindingszone Enschede – Hengelo' is dit benoemd als 'Entree en openbare ruimte kwalitatief verbeteren inclusief verbeterde ontsluiting Veldwijk Zuid – FBK Village'.

Besluitvorming Sports Centre Hengelo

De naam 'FBK Village' is inmiddels vervangen door Sports Centre Hengelo (hierna: SCH). Deze naam is intussen goed bekend en prijkt ook op de verfraaide sporthal Veldwijk.

Met diverse partijen/gebruikers in het plangebied bestaan overeenkomsten en/of zijn (oriënterende) besprekingen gevoerd over hun ambities en het gebruik van de openbare ruimte. Op 12 juli 2011 heeft het college besloten: (casenummer 11G200902)

- In te stemmen met de opdracht 'Vorbereidingstraject 1^e fase FBK Village' als deeluitwerking van de nota van uitgangspunten 'Veldwijk Noord Plus' (raad 14 april 2009),
- In het najaar 2011 ter besluitvoering voor te leggen:
 - een uitvoeringsplan voor de 1^e fase inclusief financiële dekking van de kosten,
 - een opdracht voor een vervolgfase.

De opdracht staat voor de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit rond sportpark Veldwijk en bestaat uit een aanpak in twee stappen.

Stap 1

Dit betrof het maken van een uitvoeringsplan voor de 1^e uitvoeringsfase en zou bestaan uit het maken van een uitvoerbaar en financierbaar plan voor een herinrichting van het voorterrein van de sporthal / stadion en de overvloedige tennisvelden aan de kant van de Kuipersdijk (indien overeenstemming met tennisclub kon worden bereikt) met als doel een eerste stap in het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het sportpark Veldwijk.

Op 8 november 2011 heeft het college besloten de raad voor te stellen het uitvoeringskrediet voor de eerste fase beschikbaar te stellen. De raad heeft conform voorstel besloten op 20 december 2011 (casenummer 11G201684).

Stap 2

Dit betrof het opstellen van een opdrachtformulering voor de 2^e uitvoeringsfase waarin ten minste moest

worden opgenomen:

- De ontsluitingsweg vanaf de Kuipersdijk naar Veldwijk Zuid (zie nota van uitgangpunten);
- De beekloop van de koppelleiding tot aan de Kuipersdijk (zie nota van uitgangpunten en convenant tussen gemeente en waterschap);
- Inventarisatie van mogelijkheden, onmogelijkheden, gewenste en ongewenste herschikking van de tennisvereniging;
- Inventarisatie van mogelijkheden, onmogelijkheden, gewenste en ongewenste functies of gebruiksmogelijkheden op eventueel vrijkomende gronden;
- Inventarisatie en overleg met pro-rail over de beveiliging van de spoorovergang;
- Inventarisatie naar verdere financiële dekkingsmiddelen.

Op 24 januari 2012 heeft het college besloten (casenummer 11G202094):

- In te stemmen met de 'Opdrachtformulering 2e fase Sports Centre Hengelo' d.d. 11 januari 2012;
- In de zomer van 2012 ter besluitvorming voor te leggen een uitvoeringsplan en kredietaanvraag voor de 2e fase inclusief financiële dekking van de kosten.

Het is niet gelukt om een uitvoeringsplan en kredietaanvraag voor de 2^e fase in de zomer van 2012 aan het college voor te leggen. Dit vanwege:

- De discussie en besluitvorming over het gebruik van het FBK-stadion;
- Onderhandelingen met tennisclub Park Veldwijk (later FC Twente Tennis), eerst over verplaatsing en later over het inpassen van de vereniging op de locatie, dit in relatie tot FC Twente;
- Vertraagde besluitvorming bij FC Twente over de vertaling van hun ambities in nodige en gewenste gebouwde ontwikkeling op het SCH en de eventuele realisatie van een tweede stadion.

Op 18 december 2012 heeft het college besloten de Raad voor te stellen een krediet voor de planvorming van de 2^{de} fase beschikbaar te stellen. De Raad heeft conform voorstel besloten op 30 januari 2013 (casenummer 12G201764). Doel van dit krediet was te komen tot een definitief ontwerp en dit vervolgens met de daarbij behorende kredietaanvraag voor te leggen aan de Raad ter besluitvorming. Hierbij is vastgelegd een voorstel te doen voor:

- Het ontwerp openbare ruimte, waaronder ook de nieuwe waterloop en de aftakking van de fietssnelweg F35.
 - o Dit ontwerp is nu gereed en als bijlage toegevoegd aan dit voorstel
- Het uitvoeringsplan
 - o Het ontwerp, de planning en de aanbestedingsdocumenten vormen samen het uitvoeringsplan.
- Een bijdrage aan de verplaatsing van de huisvesting van Sportservice
 - o Met Sportservice is een bijdrage overeengekomen voor het verplaatsen van de huisvesting. Echter is nog onduidelijk waar Sportservice haar nieuwe huisvesting gaat realiseren vanwege de plannen over 'Samen Verder'.
- Een bijdrage voor de inpassing van de tennisclub op de locatie
 - o Met FC Twente Tennis is een bijdrage overeengekomen voor het inpassen van de tennisclub op de locatie
- De kosten voor het beveiligen van de spoorovergang.
 - o De Akzo-spoorlijn is niet meer in gebruik als verbinding tussen AkzoNobel en het hoofdspoor. Daarmee vervalt ook de noodzaak om de overgang ter hoogte van het Sports Centre te beveiligen.

Doel

Het doel van deze kredietaanvraag is om financiële middelen beschikbaar te stellen voor de begrote uitvoeringskosten van de 2^{de} fase 'Sport Centre Hengelo' om zo tot een zo spoedig mogelijk uitvoering over te gaan en de provinciale subsidie veilig te stellen.

INHOUD VAN HET VOORSTEL

Ontwerp openbare ruimte

Door het landschapsarchitectenbureau Karres en Brands is een eerste inrichtingsplan opgesteld. Een financiële doorrekening van dit plan toonde aan dat dit niet paste binnen de financiële kaders van het Sports Centre Hengelo. Op basis van dit (financiële) inzicht zijn bezuinigingsmaatregelen uitgevoerd en inhoudelijke keuzes gemaakt. Het plan is versoberd en elementen zijn uit het plan geschrapt, zoals bijvoorbeeld de nieuwe aftakking op de F35.

Het voorliggende definitieve ontwerp voldoet nog aan de basisuitgangspunten maar er is geen (financiële) ruimte voor een hogere ambitie en het kwaliteitsniveau zal niet hoger dan 'basis' zijn.

Hieronder leest u een toelichting op hoe de verschillende prestaties zijn vertaald in het ontwerp.

Zichtbaarheid FBK-stadion.

Het FBK stadion is vanaf de Kuipersdijk nauwelijks zichtbaar en maakt daardoor onvoldoende onderdeel uit van de openbare ruimte. Door het verwijderen van een groot deel van de begroeiing, opstallen en hekken aan de zijde van de Kuipersdijk, wordt het stadion zichtbaar gemaakt en daarmee onderdeel van de wijk.

Herinrichting Voorplein

Het voorplein wordt volledig heringericht. Ter plaatse van een aantal oude tennisbanen wordt een parkeervoorziening aangelegd. De herinrichting leidt tot een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte en draagt bij aan de herkenbaarheid van het gebied. Daarnaast voorziet het plan in een verdubbeling van het aantal parkeerplaatsen ten opzichte van de huidige situatie. Overige onderdelen zijn onder andere het verplaatsen van de voetbalmuur, het inpassen van de tennisverenging en het verwijderen van de vijver. De in de vijver aanwezige fontein 'aqua musica' kan worden geplaatst in de aan te leggen vijver van het Watertorenpark.

Aanleg noordelijke ontsluiting Veldwijk Zuid – Veldwijk Noord

Om het gebied van SCH ook vanuit het zuiden goed bereikbaar te maken en Veldwijk-Zuid meer te betrekken bij Veldwijk-Noord en de daar gelegen voorzieningen is een verbinding voor fietsers en voetgangers gecreëerd vanaf het Vuurdoornplein via het gebied SCH naar het winkelcentrum en de school. In eerste instantie was het uitgangspunt dat dit de hoofdontsluiting voor Veldwijk-Zuid zou zijn. Dat is nu niet meer actueel.

Aanleg Veldbeek

Met het Waterschap Vechtstromen is in het kader van de Samenwerkingsovereenkomst 'Duurzaam Waterbeheer' uit 2007 overeengekomen dat er een nieuwe beek vanuit het buitengebied wordt aangelegd, de Veldbeek. Deze beek wordt gevoed vanuit een ondergrondse verbinding met het Twentekanaal en stroomt vanaf het Sports Centre Hengelo via het Watertorenpark naar het Brouwerijterrein en takt aan op de Berflobeek nabij de Europatunnel. In eerste instantie zou de beek worden gevoed met water uit de koppelleiding. Dat zou echter betekenen dat er een aanzienlijk tracé moet worden aangelegd en verworven. Hiervoor ontbreken de middelen.

Locatie en verplaatsing Sportservice

Het gebied van het FBK stadion is voor een deel in gebruik door de afdeling sportservice. Er staan gebouwen voor opslag en onderhoud van materieel en materialen en er zijn voorzieningen voor het personeel. De opstallen zijn oud en deels gedateerd. Bovendien staan ze zodanig op het terrein dat ze de kwaliteit en leefbaarheid van het gebied in zijn nieuwe functie aantasten.

Uitgangspunt voor het ontwerp was om die reden dat er een nieuwe plek voor sportservice gevonden zou worden binnen het gebied.

Door de ontwikkelingen rond 'Samen Verder' waar ook sportservice deel van uitmaakt is nieuwbouw op die locatie niet meer relevant. Er wordt een reservering gedaan vanuit dit project om verplaatsing naar een andere locatie mogelijk te maken.

Uitvoeringsplan

De planvoorbereiding van het project heeft veel tijd gekost. De afstemming met de stakeholders en de vertaling daarvan in het ontwerp was complex. Daarnaast heeft de discussie over het gebruik van het FBK-stadion en mogelijk een tweede stadion voor FC Twente gezorgd voor aanzienlijke vertraging. Uiteindelijk heeft dit proces geleid tot een inrichtingsplan dat door de stakeholders wordt gedragen. Dit inrichtingsplan is de basis voor de verdere uitwerking van de plannen in aanbestedingsdocumenten, zoals het bestek en de bestekstekeningen. Daarmee is het gereed voor aanbesteden van het werk. Zo spoedig mogelijk nadat het krediet beschikbaar is, wordt gestart met de werkzaamheden. Naar verwachting kan het werk net voor de FBK-games van 2016 worden afgerond.

Communicatie en participatie

Hieronder wordt kort ingegaan op de communicatie en participatie rondom het project. In de afgelopen periode is er intensief contact geweest met de stakeholders. Er is informatie gebracht en opgehaald en de informatie is, waar mogelijk, opgenomen in het ontwerp. Hieronder een overzicht van de stakeholders:

- FC Twente
- Afdeling Sportservice gemeente Hengelo
- Stichting FBK-games
- Welbions
- Atletiekvereniging MPM
- FC Twente Tennis

- Viskraam 'De Veldwijk'
- Exploitant sporthal
- Rugbyvereniging Dragons
- Handbalvereniging Donar
- Scheidsrechtersvereniging Hengelo
- Voetbalvereniging Barbaros
- Prorail

Voor de start van de werkzaamheden wordt een informatiebijeenkomst georganiseerd waarbij stakeholders, de wijkraad Berflo Es en omwonenden worden geïnformeerd over de stand van zaken en de planning van de uitvoering.

Provincie Overijssel

Mede dankzij de provincie Overijssel die subsidie beschikbaar heeft gesteld in het kader van de Innovatie Driehoek kunnen bovenstaande onderdelen gerealiseerd worden. Projecten zijn concreet genoemd in de gezamenlijke subsidieaanvraag 'Verbindingszone Enschede – Hengelo'. Inmiddels heeft de provincie Overijssel aan Hengelo middelen beschikbaar gesteld voor fase 1 en 4 (fase 2 van project SCH). Voor fase 1 is € 375.000 beschikbaar gesteld. Voor fase 4 is een bedrag van € 2.000.000 beschikbaar. Fase 1 is grotendeels afgerond waarbij enkele werkzaamheden in het kader van efficiency zijn doorgeschoven naar fase 4. Als voorwaarde voor het verlenen van de subsidie is opgenomen dat de werkzaamheden van fase 4 in 2015 dienen te worden afgerond. Inmiddels is hierover overleg gevoerd met de provincie waarbij zij heeft aangegeven dat een uitloop tot in 2016 acceptabel is als de uitvoering in 2015 zeker is gesteld.

Waterorgel

In de huidige vijver van SCH bevindt zich het waterorgel Aqua Musica dat eigendom is van Stichting Scoren in de wijk. Omdat de vijver in het voorliggende ontwerp verdwijnt en wordt vervangen door een beek kan het waterorgel niet terugkomen in het gebied. Aan de eigenaar is aangeboden het waterorgel terug te plaatsen in de aan te leggen vijver in het Watertorenpark in de nabijheid van het projectgebied SCH.

Overige initiatieven

Er is een initiatief voor het gebruiken van de 'AKZO' spoorlijn als recreatieve railfietsroute. Een verbinding tussen Hengelo en Twykkelo. Dit initiatief raakt de gebiedsontwikkeling SCH, maar heeft geen verbintenis. De organisatie rondom dit initiatief ligt bij de Stichting Noord Friesche Lokaal Spoorwegmaatschappij en Bewonersbedrijf Berflo. Indien dit initiatief doorgang vindt, kan het worden ingepast in de plannen van Sports Centre Hengelo.

BESPREEK- EN BESLISPUNTEN

Bij de uitwerking van het project is gebleken dat het niet mogelijk is om alle wensen en eisen op het vooraf gewenste niveau te realiseren. Uit de eerste kostenramingen is gebleken dat de beschikbare middelen hiervoor niet toereikend zijn en dat er niet of nauwelijks ruimte is voor aanvullende middelen. Bovendien bleek bij nader onderzoek dat de gereserveerde middelen voor de sanering van aanwezige vervuilingen (met name asbest) onvoldoende zijn. Deze sanering is gezien de aard van de werkzaamheden wel noodzakelijk.

Naast de financiële situatie is ook gebleken dat in de loop van de tijd de omstandigheden zijn gewijzigd waardoor enkele van de oorspronkelijke uitgangspunten niet meer relevant zijn.

Kort samengevat worden hieronder de financiële knoppen benoemd waar in de afgelopen periode aan is gedraaid:

Dekking

- Bodemsaneringsfonds;
- Eenmalige bijdrage uit de Reserve Bodemsanering;
- Extra subsidie van het waterschap Vechtstromen in het kader van de Zoetwatervoorziening Oost-Nederland;
- Bijdrage uit het groencompensatiefonds;
- Subsidie van de Regio Twente BDU in het kader van Duurzaam Veilig.

Kosten

- Het versoberen van het project in algemene zin;
- Het laten vervallen van een aantal onderdelen, waaronder de aantakking F35 en extra middelen

voor het vergroten van de zichtbaarheid van Veldwijk Zuid door maatregelen aan de Pruisische Veldweg, niet slopen van enkele opstallen op terrein FC Twente Tennis;

- Het opnieuw begroten van de verplaatsing van Sportservice;

Op basis van al deze maatregelen is uiteindelijk een sluitende begroting ontstaan, maar ook afwijkingen van de oorspronkelijke uitgangspunten. Hieronder worden de belangrijkste afwijkingen weergegeven.

Noordelijke ontsluitingsweg Veldwijk Zuid

In de Nota van Uitgangspunten uit 2009 is opgenomen dat er sprake moet zijn van een ontsluiting van Veldwijk Zuid via Sports Centre Hengelo. Hiermee is een nieuwe hoofdontsluiting voor Veldwijk-Zuid bedoeld. Het voorliggende plan voldoet niet aan dit uitgangspunt. Hiervoor zijn de volgende redenen:

- Voor het functioneren van het plein voor SCH is het onwenselijk als dit een doorgaande route is die tevens als wijkontsluiting dienst doet;
- Om dit mogelijk te maken dienen bestaande tennisvelden van FC Twente Tennis te verdwijnen. Hierover kon geen overeenstemming worden bereikt met FC Twente Tennis waardoor een tijdige uitvoering onmogelijk zou worden en de provinciale subsidie waarschijnlijk zou vervallen;
- Het doel van de ontsluiting, namelijk het beter zichtbaar worden van Veldwijk Zuid als woonwijk zou niet worden gehaald, omdat de ontsluiting eerst via het SCH zou gaan en hiermee Veldwijk Zuid niet beleefd wordt als direct ontsloten wijk.

Om deze redenen stellen wij voor om op dit onderdeel af te wijken van de eerder vastgestelde nota van uitgangspunten.

Verbeteren zichtbaarheid Veldwijk Zuid

Vanuit bovengenoemde afspraken is met Welbions besproken om de zichtbaarheid van Veldwijk Zuid te vergroten door maatregelen aan en nabij de Pruisische Veldweg en het Vuurdoornplein. Hiervoor zijn echter binnen het kader van het huidige project geen middelen beschikbaar. Met Welbions is afgesproken dat dit een inspanningsverplichting wordt in het kader van de algehele herstructurering van Veldwijk.

Verbinding F35

Het gebied van SCH dient verbonden te worden met de nabij gelegen F35. In eerste instantie is hiervoor een nieuw fietspad ontworpen langs het tracé van de zogenaamde 'Akzo' spoorlijn. Thans wordt voorgesteld om dit extra fietspad te laten vervallen. Er zijn namelijk voldoende alternatieven in het gebied voorhanden. Het fietspad langs de Kuipersdijk sluit aan op de F35 en ook via de toegangsweg naar de parkeerplaats van Barbaros ten noorden van het FBK stadion is een verbinding naar de F35.

Compensatie FC Twente-Tennis

Als gevolg van de realisatie van het project is grond nodig die in gebruik is bij FC-Twente tennis en waarover zij een erfpachtovereenkomst met de gemeente hebben gesloten. De voor het huidige ontwerp benodigde gronden zijn niet meer in gebruik bij FC-Twente tennis. Het gebruik van deze gronden wordt om niet beëindigd. Wel staan/stonden er nog opstallen op het terrein die in eigendom waren van FC Twente-Tennis. Met hen is afgesproken dat de opstallen die in de weg staan worden verwijderd en dat er een nieuwe afscheiding wordt gerealiseerd door hen. Op basis van een taxatie van de waarde van de opstallen en raming van de andere kosten is in eerste instantie met hen overeengekomen dat zij voor een bedrag van € 285.000 schadeloos worden gesteld. Gezien de knellende financiële situatie is met hen overeen gekomen dat zij twee kleine opstallen kunnen laten staan die buiten het tracé van het fietspad blijven liggen en dat zij hiervoor niet worden gecompenseerd. Voorgesteld wordt om als gevolg hiervan de schadeloosstelling met € 60.000 te verminderen.

Saneringen

In het project Sports Centre Hengelo (SCH) bevindt zich een aantal verontreinigingen. Dit betreft een bodemverontreiniging met o.a. asbest en een met asbest verontreinigde puinfundering onder de parkeerplaats. Beide verontreinigingen dienen te worden gesaneerd als gevolg van de uit te voeren werkzaamheden.

Voor de sanering van de bodemverontreiniging kan, indien wordt onderbouwd dat de gemeente reeds voor 1975 eigenaar was van het perceel, een subsidie van 50% uit het gemeentelijk bodemsaneringsfonds worden verkregen. De geraamde kosten voor de aanpak van de bodemverontreinigingen zijn geraamd op circa € 200.000. Het subsidiebedrag zal worden bepaald op basis van de werkelijk gemaakte kosten. Op basis van de thans beschikbare gegevens zal de subsidie uit het bodemsaneringsfonds € 100.000 zijn. Ten aanzien van de met asbest verontreinigde puinfundering kan geen beroep worden gedaan op bovengenoemde subsidieregeling. Er is hierbij geen sprake van 'bodem' in de zin van de Wet bodembescherming omdat de puinfundering voor meer dan 50% uit bodemvreemd materiaal bestaat. De gemeente beschikt over een reserve bodemsanering die is bedoeld voor de aanpak van gemeentelijke bodemproblemen. Hoewel de aanpak van de met asbest verontreinigde puinfundering formeel ook niet

onder de reikwijdte van de reserve valt stellen wij toch voor om hierop een beroep te doen. In dit project is sprake van een grote financiële opgave die o.a. door de saneringen extra is vergroot. Het niet uitvoeren van het project stelt de gemeente echter voor nog veel grotere opgaven omdat dan de provinciale subsidie vervalt en alle al gemaakte kosten en nog openstaande verplichtingen volledig voor rekening van de gemeente komen. Om deze reden stellen wij voor om eenmalig een bijdrage van € 100.000 uit de reserve bodemsanering te verlenen ten behoeve van de aanpak van de met asbest verontreinigde puinfundering. Het onttrekken van deze eenmalige bijdrage heeft geen gevolgen voor de andere projecten of de uitvoering van de bodemtaken.

FINANCIËLE ASPECTEN

Dekking Sports Centre Hengelo

De dekking voor het gehele project van Sport Centre Hengelo ziet er als volgt uit:

Totale dekkingsmiddelen Sports Centre Hengelo

Dekkingsbron	Bedrag in €
Bijdrage grondexploitatie Veldwijk Noord	1.000.000
Provinciale subsidie	2.000.000
Provinciale subsidie	375.000
Bijdrage waterschap	140.000
Bodemsaneringsfonds	100.000
Reserve bodemsanering	100.000
Groencompensatiefonds	8.000
BDU	80.000
Bijdrage ZON(zoetwatervoorziening oost nederland)	60.000
Totaal	3.863.000

Investerings Sport Centre Hengelo

Beschikbaar gestelde kredieten en gemaakte kosten

Ten behoeve van de reeds uitgevoerde werkzaamheden zijn door de raad kredieten beschikbaar gesteld. Hieronder een overzicht van de reeds beschikbaar gestelde kredieten.

Kredietomschrijving	Bedrag
Krediet 1 ^{ste} fase t.l.v. Provinciale subsidie 'subsidie en duurzaamheid in de verbindingszone A1'	€ 375.000
Krediet 2 ^{de} fase SCH t.l.v. Provinciale subsidie uit de Innovatiedriehoek 'Verbindingszone Enschede – Hengelo' fase 4	€ 360.000

Bovenstaande bedragen zijn onderdeel van de genoemde € 3.863.000

Ten laste van deze kredieten ter grootte van € 735.000 is inmiddels een bedrag van € 890.000 besteed. Een overschrijding van € 155.000. Dit komt omdat de voorbereidingskosten van de afgelopen periode hieruit zijn bekostigd en ook de eerste termijn van de schadeloosstelling (ad.€ 150.000) aan FC Twente tennis hieruit is betaald. Besloten is pas een aanvullende kredietaanvraag te doen nadat zekerheid is verkregen over de dekkingsmiddelen en kosten. Dat is thans het geval.

Uitvoeringskosten Sport Centre Hengelo 2^{de} fase

De geraamde kosten voor de realisatie van Sport Centre Hengelo fase 2 zijn als volgt:

Omschrijving	Kosten
<i>Algemene kosten:</i>	
Algemene plankosten (inclusief VTU)	€ 200.000
Huisvestingsbijdrage Sportservice	€ 400.000
Compensatie FC Twente Tennis (tweede termijn nog te betalen)	€ 75.000
<i>Civiltechnische kosten:</i>	
Herinrichting Voorplein inclusief saneringen en verleggen beek en onvoorzien	€ 2.298.000
Totale nog te maken uitvoeringskosten	€ 2.973.000

Totaaloverzicht

Onderdeel	Bedrag
Totale dekkingsmiddelen	€ 3.863.000
Reeds besteed (735.0000+155.000)	€ 890.000
Totale nog te maken uitvoeringskosten	€ 2.973.000
Benodigd krediet incl. overschrijding ad € 155.000	€ 3.128.000

Risico's

Doordat het budget taakstellend is voor de opgave is het ontwerp versoberd ten opzichte van eerdere plannen en zijn enkele aspecten zoals een nieuwe aantakking op de F35 vervallen. Op basis van de voorlopige ramingen passen de kosten binnen het beschikbare budget. Er is echter relatief weinig ruimte om tegenvallers (bijvoorbeeld als gevolg van meer asbest dan uit onderzoek bekend was) op te vangen. De ramingen zijn scherp gemaakt en er is een beperkte pot onvoorzien.

Er is daarom een toetsmoment ingebouwd om te toetsen of er voldoende middelen beschikbaar zijn voor de uitvoering van het project. Na de aanbesteding blijkt of er daadwerkelijk voldoende middelen zijn. Voordat het werk gegund kan worden, zal er op basis van de aanneemsommen bepaald worden of het budget toereikend is voor de uitvoering van het plan. Mocht uit dit toetsmoment blijken dat het budget niet toereikend is, dan zal opnieuw gekeken moeten worden naar de mogelijkheden om het werk passend te krijgen binnen het budget.

Ten aanzien van de provinciale subsidie geldt de voorwaarde dat de werkzaamheden voor 31 december 2015 dienden te zijn afgerond. Dit betekent dat er uiterlijk in september gestart had moeten worden met de werkzaamheden. Met de provincie is overlegd dat een beperkt uitstel van een half jaar mogelijk is. Hiertoe is een schriftelijk verzoek ingediend dat nog niet formeel is gehonoreerd. Later starten betekent echter zeker dat de subsidie vervalt.

BIJLAGE(N)

- Begrotingswijziging
- Ontwerp Sports Centre Hengelo

Dit raadsadvies is vastgesteld door het college van B & W van Hengelo.

Beste GEBRUIKER: wij verzoeken u om in de onderstaande kolommen B, D en F de invoer te laten plaatsvinden van Kostenplaats, Hoofd- en Subrekening. Daardoor wordt automatisch, en in het juiste formaat, het gele veld gevuld t.b.v. het uploaden van de BW in Enterprise 1.

▼ svp datum vullen ▼

Besluit Dir /Sect.▶

Besluit b&w▶

Besluit raad▶

13-okt-15

▼

Boekingsdatum▶

CATEGORISCH 622 SLUIT NIET

Ledger-type▶

Document-type▶

Bedrijf (nr.)▶

JA

IB

1

Sector▶

Afd.▶

Zaaknummer▶

RU

P&S

1078045

Omschrijving ▶

(max. 30 posities) Toelichting :

2015261 Sport Centre 2de fase

(deze tekst ▲▲ geldt voor ELKE boekingsregel)

Nummer begrotingswijziging▶

Batchnummer▶

Boekingscombinatie (Kostenpl.hoofdrekening,subrekening) (dit ▼ is een automatisch.)

Adres- /Werk- A ordern of r W Eenh.

Bedrag Jaar N (inclusief + / -)

Omschrijving (max 30 posities) (deze tekst ▼ ▼ geldt PER boekingsregel)

vul aub cel L10

2015261

Kostenplaats	Hoofd-rekening	Sub-rekening	Hoofd-stuk	Product						
7531047	462250				7531047.462250			1,0	39.960	2015261 uren Reo en P&S
7531047	462225				7531047.462225			1,0	2.840	2015261 uren Grondzaken
7531047	462275				7531047.462275			1,0	89.100	2015261 uren WGW
7531047	462220				7531047.462220			1,0	2.160	2015261 uren BGI
7531047	434389				7531047.434389				36.300	2015261 comm+onderz+karres
7531047	462250				7531047.462250			1,0	29.640	2015261 onvoorzien 10%
7531043	433200				7531043.433200				155.000	2015261 overschr tbv oa Tennis
7531047	433200				7531047.433200				75.000	2015261 afk recht van opstal
7531047	433100				7531047.433100				400.000	2015261 verg sportservice
7531047	433341				7531047.433341				320.000	2015261 aanleg parkeerterr
7531047	433341				7531047.433341				157.000	2015261 aanleg fietspad
7531047	433341				7531047.433341				950.000	2015261 aanleg plein
7531047	433360				7531047.433360				60.000	2015261 sporth serv won
7531047	433350				7531047.433350				200.000	2015261 asbestlocatie
7531047	433350				7531047.433350				150.000	2015261 san niet bodem
7531047	433341				7531047.433341				48.000	2015261 hekwerk
7531047	433341				7531047.433341				120.000	2015261 aanleg veldbeek
7531047	433341				7531047.433341				82.000	2015261 verpl en verlegg
7531047	433341				7531047.433341				211.000	2015261 onvoorzien
7531047	842200				7531047.842200				-1.640.000	2015261 bijdrage Provincie
7531047	860011	1103			7531047.860011.1103				-1.000.000	2015261 bijdr expl Veldw Nrd
7531047	842200				7531047.842200				-140.000	2015261 bijdrage Waterschap
7531047	842200				7531047.842200				-60.000	2015261 ZON
7531047	842200				7531047.842200				-80.000	2015261 BDU
7531047	862200				7531047.862200				-8.000	2015261 gr comp fonds
7531047	862200				7531047.862200				-100.000	2015261 bijdr bodsanres
7531047	862200				7531047.862200				-100.000	2015261 bijdr bodsanfnrds

0

1e adviseur | 2e adviseur

Voorletter & Achternaam:

Paraaf:

Datum:

HorstA

1-okt-15

svp de begrotingswijziging opslaan in "I:_pf-fb\begroting\begr[jaar]\oneworld\ ", met bestandsnaam van veld o 2015261 Sport Centre 2de fase.xls

CONTROLECEL▼	
29	
Aantal tekens omschrijving . (Max30)	
30	
23	
23	
16	
16	
26	
22	
30	
28	
25	
26	
24	
26	
28	
27	
24	
0,00	



Behandelvoorstel

Onderwerp	Regionale visie op vervoer		
Zaaknummer	1096481	Portefeuillehouder	Jan Bron
Belangrijkste beslis / - bespreekpunten	Op dit moment zijn de zorgaanbieders verantwoordelijk voor de inkoop en organisatie van het vervoer van en naar dagbesteding en vervoer met betrekking tot jeugdhulp. Zij krijgen hiervoor van de gemeente een vast tarief. In deze nieuwe visie, wordt gekozen voor het creëren van massa, ook voor het maatwerk, door vervoersstromen te bundelen. Dat betekent dat wij als gemeenten de verantwoordelijkheid pakken om dit vervoer te organiseren. Daarnaast geldt dat vervoer geen corebusiness is van de aanbieders en dat vervoerders met het huidige tarief het vervoer niet of nauwelijks kostendekkend kunnen organiseren. We willen de vervoerders wel blijven betrekken, hun creativiteit blijven benutten en ze ook een verantwoordelijkheid geven om samen met mensen te zoeken naar de meest passende vervoersoplossing. Daarom wordt voorgesteld om een aantal uitgangspunten op te nemen in de afspraken die (afzonderlijke) gemeenten maken met aanbieders (zie daarvoor verder de notitie). Aan de raadsleden wordt nu gevraagd om in te stemmen met de visie 'Samen op weg: Twentse visie op vervoer onder gemeentelijke verantwoordelijkheid' en de daaruit voortvloeiende consequenties.		
Historie	Er zijn verschillende ontwikkelingen die vragen om een nieuwe visie op het vervoer waar de gemeenten voor verantwoordelijk zijn. Zo loopt het contract met de Regiotaxi in 2016 af. Ook vragen de veranderingen in de zorg en ondersteuning een andere, innovatieve kijk op het onderdeel 'vervoer'. Samen met de andere Twentse gemeenten pakken wij deze opgave op en hebben wij één Twentse visie op vervoer gemaakt. Doel is het vervoer waarvoor wij verantwoordelijk zijn beter, slimmer en goedkoper uit te voeren.		

Politieke Markt	Datum 3 november			
Voorzitter	Griffiemedewerker	Zaal	Domein	Duur
Vincent Mulder	Anke Haarhuis	Burgerzaal	Sociaal	60 min
Doel van de sessie	Oordeelsvorming ter voorbereiding op besluitvorming in de Raad			
Behandeladvies	De fracties wordt gevraagd om een mening te geven over de visie en met deze visie in te stemmen.			
Spreekrecht publiek	ja		duur: maximaal 5 minuten per inspreker	

Raad	Datum	
Doel van de sessie		
Behandeladvies		
Spreekrecht publiek	nee	

RAADSBESLUIT



ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
1096481	Donderwinkel, Astrid	SAM-MO	Jan Bron
ONDERWERP			
Regionale visie op vervoer			

DE RAAD VAN DE GEMEENTE HENGelo BESLUIT:

De raad besluit:

In te stemmen met de visie 'Samen op weg: Twentse visie op vervoer onder gemeentelijke verantwoordelijkheid'

PUBLIEKSVRIENDELIJKE SAMENVATTING

Wij werken er als gemeente hard aan om ervoor te zorgen dat iedereen – met of zonder beperking- mee kan doen in de samenleving. Vervoer speelt daarin een belangrijke rol. Want 'meedoen' betekent dat kinderen naar hun school (kunnen) gaan en volwassenen naar hun werk of een vorm van dag- of vrijetijdsbesteding.

De meeste mensen lukt het om zelf, met hulp van hun omgeving, te reizen. En daar waar het reguliere openbaar vervoer niet komt, kunnen mensen gebruik maken van de Regiotaxi. In Nederland kennen we daarnaast ook verschillende vormen van vervoer van specifieke doelgroepen. Denk bijvoorbeeld aan leerlingenvervoer. Dit noemen we doelgroepen- of geïndiceerd vervoer.

Er zijn verschillende ontwikkelingen die vragen om een nieuwe visie op het vervoer waar de gemeenten voor verantwoordelijk zijn. Zo loopt het contract met de Regiotaxi in 2016 af. Ook vragen de veranderingen in de zorg en ondersteuning een andere, innovatieve kijk op het onderdeel 'vervoer'. Samen met de andere Twentse gemeenten pakken wij deze opgave op en hebben wij één Twentse visie op vervoer gemaakt. Doel is het vervoer waarvoor wij verantwoordelijk zijn beter, slimmer en goedkoper uit te voeren.

De visienotitie 'Samen op weg: Twentse visie op vervoer onder gemeentelijke verantwoordelijkheid' is tot stand gekomen door input van vertegenwoordigers van OV-bedrijven, vervoerders, zorgaanbieders en onderwijsinstellingen en door gesprekken met cliëntvertegenwoordigers en Wmo-raden. De visie is gebaseerd op het gegeven dat iedereen die volwaardig en naar vermogen mee wil doen in de samenleving zich moet kunnen verplaatsen. Veilig, met (enige) snelheid, betrouwbaar en voor de betreffende persoon betaalbaar.

De visie gaat er van uit dat mensen allereerst zelf zoeken naar een oplossing voor hun vervoersbehoefte, al dan niet met hun sociale netwerk. Ook zijn er op lokaal en regionaal niveau vele initiatieven van stichtingen, vrijwilligers en bedrijven voor het ontwikkelen van nieuwe vervoersoplossingen. Als aanvulling op deze oplossingen is er ook regulier openbaar vervoer. Samen met de provincie en de vervoerder wordt gekeken naar een aanvulling op het openbaar vervoer voor de gebieden waar dit niet of in mindere mate rijdt, zodat meer mensen gebruik kunnen maken van deze algemene voorziening. Tenslotte blijft er een groep inwoners over met een structurele of incidentele vervoersbehoefte, die niet op één van bovenstaande manieren in zijn of haar vervoersbehoefte kan voorzien. Voor deze inwoners kopen de gemeenten gezamenlijk een maatwerkvoorziening vervoer in. De belangrijkste consequentie van deze visie is dat de Regiotaxi in de huidige vorm wordt opgeheven. De gebruikers van de Regiotaxi die geïndiceerd zijn (en dus een pasje hebben), krijgen opnieuw toegang tot het nieuw te organiseren maatwerksysteem, tenzij ze zelf het vervoer kunnen organiseren.

Door het realiseren van een maatwerkvoorziening vervoer verwachten de Twentse gemeenten het geïndiceerde vervoer in Twente beter en goedkoper te organiseren. Beter voor de gebruikers omdat het vervoer op maat wordt ingezet, passend bij de mogelijkheden van de gebruiker. Door de verschillende vervoersstromen daar waar dat mogelijk is te combineren en slim op elkaar af te stemmen wordt het naar verwachting ook goedkoper.

DE GEMEENTERAAD VAN HENGELO,

DATUM

De griffier

De voorzitter

RAADSADVIES

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
1096481	Donderwinkel, Astrid	SAM-MO	Jan Bron Lukas Schoonhoven
ONDERWERP			
Regionale visie op vervoer			



PROGRAMMA / FACET-AGENDA

n.v.t.

AANLEIDING, DOEL EN WAT GING ER AAN VOORAF

Wij werken er als gemeente hard aan om ervoor te zorgen dat iedereen – met of zonder beperking- mee kan doen in de samenleving. Vervoer speelt daarin een belangrijke rol. Want 'meedoen' betekent dat kinderen naar hun school (kunnen) gaan en volwassenen naar hun werk. En dat iedereen naar een sport, vorm van dag- of vrijetijdsbesteding of op bezoek bij familie of kennissen kan gaan. De meeste mensen lukt het om zelf, met hulp van hun omgeving, te reizen. Met eigen vervoer, of met de bus en trein. En daar waar het reguliere openbaar vervoer niet komt, kunnen mensen gebruik maken van de Regiotaxi. In Nederland kennen we daarnaast ook verschillende vormen van vervoer van specifieke doelgroepen. Denk bijvoorbeeld aan leerlingenvervoer. Of aan de taxi(busjes), die mensen met een beperking naar hun dagbesteding of werk brengen. Dit noemen we doelgroepen- of geïndiceerd vervoer.

Er zijn verschillende ontwikkelingen die vragen om een nieuwe visie op het vervoer waar de gemeenten voor verantwoordelijk zijn. Zo loopt het contract met de Regiotaxi in 2016 af. Ook vragen de veranderingen in de zorg en ondersteuning een andere, innovatieve kijk op het onderdeel 'vervoer'. Samen met de andere Twentse gemeenten pakken wij deze opgave op en hebben wij één Twentse visie op vervoer gemaakt. Doel is het vervoer waarvoor wij verantwoordelijk zijn beter, slimmer en goedkoper uit te voeren.

De visienotitie *Samen op weg: Twentse visie op vervoer onder gemeentelijke verantwoordelijkheid* is tot stand gekomen door input van vertegenwoordigers van OV-bedrijven, vervoerders, zorgaanbieders en onderwijsinstellingen en door gesprekken met cliëntvertegenwoordigers en Wmo-raden. De uiteindelijke visie is ook ter advisering voorgelegd aan onze Wmo-cliëntenraad en ook de Samenwerkingsverbanden van het Passend onderwijs hebben de visie ter beoordeling ontvangen.

De visie is gebaseerd op het gegeven dat iedereen die volwaardig en naar vermogen mee wil doen in de samenleving zich moet kunnen verplaatsen. Veilig, met (enige) snelheid, betrouwbaar en voor de betreffende persoon betaalbaar.

Omdat deze visie kaders schept voor verdere uitvoering van doelgroepen- en geïndiceerd vervoer leggen wij deze ter besluitvorming aan u voor.

INHOUD VAN HET VOORSTEL

Wij nemen u mee in de uitgangspunten van de visie, de visie zelf en de consequenties van de visie.

Uitgangspunten van de visie

De ambitie is om mensen meer mogelijkheden te geven zich zonder aanvullende ondersteuning van de overheid te verplaatsen op een manier die voor hen passend en toegankelijk is. Voldoende mogelijkheden waardoor eigen kracht van mensen een gegeven is en het versterken van eigen kracht niet extra gestimuleerd of gefaciliteerd hoeft te worden. Daarbij wordt uitgegaan van de pyramide die in het sociale domein vaak wordt gebruikt, van eigen kracht naar maatwerk.

Uitgangspunt is dat mensen zoveel mogelijk hun mobiliteitsbehoefte op basis van eigen kracht kunnen oplossen. Lukt dat niet, dan wordt gekeken naar de mogelijkheden van het sociaal netwerk en oplossingen in de samenleving. Hierbij maken de mensen zoveel mogelijk gebruik van zelfstandig vervoer en overige oplossingen vanuit de samenleving. Daarna komen pas maatwerkoplossingen. Hoe vorm wordt gegeven aan de inrichting van de onderste treden uit de piramide is bij uitstek een lokale keuze, maar gemeenten

zullen hierin kennis en ervaringen delen en eventueel samen (bovenlokaal) initiatieven stimuleren.

De visie

1. Voor de invulling van de vervoersbehoefte zijn mensen primair zelf verantwoordelijk, "eigen kracht". Gemeenten zijn lokaal verantwoordelijk voor de manier waarop ze de eigen kracht van mensen willen betrekken en stimuleren bij het zoeken naar passende oplossingen voor de vervoersbehoefte. Door meer te kijken naar wat mensen wel kunnen in plaats van wat ze niet kunnen, mensen meer in hun eigen kracht te zetten (gesteund door de mensen om hen heen), wordt een antwoord gevonden op de vervoersbehoefte.
2. Als mensen niet geheel zelfstandig in hun vervoersbehoefte kunnen voorzien is de eerstvolgende stap dat ze samen met hun sociale omgeving zoeken naar oplossingen. Gemeenten zijn lokaal verantwoordelijk voor de manier waarop ze het sociale netwerk van mensen willen betrekken bij het zoeken naar passende oplossingen voor de vervoersbehoefte. Een belangrijke stap die alle gemeenten daarin moeten maken, is om initiatieven te stimuleren die er op zijn gericht om het sociale netwerk te vergroten.
3. We vinden het belangrijk om het gebruik van oplossingen die ontstaan in de samenleving te stimuleren. Als gemeenten stimuleren we de initiatieven die zoeken naar oplossingen vanuit de samenleving door deze (deels) te ondersteunen en waar mogelijk deze te faciliteren. Gemeenten zijn vrij om lokaal keuzes te maken hoe ze dergelijke oplossingen willen faciliteren en stimuleren. Wel zullen zij hierin kennis en ervaringen delen en eventueel samen (bovenlokaal) initiatieven stimuleren.
4. Iedereen in Twente moet gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, via het huidige basisnet. Hierover maken we samen afspraken met de provincie en de vervoerder. Waar regulier openbaar vervoer niet mogelijk is kan lokaal worden besloten om aanvullend (openbaar) vervoer te organiseren. In eerste aanleg kijken we hiervoor naar initiatieven vanuit de samenleving. Ook hier zullen gemeenten kennis en ervaringen delen en eventueel samen (bovenlokaal) initiatieven stimuleren.
5. Voor mensen met een geïndiceerde structurele en incidentele vervoersvraag bieden we een maatwerkoplossing. Hierbij is aan de voorkant al afgepeld, bijvoorbeeld door het wijkteam, welke mogelijkheden de persoon in kwestie heeft om zelfstandig te reizen, welke alternatieven er voorhanden zijn, etc. De vormgeving van de maatwerkoplossing wordt door de 14 Twentse gemeenten gezamenlijk opgepakt om zo optimaal gebruik te kunnen maken van combinatiemogelijkheden in de vervoerstromen.

Consequenties van de visie

Op basis van onze visie, waarin we kiezen voor integraliteit en het combineren van vervoersstromen om op die manier massa te creëren, aangevuld met het uitgangspunt dat het bieden van een AOV voorziening een lokale keuze is, is de consequentie dat de huidige Regiotaxi wordt opgeheven. Ook financieel is het niet wenselijk door te gaan met de regiotaxi in huidige vorm, omdat het een open einde regeling is. Dit betekent niet dat er geen alternatief wordt geboden voor de gebruikers van de Regiotaxi, want:

- Voor AOV-gebruikers zonder indicatie geldt dat zij, afhankelijk van lokale keuzes, terug kunnen vallen op bestaande en/of nieuw te ontwikkelen AOV-alternatieven. Dit is een opgave waarin de gemeenten samen moeten gaan optrekken én met de provincie.
- De gebruikers met een indicatie (structureel en incidenteel) worden meegenomen in de regionale maatwerkoplossing. In deze regionale maatwerkoplossing worden in de nieuwe situatie ook de gebruikers van het leerlingenvervoer, het (geïndiceerd) dagbestedingsvervoer en (geïndiceerd) Jeugdvervoer meegenomen.
In de huidige situatie zijn deze vervoersvormen veelal los van elkaar en lokaal georganiseerd. In de nieuwe situatie wordt deze maatwerkoplossing geboden door middel van een regionaal systeem, waarin de verschillende vervoersvormen gezamenlijk worden georganiseerd.

Zorgaanbieders zijn in de huidige situatie verantwoordelijk voor de inkoop en organisatie van het vervoer van en naar dagbesteding en vervoer met betrekking tot jeugdhulp. Hiervoor ontvangen zij van de gemeente een vast tarief. Op basis van onze visie, waarbij we met betrekking tot de organisatie van het maatwerk kiezen voor het creëren van massa, door middel van het bundelen van vervoersstromen, betekent dit dat wij als gemeenten de verantwoordelijkheid pakken om dit vervoer te organiseren. Daarnaast geldt dat vervoer geen corebusiness is van de aanbieders en dat vervoerders met het huidige tarief het vervoer niet of nauwelijks kostendekkend kunnen organiseren.

Om aanbieders wel te blijven betrekken, hun creativiteit te blijven benutten en ze ook een verantwoordelijkheid te geven om samen met mensen te zoeken naar de meest passende vervoersoplossing stellen wij voor om onderstaande uitgangspunten op te nemen in de afspraken die (afzonderlijke) gemeenten maken met aanbieders

Wat betreft de financiële consequenties wordt een besparing verwacht van 5-10%. Maar de berekening die daaraan ten grondslag ligt is gebaseerd op schattingen en aannames en dient nader te worden uitgewerkt.

Gevolgen visie voor Hengelo

De Twentse visie op vervoer sluit voor Hengelo goed aan op de manier waarop wij met onze inwoners in gesprek wanneer zij een hulpvraag hebben. Wij kijken altijd eerst met mensen wat zij zelf nog kunnen, al dan niet met hulp van hun sociale netwerk (eigen kracht) en vervolgens welke algemene voorzieningen voor handen zijn om de hulpvraag te beantwoorden. Daarna komen pas maatwerkoplossingen. Zo willen wij ook kijken naar mobiliteitsvragen die onze inwoners hebben. Vaak zal dit samen gaan met een andere zorgvraag en zullen we het integraal bekijken.

Regiotaxi

Het stopzetten van de Regiotaxi in de huidige vorm zal zeker gevolgen hebben voor een deel van onze inwoners die en pasje hebben van de Regiotaxi. Hengelo kent in 2014 4.217 pashouders, waarvan er 2.150 pasje nooit gebruikt hebben in 2014. Wij zullen als gemeente moeten overwegen of wij alle mensen die een pasje voor de Regiotaxi hebben ook daadwerkelijk toelaten tot de nieuwe maatwerkvoorziening vervoer. Dit vraagt om een herbeoordeling in de loop van 2016.

Nagenoeg meeste Regiotaxi-ritten gaat met deze pasjes, namelijk 72.277 Wmo-ritten. Het aantal ritten van mensen die zonder pasje gebruik maken van Regiotaxi staat voor Hengelo op 6.683. Of deze mensen straks bij het wegvallen van de Regiotaxi geen vervoer meer hebben, is lastig te voorspellen.

Een deel van deze ritten gaat structureel naar dagbesteding. Deze gebruikers zullen we tegenkomen bij de nieuwe maatwerkvoorziening vervoer.

Er zijn ook mensen die nu gebruik maken van Regiotaxi, maar net zo goed met het Openbaar Vervoer kunnen of met een 'gewone' taxi of SmartCab. Het openbaar vervoer in Hengelo is goed toegankelijk.

Toegankelijkheid OV

In 2000 werd met de invoering van de Wet Personenvervoer de Regio Twente verantwoordelijk voor al het openbaar vervoer in Twente. Voorheen had de gemeente Hengelo deze verantwoordelijkheid. De gemeente is nu alleen nog verantwoordelijk voor de OV-infrastructuur zoals de busbanen en haltes. Veel haltes zijn de laatste jaren toegankelijk gemaakt. Ze zijn verhoogd en in veel gevallen van blindengeleidelijnen voorzien.

De bussen rijden 7 dagen per week tot ca. 23.30 (met uitzondering van lijn 10 (Veldwijk) die niet na 21.30 en niet in het weekend rijdt). Mede omdat tracé's samenvallen (lijn 11 en 13, lijn 12 en 14, lijn 50 en 51) zijn de frequenties tijdens werkdagen relatief hoog.

Voor invoering van de Wet Personenvervoer heeft de gemeente Hengelo altijd vastgehouden aan het principe dat alle inwoners van Hengelo en maatschappelijke instellingen een halte in de nabijheid moesten hebben. Ook nu nog is er sprake van een "sociaal" lijnennet. De gemeente hecht veel belang aan de sociale functie van het openbaar vervoer. Ze neemt eigen initiatieven. Zo komen 65+-ers met een laag inkomen in aanmerking voor een gratis "2 stedenabonnement" waarmee men onbeperkt in Hengelo en Enschede kan reizen.

GoOv

Met het oog op de toegankelijkheid van ons Openbaar Vervoer, kijken wij ook expliciet naar het gebruik maken van het OV door mensen die nu nog een vervoersvoorziening van ons 'ontvangen'. Bijvoorbeeld bij leerlingenvervoer.

Jongeren die dagelijks dezelfde reis maken, zijn vaak goed in staat zijn om zelfstandig te reizen met ondersteuning van GoOV. Door het reizen met GoOV in plaats van met aangepast vervoer wordt de zelfredzaamheid van de leerlingen bevorderd.

GoOV is een applicatie op een smartphone. Deze applicatie helpt de leerling veilig zelfstandig te reizen met het OV. Een medewerker op de centrale van GoOV volgt op afstand de reis van de leerling en ook de ouder kan dit doen. Na 3 maanden wordt er gekeken of de leerling wellicht zonder hulplijn kan reizen en zodoende kan de ondersteuning bij het reizen met ov telkens na 3 maanden verder worden afgebouwd.

In het schooljaar 2014-2015 is voor zo'n 5 leerlingen uit Hengelo reizen met de GoOV app naar school succesvol toegekend. Daarvoor werden deze leerlingen met aangepast vervoer naar school vervoerd.

Gedurende het schooljaar 2014-2015 werd het vervoer naar school met de GoOV app door de provincie Overijssel bekostigd, per 1 september 2016 is deze pilot afgelopen en moet het reizen met de GoOV app door de gemeente worden bekostigd. Hiervoor wordt met GoOV een overeenkomst afgesloten.

Participatie

De visie is tot stand gekomen door input van vertegenwoordigers van OV-bedrijven, vervoerders, zorgaanbieders en onderwijsinstellingen en door gesprekken met cliëntvertegenwoordigers en Wmo-raden.

De uiteindelijke visie is ter advisering vervolgens voorgelegd aan de Wmo-raden en ook de Samenwerkingsverbanden van het Passend onderwijs hebben de visie ter beoordeling ontvangen. Van de Samenwerkingsverbanden zijn nog geen concrete reacties vernomen.

Reactie Wmo-cliëntenraad Hengelo

De Wmo-cliëntenraad van de gemeente Hengelo heeft de visie beoordeeld vanuit:

- De behoeften van huidige en toekomstige cliënten
- De kwaliteit van aangeboden vervoer
- De toenemende vergrijzing en landelijk streven langer thuis gaan wonen
- De aanpassingen door streven leerlingen passend- bij regulier- onderwijs onder te brengen
- De aanpassingen door vervoer dagbesteding naar gemeente te halen.

De Wmo-cliëntenraad heeft niet gekeken naar de uitgezette tijdlijnen en samenvoeging van geldstromen, noch naar de aantallen vervoersbewegingen.

De Wmo-cliëntenraad geeft in haar advies met name aan wat zij mist in de visie, namelijk:

1. De eis om vervoer mogelijk te maken van alle doelgroepen plus de begeleider (indien noodzakelijk). Het zou dan gaan om structureel vervoer op werkdagen, incidenteel vervoer naar ziekenhuizen en behandelcentra en tijdens avonden en weekenden (m.n. vanuit buitengebied).
2. De van doelgroep afhankelijke eis voor een passende auto en chauffeur. Zij pleiten voor een chauffeur/ begeleider met compassie voor de doelgroep.
3. De eis aan centrale en planning. Naar aanleiding van een beeld van de doelgroep moet goed gekeken worden naar extra in/uitstaptijd cliënt. De chauffeur moet daarin ook zeggenschap krijgen.
4. De eis tot een eenduidige eenvoudige toegang tot alle vervoersmogelijkheden in de regio.

Daarnaast wijst de Wmo-cliëntenraad de gemeente er op dat er steeds meer maatwerk vervoerswensen zullen komen. Onder andere door spreiding in de regio van medische diensten, door meer dagopvang, door meer alleenstaanden en doordat inwoners steeds langer thuis blijven wonen.

Tot slot vragen ze aandacht voor twee specifieke zaken:

- Vervoer naar De Globe (Enschede) voor een toenemende groep allochtone jonge leerlingen.
- Er zijn op diverse plaatsen te hoge/steile dorpels in de Twentse steden waarvan vooral de rolstoelvervoerders en ambulances last hebben.

De punten 1 tot en met 3 zullen worden meegenomen in het opstellen van het programma van eisen. De Wmo-raden in Twente zullen daar ook bij betrokken worden. Wat betreft punt 4 wordt in de visie gesteld dat dit een lokale verantwoordelijkheid is. Vanuit Hengelo zal in ieder geval gewerkt worden aan een eenduidige en eenvoudige toegang tot maatwerk vervoer. Waar mogelijk integraal tijdens de keukentafelgesprekken.

En het college is zich ervan bewust dat het aantal inwoners met een vervoersbehoefte zal toenemen en zal hierop toezien via haar centrale toegang.

Vervolgtraject

De visie betekent dat er op korte termijn een aantal vervolgacties moeten starten, zoals gesprekken met de provincie en vervoerder(s) en het starten van een aanbestedingsprocedure. Een eerste overzicht van vervolgacties is ter informatie als bijlage toegevoegd. Het college zal dit voortvarend oppakken.

BESPREEK- EN BESLISPUNTEN

De raad wordt voorgesteld:

1. In te stemmen met de visie *Samen op weg: Twentse visie op vervoer onder gemeentelijke verantwoordelijkheid* en de daaruit voortvloeiende consequenties.

FINANCIËLE ASPECTEN

In de visie is een globale berekening gemaakt. Een slimmere combinatie van ritten van leerlingenvervoer, Wsw vervoer, Individueel Wmo vervoer en Wmo dagbesteding kan een mogelijke besparing opleveren. Gedacht wordt aan een besparing tussen de 5-10%. De berekening is echter gebaseerd op schattingen en aannames en dient nader te worden uitgewerkt. Dit gebeurt in het vervolgtraject. Deze berekening kan geenszins gebruikt worden om een bezuiniging op te leggen.

BIJLAGE(N)

- Notitie *Samen op weg: Twentse visie op vervoer onder gemeentelijke verantwoordelijkheid*
- Vervolgacties Twentse visienotitie vervoer
- Reactie Wmo-cliëntenraad (in raadszaak opgenomen)

Dit raadsadvies is vastgesteld door het college van B & W van Hengelo.



regio
Twente

OZJT/Samen 14



TWENTSE SAMENWERKING OP HET GEBIED VAN ZORG EN JEUGDHULP

Samen op weg

Twentse visie op vervoer

onder gemeentelijke verantwoordelijkheid

De 14 Twentse gemeenten werken als 'Samen14' aan transformatie van de zorg en jeugdhulp. Organisatie voor Zorg en Jeugdhulp Twente (OZJT) is een onderdeel van die samenwerking. OZJT is het formele aanspreekpunt voor samenwerkingspartners.

Inhoud

Samenvatting	3
1. Aanleiding en huidige situatie.....	5
1.1 Inleiding	5
1.2 Aanleiding	5
1.3 Opdracht	6
1.4 Huidige inrichting mobiliteit Twente	6
1.5 Openbaar vervoer in Twente	7
1.6 De Regiotaxi: Aanvullend openbaar vervoer	7
1.7 Gemeentelijke verantwoordelijkheden vanuit wettelijk kader	8
1.8 Doelgroepenvervoer en landelijke trends	9
1.9 Kwantitatieve inventarisatie van het huidige vervoer	10
1.10 Gebruikersbehoeften	12
2. Visie op vervoer	14
2.1 Uitgangspunten van de visie	14
2.2 Onze visie	16
2.3 Eigen kracht	17
2.4 Sociaal netwerk	18
2.5 Oplossingen in de samenleving	19
2.6 Algemene voorzieningen	20
2.7 Maatwerk	21
3. Algemene en financiële consequenties	23
3.1 Algemene consequenties	23
3.2 Financiële consequenties	25
3.3 Risico-inventarisatie: Algemeen	27
3.4 Risico-inventarisatie: Inkoop specifiek	28
4. Planning besluitvorming visie	29
Bijlage 1. Geconsulteerde partijen	30
Bijlage 2. Afkortingenlijst en verklarende woordenlijst	31

Samenvatting

De 14 Twentse gemeenten werken daar waar het kan samen, om ervoor te zorgen dat iedereen -met of zonder beperking- mee kan doen in de samenleving. Vervoer speelt daarin een belangrijke rol. Want 'meedoen' betekent dat kinderen naar hun school (kunnen) gaan en volwassenen naar hun werk. En dat iedereen naar een sport of andere vorm van dag- of vrijetijdsbesteding kan gaan. De meeste mensen lukt het om zelf, met hulp van hun omgeving, te reizen. Dus met eigen vervoer of met het reguliere openbaar vervoer; de bus en de trein, of met de Regiotaxi, waarvoor de gemeente verantwoordelijk is. Ook zorgen gemeenten voor verschillende vormen van vervoer van specifieke doelgroepen. Denk bijvoorbeeld aan het leerlingenvervoer of aan de taxi(busjes) die mensen met een beperking naar hun dagbesteding of werk brengen. Dit noemen we doelgroepen- of geïndiceerd vervoer.

Er zijn verschillende ontwikkelingen die vragen om een nieuwe visie op het vervoer waarvoor de gemeenten verantwoordelijk zijn. Het openbaar vervoer is de laatste jaren veel toegankelijker geworden voor ouderen en mensen met een beperking. Ook lopen de contracten met de Regiotaxi in 2016 af. Verder vragen de veranderingen in de zorg en ondersteuning een andere, innovatieve kijk op het onderdeel 'vervoer'. Steeds vaker wordt gekeken naar wat mensen nog wel kunnen, in plaats van wat ze niet kunnen. De 14 Twentse gemeenten pakken deze opgave samen op. Doel is het geïndiceerde vervoer beter en goedkoper uit te voeren, bijvoorbeeld door het slim combineren van vervoersstromen en materieel.

In deze visie leest u op welke wijze de Twentse gemeenten deze opgave willen vormgeven. De visie is ontwikkeld mede op basis van een uitgebreide analyse van de huidige situatie, ontwikkelingen en mogelijkheden. Vertegenwoordigers van OV-bedrijven en het onderwijs, vervoerders, zorgaanbieders en cliëntvertegenwoordigers zijn betrokken bij deze visie.

Twentse visie

De Twentse visie op vervoer -waarvoor gemeenten verantwoordelijk zijn- gaat uit van drie hoofdlijnen:

- het inzetten en stimuleren van de eigen kracht van mensen en lokale initiatieven.
- het maximaal gebruik maken van het openbaar vervoer.
- een gezamenlijke inkoop van een maatwerkvoorziening vervoer voor alle vormen van geïndiceerd vervoer.

Deze punten worden hieronder toegelicht:

Inzetten en stimuleren van eigen kracht en lokale initiatieven

Mensen met een vervoersbehoefte zoeken zelf naar een oplossing. Dit geldt voor alle inwoners van Twente. Vaak maken zij gebruik van eigen oplossingen. Dit noemen we eigen kracht. Wanneer dit niet lukt gaan mensen in hun eigen sociale netwerk op zoek naar een oplossing. Ze vragen familie, vrienden of buren om mee te mogen rijden. Ook zijn er op lokaal en regionaal niveau vele initiatieven van stichtingen, vrijwilligers en bedrijven voor het ontwikkelen van nieuwe vervoersoplossingen. Zo zien we in Twente de SmartCab rondrijden, zijn er verschillende vrijwilligersorganisaties actief, rijdt er een buurtbus, zie je auto-deel initiatieven, enzovoort. Deze initiatieven zullen meer en meer worden gestimuleerd vanuit de gemeenten.

Maximaal gebruik openbaar vervoer

Als aanvulling op deze oplossingen is er ook regulier openbaar vervoer. Dit is een algemene voorziening die voor iedereen toegankelijk is en dus ook voor ouderen en mensen met een

beperking steeds beter te gebruiken is. Gemeenten zullen samen met de provincie en de vervoerder afspraken maken over de wijze waarop nog meer mensen het regulier openbaar vervoer kunnen gaan gebruiken. Samen met de provincie en de vervoerder kijken we ook naar een aanvulling op het openbaar vervoer voor de gebieden waar dit niet of in mindere mate rijdt, zodat meer mensen gebruik kunnen maken van deze algemene voorziening.

Maatwerkvoorziening voor alle vormen van geïndiceerd vervoer

Tenslotte blijft er een groep inwoners over met een structurele of incidentele vervoersbehoefte, die niet op één van bovenstaande manieren in zijn of haar vervoersbehoefte kan voorzien. Voor deze inwoners kopen de gemeenten gezamenlijk een maatwerkvoorziening vervoer in. Daarbij nemen zij alle vormen van geïndiceerd vervoer in dezelfde aanbesteding mee. Hierbij staan de mogelijkheden van de inwoners centraal en niet het vervoerssysteem. Alle bestaande contracten voor het Wmo vervoer, het leerlingenvervoer, het vervoer naar jeugdhulplocaties, het Wsw vervoer en het vervoer van en naar de dagbesteding zullen door een groeimodel worden samengevoegd in deze maatwerkvoorziening.

Consequenties van de visie

De belangrijkste consequentie van deze visie is dat de Regiotaxi in de huidige vorm wordt opgeheven. De gebruikers van de Regiotaxi die geïndiceerd zijn (en dus een pasje hebben), krijgen opnieuw toegang tot het nieuw te organiseren maatwerksysteem, tenzij ze zelf het vervoer kunnen organiseren. De gemeente is lokaal verantwoordelijk voor de toegang. De gebruikers van de Regiotaxi zonder indicatie zijn aangewezen op bestaande of nieuw te ontwikkelen lokaal aanvullend openbaar vervoer of andere alternatieven. Daarbij is het van essentieel belang dat de regionale gemeenten samen met de provincie zoeken naar mogelijkheden om de beschikbare financiële middelen vanuit de provincie blijvend in te zetten voor andere vormen van aanvullend openbaar vervoer in gebieden waar het reguliere openbaar niet of onvoldoende beschikbaar is.

Een ander gevolg van deze visie is dat gemeenten de verantwoordelijkheid nemen om het vervoer van en naar dagbesteding en jeugdhulplocaties te organiseren. Zorgaanbieders zijn in de huidige situatie zelf verantwoordelijk voor de inkoop en organisatie van dit vervoer. Hiervoor ontvangen zij van de gemeente een vast tarief, waarvan we weten dat het niet kostendekkend is. In de visie wordt uitgegaan van het creëren van massa, het bundelen van vervoersstromen en ook van kwaliteit en veiligheid bij de organisatie van de maatwerkvoorziening vervoer. Daarom nemen we de inkoop en organisatie van deze vervoersstroom op ons. Wel zullen we zorgaanbieders betrekken bij en hun creativiteit benutten voor het samen zoeken naar de meest passende vervoersoplossing voor mensen.

Doel: beter en goedkoper geïndiceerd vervoer

Door het realiseren van een maatwerkvoorziening vervoer verwachten de Twentse gemeenten het geïndiceerde vervoer in Twente beter en goedkoper te organiseren. Beter voor de gebruikers omdat het vervoer op maat wordt ingezet, passend bij de mogelijkheden van de gebruiker. Door de verschillende vervoersstromen daar waar dat mogelijk is te combineren en slim op elkaar af te stemmen wordt het naar verwachting ook goedkoper.

Voor een nadere toelichting op de visie, uitgangspunten, keuzes en bijbehorende consequenties verwijzen we naar de verschillende hoofdstukken in deze visienotitie.

1. Aanleiding en huidige situatie

In dit hoofdstuk beschrijven we achtereenvolgens een inleiding op mobiliteit, de aanleiding om te komen tot een visie en de geformuleerde opdracht. Daarnaast maken we een beschrijving van de huidige situatie, waarin we kijken naar de huidige inrichting van mobiliteit, zowel kwalitatief als kwantitatief.

1.1 Inleiding

Om volwaardig en naar vermogen mee te doen in de samenleving hebben veel mensen een mobiliteitsbehoefte. Mobiliteit vraagt dat je je kunt verplaatsen. Veilig, met (enige) snelheid, betrouwbaar en voor de betreffende persoon passend en betaalbaar.

Mensen verplaatsen zich doorgaans op eigen kracht. Zelfstandig, samen met anderen of met steun van mensen uit hun omgeving. Lopend, fietsend, per auto, bus of anderszins. Die oplossingen die mensen kiezen om te voorzien in hun mobiliteitsbehoefte kunnen lokaal verschillen. Mensen in stedelijke gebieden kiezen mogelijk andere oplossingen dan mensen in landelijke gebieden. Keuzes die mede gebaseerd zijn op de toegankelijkheid en beschikbaarheid van vervoersvoorzieningen.

De overheid faciliteert dat mensen zich op eigen kracht kunnen verplaatsen. Door het aanleggen van wegen, verlichting, fietspaden, verkeerslichten, et cetera.

De overheid faciliteert mensen ook door het bieden van openbaar vervoer. Bus, trein, tram en dergelijke daar waar sprake is van 'dikke' vervoersstromen en aanvullend openbaar vervoer, zoals buurtbussen en Regiotaxi, daar waar sprake is van 'dunne' vervoersstromen. Mensen kunnen in het algemeen op eigen kracht gebruikmaken van het openbaar vervoer (OV). Daarbij zijn soms hulpmiddelen voorzien als rolstoeltoegankelijkheid, lage vloer bussen, app's die mensen ondersteunen en/of informatie bieden en dergelijke. Voor het gebruik van het OV betalen mensen in het algemeen een financiële bijdrage door het kopen van een kaartje.

Een aantal mensen is deels, of helemaal niet, in staat om op eigen kracht te voorzien in hun mobiliteitsbehoefte. Deze mensen hebben een kleine of grote ondersteuningsbehoefte. Hierbij kunnen fysieke, cognitieve, emotionele en/of financiële redenen aan de orde zijn. Tijdelijk of structureel. In sommige gevallen kan de betreffende persoon worden ondersteund met training en/of tijdelijke begeleiding, om de ondersteuningsbehoefte kleiner te laten worden of zelfs op te heffen. Een deel van de mensen blijft echter afhankelijk van door de overheid gefinancierd speciaal vervoer. In deze visienotitie beschrijven we als 14 Twentse gemeenten hoe wij het personenvervoer, waarvoor we als gemeente verantwoordelijk zijn, in de toekomst voor ogen zien.

1.2 Aanleiding

Dat de Twentse gemeenten juist nu kiezen voor het opstellen van een regionale visie op vervoer heeft te maken met een aantal belangrijke ontwikkelingen waardoor vervoer voor ons een actueel thema is:

- De toenemende toegankelijkheid van het reguliere OV, waardoor meer mogelijkheden ontstaan voor het gebruik door mensen met een ondersteuningsbehoefte die voorheen niet op eigen kracht gebruik konden maken van het OV.
- De huidige beleidskaders en nieuwe wet- en regelgeving, waarin participatie, zelfredzaamheid en gelijkheid voor alle burgers (met of zonder beperking) worden gestimuleerd.

- De verwachting van minder ontsluiting door terugtrekkend regulier OV in nieuwe OV-concessies. Door dit verminderd vervoersaanbod ontstaan 'zoekgebieden' waar geen regulier OV is. Invulling van deze 'zoekgebieden' vraagt om een passende oplossing. Door de complexiteit en geringe vervoersvraag zijn deze gebieden financieel minder aantrekkelijk voor (OV) vervoerders. In combinatie met de veranderende financiële kaders zijn in deze gebieden nieuwe passende vervoersconcepten wenselijk.
- De toenemende verantwoordelijkheden van gemeenten op het gebied van (doelgroepen) vervoer. Hierdoor zijn gemeenten verantwoordelijk voor het vervoer van en naar dagbestedingslocaties en jeugdhulp. Door deze ontwikkeling ontstaan er nieuwe mogelijkheden voor gemeenten om verschillende vervoerstroomslinies slim te combineren. Het combineren van vervoersstromen kan leiden tot meer doelmatigheid en daardoor lagere kosten.
- In combinatie met de harde bezuinigingstaken zien we problemen ontstaan om in de vervoersbehoefte van maatwerk-geïndiceerden te kunnen blijven voorzien.
- Specifiek voor de Regio Twente geldt dat de contracten met de uitvoerders van de Regiotaxi aflopen op 1 juli 2016 en dat het contract met de Regiecentrale afloopt per 1 oktober 2016. Voor de contracten met de uitvoerders van het leerlingenvervoer geldt dat deze deels aflopen in 2016, de einddata variëren per gemeente.
- Tot slot is er de behoefte om het vervoer te innoveren. Er liggen volop kansen voor vernieuwing van mobiliteit door vernieuwende methodieken en hulpmiddelen. Tevens ontstaan er steeds meer initiatieven om nieuwe algemene voorzieningen te stimuleren. Dit zijn vooral kleinschalige lokale initiatieven die passen bij de Wmo 2015 en de Jeugdwet.

1.3 Opdracht

De beschreven ontwikkelingen hebben er toe geleid dat de bestuurscommissie OZJT/Samen14 op 29 april 2015 heeft ingestemd met het starten van een traject om te komen tot één gezamenlijke visie op vervoer in Twente. Het BO mobiliteit heeft kennisgenomen van deze opdracht. Het BO OZJT en het BO mobiliteit zijn beiden betrokken bij het traject van besluitvorming. De commissie heeft drie uitgangspunten aangegeven die belangrijk zijn voor de inhoud van de visie:

- Mensen doen mee naar vermogen
- Inzetten op eigen kracht
- Het vervoer beter en goedkoper organiseren

Daarnaast wordt met deze gezamenlijke visie als uitgangspunt een advies gegeven over de toekomst van de Regiotaxi.

Belangrijk bij deze visieontwikkeling is dat rekening wordt gehouden met de verschillen tussen (groot)stedelijke gebieden en plattelandsgemeenten.

1.4 Huidige inrichting mobiliteit Twente

Op mobiliteitsgebied bestond het landschap tot 1 januari 2015 uit openbaar vervoer, het aanvullend openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer. In navolgende paragrafen gaan we dieper in op de inrichting van deze systemen tot 1 januari 2015.

Per 1 januari is in de wet- en regelgeving het een en ander veranderd voor gemeenten. In 2015 zijn enkele wetten vereenvoudigd en zijn verantwoordelijkheden vanuit de vroegere AWBZ deels gedecentraliseerd richting gemeenten in de nieuwe Wmo 2015. Dat geldt ook voor de vroegere Wet op de jeugdzorg waaruit taken zijn gedecentraliseerd richting gemeenten in de nieuwe Jeugdwet.

1.5 Openbaar vervoer in Twente

Openbaar vervoer is personenvervoer dat openbaar toegankelijk is. Dat wil zeggen dat iedereen die dat wil van de vervoerdienst gebruik kan maken. OV-bedrijven hebben een vervoerplicht die hen dwingt, iedereen die daar om vraagt te vervoeren, mits de reiziger het geldende tarief betaalt en zich aan de gebruikelijke fatsoensregels houdt.

In Twente zijn Syntus en de NS de uitvoerders van het reguliere OV. Dit gebeurt door bus- en treinverbindingen. Beide uitvoerders zijn opbrengst verantwoordelijk, wat onder meer betekent dat zij bekijken hoe meer mensen geactiveerd kunnen worden om gebruik te maken van het reguliere OV (om daarmee o.a. de inkomsten te vergroten).

In de afgelopen jaren is er in Twente veel geïnvesteerd in de fysieke toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Haltes zijn verhoogd en bussen verlaagd waardoor de instap makkelijker is geworden. Het aantal rolstoelplaatsen per bus is toegenomen van één naar twee en de plek in de bus voor rolstoelgebruikers is beter toegankelijk geworden. Informatie over de route is zowel visueel als auditief duidelijker en dynamisch geworden. Hierbij wel de opmerking dat de toegankelijkheid en beschikbaarheid van het OV lokaal kan verschillen.

1.6 De Regiotaxi: Aanvullend openbaar vervoer

De Regiotaxi is in veel regio's de naam voor 'collectief vraagafhankelijk vervoer' (CVV) dat veelal met een taxibus wordt uitgevoerd. Vaak is deze vorm van collectief vraagafhankelijk vervoer tweeledig, namelijk een combinatie van Wmo-vervoer en een OV-functie. De OV-functie wordt met name ingezet in gebieden waar het openbaar vervoer niet (meer) komt en neemt dus eigenlijk de rol over van het reguliere openbaar vervoer.

Op hoofdlijnen zijn in Nederland de volgende varianten van CVV te onderscheiden:

1. Een collectief vervoerssysteem met Wmo-vervoer en een volledig open OV-functie;
2. Collectief vervoerssysteem met Wmo-vervoer en een beperkte OV-functie:
 - o de OV-functie is alleen beschikbaar als geen regulier OV beschikbaar is;
 - o de OV-functie is alleen beschikbaar in een deel van de vervoergebieden;
3. Collectief vervoerssysteem met alleen Wmo-vervoer.

In Twente is de situatie gelijk aan variant 1. Daardoor geldt dat de huidige Regiotaxi een systeem is met een 'open einde'. De Regiotaxi is in theorie voor iedereen beschikbaar en de gemeenten dragen voor een aanzienlijk deel de kosten van de Regiotaxi.

Dit zien we terug in de opbouw van de ritprijs. Deze bestaat voor de Regiotaxi uit drie componenten: een deel dat de reiziger moet betalen, een deel dat de gemeenten betalen en een deel dat de Regio Twente betaalt. Hierbij wordt wel onderscheid gemaakt tussen Wmo en OV-reizigers van de Regiotaxi. OV-reizigers betalen een hogere bijdrage dan Wmo-reizigers. Deze constructie betekent echter dat naarmate het gebruik van de Regiotaxi (in de huidige vorm) toeneemt, de kosten voor de gemeenten stijgen.

Voor 1 januari 2015 viel de Regiotaxi nog onder de verantwoordelijkheid van de Regio Twente. De 14 gemeenten hebben destijds besloten om jaarlijks 2,2 miljoen euro vanuit de - aan Regio Twente uitgekeerde rijksgelden - te bestemmen voor een bijdrage aan Regiotaxi Twente. Sinds 1 januari 2015 worden de rijksmiddelen niet meer aan de Regio Twente, maar aan de Provincie Overijssel uitgekeerd. Hierdoor is de beslissingsbevoegdheid over de bijdrage verschoven van de Regioraad (opgebouwd uit de 14 Twentse gemeenten) naar Provinciale Staten.

Daarnaast lopen de contracten met de uitvoerders van de Regiotaxi voor alle 14 Twentse gemeenten op 1 juli 2016 af. Dit maakt dat er uiterlijk in september 2015 moet worden beslist hoe hier mee verder te gaan, omdat de eventuele aanbestedingen rond dat moment moeten starten. Zeven gemeenten, die recent hebben aanbesteed, kunnen het huidige contract eventueel verlengen, de andere zeven gemeenten kunnen niet verlengen. Er is bewust besloten om de einddatum van de recente aanbesteding te laten aansluiten bij de contracten van de andere gemeenten, omdat de gemeenten het wenselijk vinden om - gelet op de doelen van de Wmo 2015 - regionaal gelijk te lopen. Ook vanuit inhoudelijk perspectief zijn hervormingen wenselijk.

Tevens dient regionaal voor 1 oktober 2015 een besluit te worden genomen over het voortzetten van de Regiecentrale Regiotaxi. Het contract met de Regiecentrale Regiotaxi dient formeel een jaar voor afloop (1 oktober 2016) te worden opgezegd. De Regiecentrale Regiotaxi is op dit moment verantwoordelijk voor de intake van ritten, de verdeling van ritten over de vervoerders en verantwoordelijk voor de controle van de gedeclareerde ritten.

1.7 Gemeentelijke verantwoordelijkheden vanuit wettelijk kader

Gemeenten hebben op grond van wetten bepaalde verantwoordelijkheden om mensen ondersteuning te bieden bij hun mobiliteit als zij dit niet op eigen kracht kunnen invullen. Dit betreft de: Wmo 2015, de Jeugdwet, de Wet op het primair onderwijs, de Wet op expertisecentra en de Wet op het voortgezet onderwijs en de Wet op passend onderwijs. Deze wetten typeren we hierna kort. Navolgend hebben we de Participatiewet kort beschreven. Hoewel er geen wettelijke verantwoordelijkheid ligt binnen deze wet om vervoer te organiseren, draait deze wet wel om 'meedoen' in de samenleving en om 'mee te doen' moeten mensen mobiel zijn.

Wmo 2015

De Wmo 2015 (artikel 1.1.1) bepaalt onder andere dat gemeenten verantwoordelijk zijn voor het ondersteunen van de zelfredzaamheid en de participatie van personen met een beperking of met chronische psychische of psychosociale problemen. Dit vindt bij voorkeur zoveel mogelijk in de eigen leefomgeving plaats.

Dit betekent dat de gemeente verantwoordelijk is om zaken te regelen dan wel maatwerkvoorzieningen te verstrekken die mensen helpen om invulling te geven aan hun mobiliteitsbehoefte.

Jeugdwet

De Jeugdwet (artikel 2.3, lid 2) bepaalt dat gemeenten verantwoordelijk zijn voor voorzieningen op het gebied van jeugdhulp die noodzakelijk zijn in verband met een medische noodzaak of beperkingen in de zelfredzaamheid. Hiertoe behoort ook het vervoer van een jeugdige van en naar de locatie waar de jeugdhulp wordt geboden. Dit geldt zowel voor vervoer naar bijvoorbeeld behandelcentra, maar ook naar zorgboerderijen en logeeropvang.

Wet op het primair onderwijs, Wet op de expertise centra, Wet op het voortgezet onderwijs, Wet passend onderwijs

Ook voor het leerlingenvervoer geldt voor gemeenten een wettelijke verantwoordelijkheid, vanuit de genoemde wetten.

De gemeente is op hoofdlijnen verantwoordelijk om een regeling leerlingenvervoer te hebben en vanuit deze regeling passend vervoer aan te bieden.

Naast het leerlingenvervoer is binnen enkele gemeenten ook sprake van gym- en zwemvervoer. De inkoop van deze vervoersstromen is niet wettelijk verplicht, dit is een lokale keuze.

In de Wet Passend Onderwijs staat niets beschreven over de wettelijke verantwoordelijkheid om een regeling leerlingenvervoer te hebben. Het leerlingenvervoer valt als zodanig onder de (WPO, WEC en WVO). De keuze van de school op basis van het passend onderwijs heeft invloed op de plek waar de leerling naar toe moet.

Participatiewet

In de Participatiewet is vervoer niet geregeld. Lokaal beleid is hierin wel mogelijk. Het Wsw (Wet sociale werkvoorziening)-vervoer valt onder de participatiewet, maar dit betreft de oude Wsw-groep. Er is geen wettelijke basis voor de verantwoordelijkheden van gemeenten in relatie tot het Wsw-vervoer. De Wsw geldt alleen voor de 'oude doelgroep Wsw' en niet meer voor nieuwe cliënten. Het is een leegloopconstructie. Lokaal kunnen gemeenten ervoor kiezen dit vervoer in te kopen, maar hiervoor bestaat dus geen wettelijke verplichting.

1.8 Doelgroepenvervoer en landelijke trends

In deze paragraaf kijken we naar de inrichting van het doelgroepenvervoer in de periode voor 1 januari 2015.

Dit denken in doelgroepen vinden we terug in onderstaande categorisering:

- De financiering van vervoer onder de Wmo, vaak in de vorm van collectief vraagafhankelijk vervoer (bijvoorbeeld Regiotaxi). Hieronder valt ook het individuele vervoer, dat wordt betaald vanuit de Wmo. Denk hierbij aan een scootmobiel en individuele taxikostenvergoeding.
- De financiering van het vervoer vanuit de voormalige AWBZ. Een aanzienlijk deel van dit vervoer is inmiddels overgeheveld naar de Wmo 2015 en de Jeugdwet. Het overige deel is grotendeels ondergebracht onder de Wlz.
- Vervoer binnen de Jeugdzorg werd gefinancierd vanuit de AWBZ, Zvw en vanuit een provinciale bijdrage. Dit is inmiddels overgeheveld naar de Jeugdwet.
- Het Rijk subsidieert het Valys-vervoer.
- Het zittend ziekenvervoer wordt gefinancierd vanuit de zorgverzekeringswet (Zvw).
- het Wsw-vervoer wordt bekostigd vanuit de Wsw.
- Het WIA-vervoer wordt gefinancierd vanuit WIA- en WAO-premies.
- Het Leerlingenvervoer wordt gefinancierd uit middelen die onderdeel zijn van de algemene uitkering gemeentefonds.

Het doelgroepenvervoer omvat verschillende regelingen die een vervoercomponent in zich hebben. De verschillende stakeholders (gemeente, zorgaanbieder) ontvangen het budget voor het vervoer van doelgroepen uit verschillende financieringsbronnen.

Daarnaast hebben we te maken met vervoersstromen vanuit de Wet op het personenvervoer 2000. Met deze wet wordt getracht de kwaliteit en de efficiëntie van het openbaar vervoer te verbeteren en ook de kostprijs van het openbaar vervoer te verlagen. Hierin is geen wettelijke verplichting opgenomen dat openbaar vervoer voor iedereen in Nederland beschikbaar moet zijn.

Naast de ontwikkelingen zoals beschreven in de inleiding van deze visienotitie, zijn er andere (maatschappelijke) ontwikkelingen die invloed hebben op de vraag en het aanbod van het vervoer: vergrijzing, krimp van de bevolking in landelijke gebieden, een afname en grotere spreiding van voorzieningen in landelijke gebieden, ouderen die steeds fitter en mobieler worden, ICT-ontwikkelingen en de bevordering van langer thuis wonen (Arcon, 2015).

Tot slot vinden we het belangrijk dat we in onze visie nadrukkelijk aansluiten bij de ontwikkelingen die ook door de landelijke overheid worden uitgedragen:

- Meer gebruikmaken van regulier vervoer;
- Meer vrijwilligers inzetten en gebruikmaken van initiatieven uit de samenleving;
- Meer doelmatigheid realiseren binnen het contractvervoer onder andere door
 - 1) doelgroepen te combineren
 - 2) slim (regionaal) ritten te combineren
 - 3) aanvangstijden dagbesteding, sociale werkplaatsen en speciaal onderwijs beter op elkaar aan te laten sluiten.

1.9 Kwantitatieve inventarisatie van het huidige vervoer

Voor de visie is het van belang om inzicht te hebben in het aantal gebruikers van de verschillende vervoersstromen. In tabel 1 geven we voor de verschillende vervoersstromen een overzicht van het aantal gebruikers. De aantallen hebben betrekking op het totaal aantal unieke gebruikers in 2014. Wat betreft het dagbestedingsvervoer gaat het om de groep 18+, die op 31 december 2014 een extramurale AWBZ-indicatie hadden voor vervoer.

Gemeente	Leerlingenvervoer	Dagbestedingsvervoer
Almelo	175	300
Borne	164	157
Dinkelland	109	116
Enschede	699	805
Haaksbergen	160	100
Hellendoorn	129	143
Hengelo	309	497
Hof van Twente	227	160
Losser	151	93
Oldenzaal	102	113
Rijssen - Holten	226	178
Tubbergen	104	102
Twenterand	298	224
Wierden	114	62
Totaal	2.807	1.850

Tabel 1. Aantal gebruikers vervoersstromen per gemeente in 2014.

In deze tabel zijn de aantallen gebruikers die onder de Jeugdwet en onder de Participatiewet vallen niet opgenomen; van een aantal gemeenten zijn deze aantallen op het moment van schrijven nog niet aangeleverd en het gaat, met name voor de kleinere gemeenten, om een beperkt aantal mensen per gemeente.

In tabel 2 geven we het aantal Regiotaxiriten in 2014 weer, uitgesplitst naar Wmo-ritten en OV-ritten.

Gemeente	Totaal aantal Wmo ritten 2014	Totaal aantal OV ritten Regiotaxi 2014	Percentage OV ritten t.o.v. totaal aantal Wmo ritten 2014
Almelo	61.689	3.885	5,9%
Borne	22.481	1.801	7,4%
Dinkelland	18.086	1.714	8,7%
Enschede	149.320	12.523	7,7%
Haaksbergen	20.090	4.827	19,4%
Hellendoorn	16.382	3.988	19,6%
Hengelo	72.277	6.683	8,5%
Hof van Twente	24.043	5.747	19,3%
Losser	17.050	2.001	10,5%
Oldenzaal	34.802	11.152	24,3%
Rijssen - Holten	15.503	5.022	24,5%
Tubbergen	8.946	2.633	22,7%
Twenterand	14.791	1.168	7,3%
Wierden	10.584	1.696	13,8%
Totaal	486.044	64.628	11,7%

Tabel 2. Overzicht van het aantal Wmo en OV ritten Regiotaxi in 2014. Bovenstaande gegevens zijn centraal aangeleverd door de Regiecentrale Regiotaxi Twente.

Een eerste analyse van de OV-ritten toont aan dat circa 20% van de OV-ritten incidenteel is: deze ritten worden op significant verschillende tijdstippen geboekt. De overige 80% van de ritten gaan meerdere keren per maand naar hetzelfde adres, op vergelijkbare tijdstippen. Het gaat hier bijvoorbeeld om Regiotaxi-vervoer naar dagbestedingslocaties. In deze situatie komt het voor dat het vervoer vanuit twee financieringsstromen wordt bekostigd, zowel vanuit de indicatie voor het vervoer van en naar dagbesteding, als vanuit de vergoeding die de gemeente betaalt per rit in de Regiotaxi.

In tabel 3 tonen we het aantal pashouders per gemeente over 2014 en het totaal aantal nul-gebruikers. Dit zijn mensen die wel een Wmo-pas hebben, maar deze in heel 2014 niet hebben gebruikt om te reizen met de Regiotaxi.

Gemeente	Totaal aantal Wmo pashouders 2014	Totaal aantal nul-gebruikers 2014
Almelo	5.434	3.494
Borne	1.046	523
Dinkelland	1.259	614
Enschede	11.880	7.112
Haaksbergen	1.106	456
Hellendoorn	1.562	865
Hengelo	4.217	2.150
Hof van Twente	2.692	1.532
Losser	1.074	457
Oldenzaal	1.894	721
Rijssen - Holten	1.520	807
Tubbergen	893	437
Twenterand	1.071	509
Wierden	722	353
Totaal	36.370	20.030

Tabel 3. Overzicht van het aantal Wmo-pashouders en nul-gebruikers in 2014. Bovenstaande gegevens zijn centraal aangeleverd door de Regiecentrale Regiotaxi Twente.

Tabel 3 toont aan dat het aantal mensen dat op basis van een Wmo-pas daadwerkelijk gebruikmaakt van de Regiotaxi een stuk lager ligt dan het aantal afgegeven Wmo-passen. Voor heel Twente geldt dat 16.340 mensen hun pas minimaal één keer gebruikt hebben in 2014. Dit is 45% van het totaal aantal mensen met een Wmo-pas.

1.10 Gebruikersbehoeften

Mobiliteit is voor mensen vaak belangrijk om te kunnen participeren in de maatschappij. Kwetsbare mensen willen juist meedoen met wat normaal is voor iedereen. Vanuit dat perspectief zouden we ervoor moeten zorgen om zoveel mogelijk mensen - die dat niet op eigen kracht kunnen - met behulp van reguliere vervoersoplossingen van A naar B te laten reizen. Deze constatering is ook in de gesprekken met de Twentse Wmo-raden naar voren gekomen.

Verder wordt aangegeven dat een groep mensen die nu gebruikmaakt van kleinschalig, gesubsidieerd vervoer wel met het OV kan. Het is belangrijk om deze groep mensen voldoende vertrouwen te geven en waar mogelijk ook te faciliteren en te stimuleren, zodat zij zelf de mogelijkheid van het reizen met het OV (her)ontdekken.

We moeten daarbij wel realistisch blijven. Er blijft altijd een groep mensen die aangewezen is op gemeentelijk maatwerk. Deze mensen kunnen vanwege fysieke - of mentale beperkingen niet met het openbaar vervoer reizen of dit is omdat ouders om financiële, organisatorische, mentale of fysieke redenen niet in staat zijn om het vervoer van hun kind van en naar de jeugdhulpaanbieder te organiseren. Ook de toegankelijkheid en beschikbaarheid van het OV speelt hierbij een belangrijke rol.

Hiervoor geldt dat mensen verschillende behoeften hebben en dat ook zij graag zo veel mogelijk regie over het oplossen van hun vervoersbehoefte willen hebben. Het vervoer moet aansluiten op hun wensen en behoeften. Dit vraagt om passend vervoer en om flexibiliteit van dit vervoer.

Verder vinden gebruikers het belangrijk dat vervoersregelingen zo eenvoudig mogelijk zijn en dat er niet teveel verschillende regelingen zijn. Dit is onoverzichtelijk en werpt een drempel op voor het gebruik ervan. Optimale informatie en communicatie hierover is van groot belang.

Vanuit het perspectief van de gebruiker is het belangrijk dat de gemeente samen met de provincie en de vervoerders blijft investeren in genoemde (kwaliteits)aspecten en daarover in gesprek blijft met de gebruiker.

2. Visie op vervoer

Op basis van de ontwikkelingen die we beschreven in hoofdstuk 1, aangevuld met de informatie die de 14 Twentse gemeenten hebben verzameld en met elkaar gedeeld op de externe en interne heidag, formuleren we in dit hoofdstuk onze regionale visie op vervoer. Bij de totstandkoming van deze visie is uitvoerig gesproken met verschillende stakeholders die allemaal op een of andere manier betrokken zijn bij het vervoer. (Zie bijlage 1 voor een overzicht van deze stakeholders.)

2.1 Uitgangspunten van de visie

Aan het begin van deze notitie hebben we al beschreven dat mensen zich graag verplaatsen omdat ze mee willen doen in de samenleving. Om volwaardig, maar wel naar vermogen, mee te kunnen doen in de samenleving hebben veel mensen een mobiliteitsbehoefte.

Mobiliteit vraagt dat je je kunt verplaatsen. Veilig, met (enige) snelheid en betrouwbaarheid en voor de betreffende persoon betaalbaar. Vanuit deze gedachte is het belangrijk dat we als Twentse gemeenten het systeemdenken loslaten en ons richten op individueel maatwerk, alleen voor hen die niet op een eigen manier in een oplossing kunnen voorzien.

Een vervoersoplossing die past bij de flexibiliteit en eigen kracht van mensen. Waarbij eigen kracht niet wordt gedefinieerd in ja of nee, maar ook in een deel van de oplossing. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan een combinatie van oplossingen afhankelijk van de mobiliteitsvraag op dat moment.

Dit vraagt een algemene en brede kijk op mobiliteit. Organisaties (zorgaanbieders, sociale werkplaatsen, scholen, etc.) moet worden gevraagd om samen met mensen te kijken hoe de mobiliteitsvraag kan worden opgelost. Voor hen die het niet of niet helemaal zelf kunnen, organiseert de lokale overheid waar nodig een (aanvullende) oplossing. Waarbij de mobiliteitsvraag mogelijk per persoon breder kan zijn dan alleen het vervoer van en naar de dagbesteding, werk of school.

We onderscheiden drie vervoersvormen waarmee invulling gegeven wordt aan de mobiliteitsbehoefte van mensen:

1. Zelfstandig vervoer (verplaatsingen)
2. Door de overheid georganiseerd regulier vervoer
3. Door de overheid geïndiceerd vervoer

Zelfstandig vervoer of een **zelfstandige verplaatsing**. Vanuit de overheid gezien wordt met zelfstandig vervoer bedoeld dat het gaat om een verplaatsing die men zelf kan regelen zonder dat de overheid hoeft te helpen met geld, mensen of middelen. Het gaat onder meer om vervoer met eigen middelen, waaronder de fiets en de auto. Zelfstandig is ook wanneer de buurman helpt en daarnaast commerciële alternatieven, zoals 'normale' taxi's, SmartCab, etc.

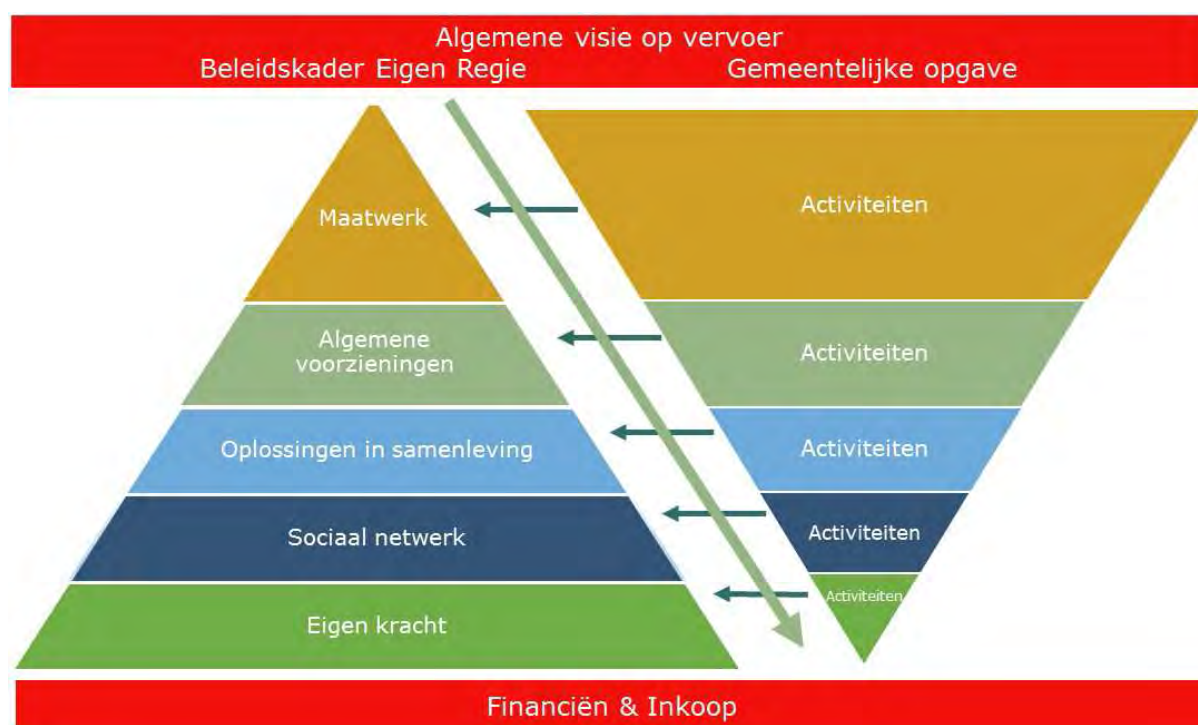
Door de overheid georganiseerd **regulier vervoer**. Hierbij gaat het om een vervoermogelijkheid die niet bij uitzondering, maar regelmatig en voor iedereen beschikbaar is. Het gaat hier om algemene voorzieningen, zoals het openbaar vervoer en het aanvullend openbaar vervoer.

Een vervoersvorm die speciaal is opgericht om een bijzondere doelgroep te verplaatsen, valt daar niet onder. Dit is het **door de overheid geïndiceerd vervoer**.

De focus voor het oplossen van de mobiliteitsbehoefte van mensen bevindt zich in het zelfstandige vervoer en het door de (provinciale) overheid georganiseerde regulier vervoer (OV). Het door de overheid geïndiceerde vervoer is beschikbaar voor mensen die niet (volledig) op een eigen manier in een oplossing kunnen voorzien.

Onze ambitie is om mensen meer mogelijkheden te geven zich waar mogelijk zelfstandig en regulier te verplaatsen op een manier die voor hen passend en toegankelijk is. Voldoende mogelijkheden waardoor eigen kracht van mensen een gegeven is en het versterken van eigen kracht niet extra gestimuleerd of gefaciliteerd hoeft te worden.

Hierbij moeten we altijd het besef houden dat de mensen, die extra ondersteuning nodig hebben qua mogelijkheden en onmogelijkheden in hun verplaatsingen, als ieder ander zijn. Wat voor de één een goede oplossing is, is voor de ander een onmogelijkheid. Vanuit deze uitgangspunten komen we tot de onderstaande indeling met betrekking tot het vinden van passende oplossingen voor de mobiliteitsbehoefte van mensen.



Figuur 1. Algemene visie op vervoer

Uitgangspunt van figuur 1 is dat mensen zoveel mogelijk hun mobiliteitsbehoefte op basis van eigen kracht oplossen. Lukt dat niet, dan wordt gekeken naar de mogelijkheden van het sociaal netwerk en oplossingen in de samenleving. Hierbij maken de mensen zoveel mogelijk gebruik van zelfstandig vervoer en overige oplossingen vanuit de samenleving. Daarna komen pas maatwerk-oplossingen. Hoe vorm wordt gegeven aan de inrichting van de onderste vier treden uit de piramide is bij uitstek een lokale keuze.

2.2 Onze visie

In voorgaande paragraaf zijn we ingegaan op de uitgangspunten die van belang zijn bij het formuleren van onze visie. We hebben deze uitgangspunten beschreven aan de hand van de getoonde piramide.

Op basis van deze uitgangspunten beschrijven we in deze paragraaf op hoofdlijnen onze visie. Een visie mede gebaseerd op de inclusieve samenleving, waarin iedereen meedoet naar zijn of haar vermogen.

Vanuit onze visie vinden we dat:

1. Het uitgangspunt moet zijn dat mensen zoveel mogelijk gestimuleerd worden om oplossingen voor hun mobiliteitsbehoefte te vinden vanuit eigen kracht, in het sociale netwerk en vanuit oplossingen in de samenleving, maar dat de invulling van deze aspecten een lokale aangelegenheid is, tenzij het regionaal effectiever en efficiënter is.
2. We de bestaande en nieuwe initiatieven voor (aanvullend) OV beter moeten benutten. Deze keuze brengt een bepaalde afhankelijkheid van het OV en daarmee van de provincie met zich mee. Dit vraagt om constructief overleg met de provincie en is de reden dat de provincie ambtelijk betrokken is bij het opstellen van deze visie.
3. We - voordat we een maatwerkvoorziening voor vervoer toekennen - de volgende zaken met de inwoner hebben besproken:
 - De inwoner kan het leren bijvoorbeeld door les in gebruik OV, fietsles, etc.
 - De inwoner kan het zelf door gebruik te maken van een hulpmiddel, bijvoorbeeld Go-OV, reisplanner etc.
 - De inwoner kan het door een aanpassing van de vervoersoplossing, bijvoorbeeld een gelijkvloerse bus, verhoogde halte, etc.
 - De inwoner kan het samen met iemand anders, bijvoorbeeld iemand uit het sociaal netwerk, vrijwilliger, etc.Als gemeenten willen we nog nadrukkelijker inzetten op de hierboven beschreven oplossingen.
4. Wanneer bovenstaande oplossingen niet mogelijk zijn, hebben we als gemeenten de verantwoordelijkheid een oplossing te bieden voor de mobiliteitsbehoefte van mensen. Deze valt uiteen in twee categorieën:
 - Structurele vervoersvraag
Mensen hebben een structurele vervoersvraag voor vervoer naar school, werk, dagbesteding of opvang. Dit vervoer vindt vaak plaats gedurende de spitsuren. Vanuit het oogpunt van doelmatigheid vinden we het belangrijk om massa te creëren, waarbij kwaliteit, veiligheid en passendheid van het vervoer geborgd moet zijn. Met het creëren van massa wordt bedoeld dat voor die mensen waarvoor ondersteuning vanuit de gemeente nodig is, de grootste doelmatigheidswinst valt te behalen uit het bundelen vervoersstromen. Het combineren van vervoersstromen en/of materieel is daarom wenselijk, waarbij leidend is dat deze combinaties mogelijk zijn en voor de gebruiker passend zijn.
 - Incidentele vervoersvraag
Mensen hebben een incidentele vervoersvraag voor vervoer naar, bijvoorbeeld familie, het ziekenhuis, de kapper of een verjaardag. Dit vullen we in door:
 - o Dit vervoer zoveel mogelijk plaats te laten vinden in de daluren, wanneer geen sprake is van het hiervoor beschreven structureel vervoer en dit ook 'belonen'.
 - o Het bieden van een oplossing zoals een individuele vervoersvoorziening, bijvoorbeeld scootmobiel, driewiel fiets, aanpassing van een auto, kostenregeling etc.

Samenvattend betekent dit dat we als gemeenten zoeken naar een vervoersoplossing die past bij de flexibiliteit en eigen kracht van mensen, waarbij samen met de persoon in kwestie wordt gezocht naar een passende oplossing. Dit kan ook een combinatie van oplossingen/activiteiten zijn, horend bij meerdere treden van de in figuur 1 beschreven piramide.

Hierbij vervult de gemeente een belangrijke rol in het helpen en motiveren van burgers bij het organiseren van vervoer vanuit eigen kracht, mogelijk met behulp van het sociaal netwerk en om oplossingen die geboden worden door de samenleving te gebruiken.

In de volgende paragrafen geven we vanuit deze brede visie verder invulling aan de verschillende elementen. Per onderdeel geven we een korte introductie van wat wij hieronder verstaan. Onder het kopje keuzes en overwegingen benoemen we vervolgens de voorliggende beleidskeuzes.

2.3 Eigen kracht

In deze visie hanteren we als definitie van eigen kracht "het vermogen van mensen om het leven of situaties vorm te geven en zelf oplossingen te bedenken voor hun eigen problemen en deze geheel of gedeeltelijk ook zelf uit te voeren, zodat ze het gevoel hebben ergens goed in te zijn". Uit onderzoek is gebleken dat zelfredzaamheid/zelfvertrouwen een belangrijke welzijnsfactor is voor het welbevinden van mensen.

Het versterken van eigen kracht houdt in dat mensen worden geholpen om hun eigen kracht te vergroten of in ieder geval optimaal te benutten. Ondersteuning (van gemeente en hulpverleners) moet erop gericht zijn aan te sluiten bij de eigen kracht van de hulpvrager (jongere, ouders, oudere, gehandicapte) en hun sociale omgeving.

Gemeenten kunnen de eigen kracht van mensen versterken door hen bijvoorbeeld van informatie te voorzien over de verschillende vervoersmogelijkheden en alternatieven in een bepaald gebied. In gesprek met mensen kan de eigen kracht worden versterkt, door bij het zoeken naar oplossingen voor de vervoersbehoefte niet uit te gaan van beperkingen, maar juist van kansen en mogelijkheden.

Naast de begrippen 'zelf' en 'eigen kracht' worden ook vaak de begrippen 'samenkracht' en 'samenredzaamheid' gebruikt. Met deze begrippen duiden we feitelijk op een uitbreiding van de eigen kracht van mensen, doordat samen met anderen invulling wordt gegeven aan de eigen behoeften. Zonder dat er sprake is van ondersteuning vanuit de overheid.

Visie

Voor de invulling van de vervoersbehoefte zijn mensen primair zelf verantwoordelijk, "eigen kracht". Gemeenten zijn lokaal verantwoordelijk voor de manier waarop ze de eigen kracht van mensen willen betrekken en stimuleren bij het zoeken naar passende oplossingen voor de vervoersbehoefte. Door meer te kijken naar wat mensen wel kunnen in plaats van wat ze niet kunnen, mensen meer in hun eigen kracht te zetten (gesteund door de mensen om hen heen), wordt een antwoord gevonden op de vervoersbehoefte.

De rol van de gemeente en consequenties die volgen uit deze visie zien er als volgt uit:

- Tijdens het gesprek met de burger wordt nadrukkelijk gekeken naar datgene wat men wel kan en niet naar wat men niet kan. Vanuit deze 'mogelijkheden' kijken we naar een passende oplossing voor de vervoersbehoefte.
- Leren/werken/dagbesteding vindt zo dicht mogelijk bij 'huis' plaats.
- Het inzetten van middelen om mensen te leren of te ondersteunen zelfstandig te reizen; zoals een vergoeding voor het volgen van een training, het gebruik van digitale hulpmiddelen, maatjesprojecten etc.
- Zorgen dat mensen op de hoogte zijn van het aanbod van oplossingen uit de samenleving. Vanuit de gemeenten is het wenselijk om deze initiatieven nadrukkelijk onder de aandacht te brengen.
- Zorgen dat de toegankelijkheid en beschikbaarheid van het OV continue wordt verbeterd en dat mensen op de hoogte zijn van de mogelijkheden die het OV biedt.

Bij het vergroten van de eigen kracht van mensen speelt ook zijn of haar sociaal netwerk een belangrijke rol.

2.4 Sociaal netwerk

Het sociaal netwerk is een verzamelnaam voor een netwerk van betekenisvolle personen (gezin, familie, buren, klasgenoten, vrienden en kennissen) dat functioneert als ondersteuningsbron voor het eigen welzijn en welbehagen en dat van de personen in het netwerk.

Er zijn verschillende sociale netwerken te onderscheiden. In een netwerk (bijvoorbeeld gezin, school of kantoor) waar mensen elkaar dagelijks zien en spreken, hebben de intensieve sociale contacten een andere invloed dan wanneer men elkaar één keer per jaar ontmoet.

Het vergroten van het netwerk van mensen draagt bij aan de activatie van zelfredzaamheid. Dit kan aan de ene kant door mensen te wijzen op ontmoetingsmogelijkheden/plekken of de mogelijkheid om deze te creëren. Aan de andere kant door vrijwilligersinitiatieven te stimuleren.

Hierin ligt een taak voor onder andere het welzijnswerk, verenigingen en dorpsraden. Buurtbus-verenigingen en de vrijwilligerstaxi zijn voorbeelden waarbij de initiatieven zowel voor de reizigers als chauffeurs een vergroting van het netwerk betekent. Deze laatste voorbeelden hangen ook nadrukkelijk samen met oplossingen die vanuit de samenleving zijn ontstaan. Oplossingen die mensen wel moeten kunnen vinden. Het vergroten van het sociaal netwerk kan deze 'zoektocht' vergemakkelijken.

Visie

Als mensen niet geheel zelfstandig in hun vervoersbehoefte kunnen voorzien is de eerstvolgende stap dat ze samen met hun sociale omgeving zoeken naar oplossingen. Gemeenten zijn lokaal verantwoordelijk voor de manier waarop ze het sociale netwerk van mensen willen betrekken bij het zoeken naar passende oplossingen voor de vervoersbehoefte. Een belangrijke stap die alle gemeenten daarin moeten maken, is om initiatieven te stimuleren die er op zijn gericht om het sociale netwerk te vergroten.

De rol van de gemeente en consequenties die volgen uit deze visie zien er als volgt uit:

- Zorgen dat welzijnsorganisaties en - verenigingen, professionele aanbieders e.a. een passend aanbod bieden van activiteiten en actief mensen benaderen om te participeren. Mensen moeten elkaar kunnen vinden (als ze dat willen), waarbij het activeren van het sociale netwerk een belangrijke rol speelt.
- In gesprek met de mensen wordt nadrukkelijk gekeken naar de rol van het sociale netwerk bij het vinden van een passende oplossing.
- In overleg met ouders en familie wordt ook nadrukkelijk gekeken hoe zij een bijdrage kunnen leveren bij de invulling van de vervoersbehoefte van hun familieleden.

2.5 Oplossingen in de samenleving

In het rapport van Arcon (mei 2015) 'Vervoer onder de loep' is een inventarisatie uitgevoerd naar initiatieven en andere oplossingen met betrekking tot de vervoersbehoefte van mensen die vanuit de samenleving zijn ontstaan. Aangezien dit vele vormen kent, beperken we ons hier tot een selectie.

Voorbeelden van alternatieven:

- De Provincie Overijssel kan, in navolging van RegioTwente, OV-ambassadeurs inzetten om ouderen wegwijs te maken in het OV.
- MEE op weg: De deelnemer aan het project wordt gekoppeld aan een vrijwillig OV-maatje, met als doel de deelnemer uiteindelijk zelfstandig te laten reizen om op die manier de zelfredzaamheid en de mogelijkheden om te participeren te vergroten.
- GoOV: dit is een organisatie die mensen met een beperking ondersteunt in het gebruik van het openbaar vervoer in hun dagelijks leven, door middel van de GoOVapp. Door de invoering van GoOV willen zij bereiken dat mensen die daar moeite mee hebben zelfstandig kunnen reizen, terwijl zij nu bijvoorbeeld afhankelijk zijn van vervoer per taxi of een busje.
- SmartCab: Op 1 juni 2014 zijn Taxi Brookhuis, Taxi Baan en elf Twentse gemeenten een gezamenlijk taxiproject gestart: SmartCab. Het werkgebied van SmartCab is heel Twente. Het project is zonder subsidie opgezet en is opgestart met werkloze jongeren die met behoud van hun bijstandsuitkering werkervaring opdoen als taxichauffeur.
- Lokale vrijwilligersinitiatieven en de inzet van lokale buurtbussen op dunne lijnen.

Daarnaast zijn er landelijke vraag en aanbod-websites beschikbaar waar mensen met vervoersbehoefte en vervoersoplossingen elkaar kunnen vinden. Ook ontstaan er meer en meer commerciële alternatieven en worden er particuliere initiatieven opgestart om invulling te geven aan de vervoersbehoefte van mensen.

Visie

We vinden het belangrijk om het gebruik van oplossingen die ontstaan in de samenleving te stimuleren. Als gemeenten stimuleren we de initiatieven die zoeken naar oplossingen vanuit de samenleving door deze (deels) te ondersteunen en waar mogelijk deze te faciliteren. Gemeenten zijn vrij om lokaal keuzes te maken hoe ze dergelijke oplossingen willen faciliteren en stimuleren. Wel zullen zij hierin kennis en ervaringen delen en eventueel samen (bovenlokaal) initiatieven stimuleren.

De rol van de gemeente en consequenties die volgen uit deze visie zien er als volgt uit:

- Zorgen dat deze oplossingen bekend zijn bij mensen.
- Stimuleren dat de samenleving zelf met vervoersoplossingen komt.

2.6 Algemene voorzieningen

Het reguliere vervoer betreft het openbaar vervoer met bus en trein. Het OV is dan ook een algemene voorziening. Als struikelpunt voor het gebruik van deze voorziening wordt vaak de complexiteit van het systeem genoemd. Daarbij gaat het om de dienstregeling, de tarieven, verschillen in vervoerders en de infokanalen om aan informatie te komen.

In Twente is de afgelopen jaren de toegankelijkheid van het OV fors verbeterd, zoals ook te lezen valt in paragraaf 1.4.2. Daarnaast maken vrijwilligers het mogelijk dat er in Twente een aantal buurtbussen rijden. Dit is erg belangrijk omdat zo met name de kleine kernen bereikbaar blijven.

Als we mensen (nog) meer mogelijkheden willen geven om zich te verplaatsen in het openbaar vervoer, dan moet worden geïnvesteerd in een eenvoudig en uitlegbaar systeem. In feite is dit het versterken van de eigen kracht van mensen om zo met het OV te kunnen reizen. Dit wordt ook aangegeven in de brief van de provincie Overijssel (*Initiatieven overstap kleinschalig vervoer naar openbaar vervoer, d.d. 19 mei*).

Dezelfde brief beschrijft ook een aantal initiatieven die nauw aansluiten bij de uitgangspunten van onze visie. Onder andere wordt aangegeven dat er vanuit OV-perspectief mogelijkheden liggen om:

- verbreding te zoeken naar andere doelgroepen;
- delen van het leerlingenvervoer met behulp van het OV te organiseren;
- het aantrekkelijker te maken voor de groep 65+ers om met het OV te reizen;
- om de samenwerking van de provincie met gemeenten te intensiveren.

Vanuit onze visie worden deze ontwikkelingen nadrukkelijk omarmd.

Daarnaast worden samen met de provincie plannen ontwikkeld om ook de gebieden in Twente te ontsluiten waar geen of slechts beperkt Openbaar Vervoer is geregeld. Vooral voor de plattelandsgemeenten lijkt een AOV-voorziening een belangrijk vervoersalternatief vanwege het ontbreken van het OV. Hierdoor kunnen mensen die in deze gebieden wonen en niet zelf in een vervoersoplossing kunnen voorzien zich verplaatsen. Er is dan geen geïndiceerd maatwerk noodzakelijk.

De gemeente is afhankelijk van de provinciale keuzes met betrekking tot het Openbaar Vervoer. De provincie Overijssel laat in de rest van Overijssel een terugtrekkende beweging zien als het gaat om de inzet van openbaar vervoer. De provincie hanteert hierbij het principe dat zij verantwoordelijk is voor de grote verbindingen in de provincie ('hoofdnet'), maar niet voor de gemeentelijke verbindingen. Samen met de provincie moeten afspraken worden het niveau van het OV en het AOV.

Visie

Iedereen in Twente moet gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, via het huidige basisnet. Hierover maken we samen afspraken met de provincie en de vervoerder. Waar dit niet mogelijk is kan lokaal worden besloten om aanvullend (openbaar) vervoer te organiseren. In eerste aanleg kijken we hiervoor naar initiatieven vanuit de samenleving (zie ook paragraaf 2.3). Ook hier zullen gemeenten kennis en ervaringen delen en eventueel samen (bovenlokaal) initiatieven stimuleren en samen regionaal optrekken richting de provincie.

De rol van de gemeente en consequenties die volgen uit deze visie zien er als volgt uit:

1. De gemeente ontwikkelt/stimuleert (in samenwerking met de provincie) passende alternatieven voor gebruikers van AOV-voorzieningen.
2. We stimuleren het versterken en in stand houden van het basis OV en om dunne lijnen met een redelijke bezetting te behouden of realiseren (bijv. met buurtbussen). Dit geldt met name voor de plattelandsgemeenten.
3. Om dit te bereiken willen de 14 Twentse gemeenten in overleg met de provincie werken aan de invulling van AOV, met behulp van de bestaande subsidie (zie voor een toelichting op deze subsidie paragraaf 1.6).
4. We moeten in zoverre realistisch blijven dat er in Twente plaatsen zijn die minder bereikbaar zijn en blijven met het OV en AOV. Onze verwachting is dat initiatieven uit de samenleving zich (door)ontwikkelen om in het gat te springen, ervan uitgaande dat voor de ontwikkeling van dergelijke initiatieven ook een daadwerkelijke behoefte geldt. Het is onze verantwoordelijkheid als gemeenten om lokaal te kijken hoe we deze initiatieven kunnen faciliteren en stimuleren. Daarbij geldt dat we als gemeenten ook van elkaar moeten leren en onderling in moeten zetten op kennisuitwisseling rondom deze initiatieven en ontwikkelingen.

2.7 Maatwerk

Zoals hiervoor beschreven gelden eigen kracht, sociaal netwerk, algemene oplossingen en algemene voorzieningen voor iedereen wanneer er sprake is van een vervoersvraag. Alleen daar waar mensen tegen grenzen aanlopen (financieel, fysiek of verstandelijk) moet de gemeente ondersteuning bieden. Dit noemen we maatwerk. De maatwerkoplossing is een door de gemeente op individueel niveau geïndiceerde oplossing. Hierbij kennen we een tweetal subgroepen:

1. De groep mensen met een structurele vervoersvraag. Dit is een vraag die één of meerdere dagen per week, meerdere weken, maanden of jaren achter elkaar dezelfde is. Dit gaat met name over de vervoersvraag van en naar een zinvolle dagbesteding. Hierbij kan gedacht worden aan het reizen van en naar school, dagactiviteiten of werk.
2. De groep mensen met een incidentele, vaak laagfrequente vervoersvraag. Het gaat hier om vervoer vanuit sociaal of recreatief oogpunt, of een vervoersvraag gericht op persoonlijke gezondheid (bijvoorbeeld vervoer van en naar de kapper, pedicure, apotheek, huisarts, ziekenhuis etc.). We spreken hier over mensen die, om mee te kunnen blijven doen in de samenleving, ondersteuning nodig hebben voor deze incidentele vervoersvragen.

Visie

Voor mensen met een geïndiceerde structurele en incidentele vervoersvraag bieden we een maatwerkoplossing. Hierbij is aan de voorkant al afgepeld, bijvoorbeeld door het wijkteam, welke mogelijkheden de persoon in kwestie heeft om zelfstandig te reizen, welke alternatieven er voorhanden zijn, etc. De vormgeving van de maatwerkoplossing wordt door de 14 Twentse gemeenten gezamenlijk opgepakt om zo optimaal gebruik te kunnen maken van combinatiemogelijkheden in de vervoerstromen.

De rol van de gemeente en consequenties die volgen uit deze visie zien er als volgt uit:

- We zetten in op het bundelen van vervoersstromen (het creëren van massa), waardoor de doelmatigheidswinst toeneemt. Massa ontstaat door binnen en over de gemeentegrenzen heen te kijken naar de mogelijkheden om vervoersstromen te combineren.
- Met deze bundeling bedoelen we ook om binnen de wettelijke en beleidsmatige kaders en bovenal ook de mogelijkheden van desbetreffende mensen zoveel mogelijk uit te gaan van het combineren van verschillende doelgroepen. Het gaat hier zowel om, waar mogelijk, gelijktijdig vervoersstromen te combineren, maar ook om gedurende de dag deze combinaties te zoeken.

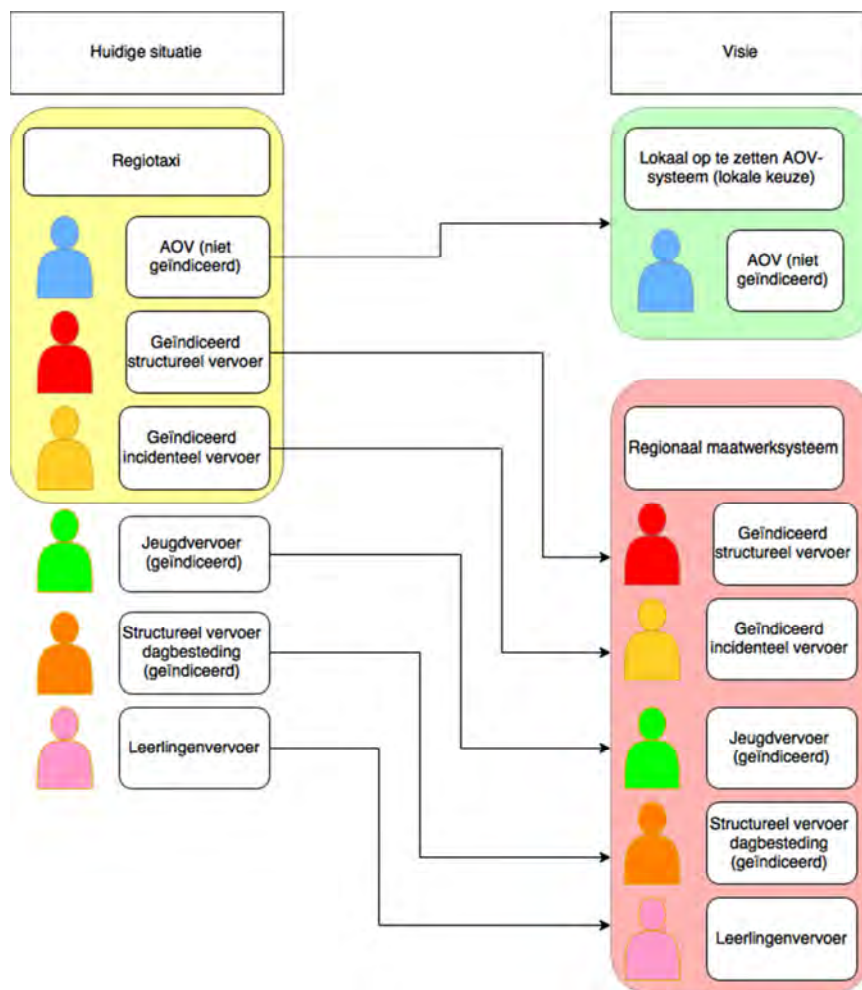
- Daarom kiezen we in Twente nu niet voor een pure marktvorm waarbij gemeenten de burger enkel financieel ondersteunen en de burger zelf bepaalt voor welke vervoerder hij of zij kiest.
- De keuze die volgt is om de inkoop van structureel vervoer voor de volgende vervoersstromen regionaal vorm te geven:
 1. Leerlingenvervoer, voor die leerlingen waar een oplossing (deels) niet lager in de piramide voorhanden is.
 2. Voor mensen die naar werk of een vorm van dagbesteding gaan (zowel vanuit de Wmo 2015 als vanuit de Jeugdwet en waarvoor ook geldt dat er geen oplossing mogelijk is lager in de piramide) of behandeling of ondersteuning krijgen in geval van jeugdhulp. De consequentie is dat we ervoor kiezen om de inkoop van het vervoer van en naar dagbesteding en vervoer vanuit de Wmo en de Jeugdwet weg te halen bij de aanbieders.
 3. De consequentie is dat we ervoor kiezen om de inkoop van het vervoer van en naar dagbesteding en vervoer vanuit de Wmo en de Jeugdwet niet meer door de aanbieders te laten organiseren.
- Vanwege efficiencyeffecten bij de vervoerders (leegstaande taxi's in daluren waarvan ook vaak de chauffeur doorbetaald moet worden) kunnen gemeenten er lokaal voor kiezen om het incidentele vervoer mee te nemen in de inkoop. Het vergroten van de mogelijkheden tot een efficiëntere inzet van materiaal en personeel verwachten we als gemeenten ook terug te zien gedurende het inkoopproces.
- Vooralsnog willen we dit inkoopproces vormgeven via een centrale aanbesteding, in percelen die overeenkomen met de gemeentegrenzen. Daarmee komen lokale keuzes tot hun recht.

3. Algemene en financiële consequenties

In dit hoofdstuk beschrijven we de belangrijkste consequenties en gevolgen van de in hoofdstuk 2 beschreven visie. Deze consequenties hebben we ondergebracht onder algemene en financiële consequenties. We sluiten het hoofdstuk af met een risico-inventarisatie.

3.1 Algemene consequenties

In deze paragraaf gaan we wat dieper in op de belangrijkste effecten (of consequenties) van de visie. Het is goed om de effecten te schetsen aan de hand van onderstaand figuur.



Figuur 2. De vervoersstromen in de huidige situatie en de nieuwe situatie (conform visie).

De vervoersstromen in de nieuwe situatie

Voorgaand figuur beschrijft aan de linkerkant de huidige situatie met betrekking tot de vervoersvormen waar nu een gemeentelijke verantwoordelijkheid voor geldt.

In de huidige situatie kennen we daarin de Regiotaxi. De gebruikers van de Regiotaxi zijn onder te verdelen in drie groepen;

1. een groep mensen die de Regiotaxi gebruiken als AOV voorziening en geen indicatie hebben.
2. een groep mensen die de Regiotaxi gebruiken voor structureel vervoer en die daar een indicatie voor hebben.
3. een groep mensen die de Regiotaxi gebruiken voor incidenteel vervoer en daar een indicatie voor hebben.

Met indicatie bedoelen wij dat deze mensen door de gemeente zijn geïndiceerd op basis van de constatering dat zij deze vervoersvoorziening nodig hebben om in hun mobiliteitsbehoefte te kunnen voorzien en hiervoor geen oplossing gevonden is in de onderste treden van de piramide.

De huidige inrichting van de Regiotaxi doorzetten is, zoals beschreven in paragraaf 1.6 financieel gezien niet wenselijk. Op basis van onze visie, waarin we kiezen voor integraliteit en het combineren van vervoersstromen om op die manier massa te creëren, aangevuld met het uitgangspunt dat het bieden van een AOV voorziening een lokale keuze is, is de consequentie dat de huidige Regiotaxi wordt opgeheven. Dit betekent niet dat er geen alternatief wordt geboden voor de gebruikers van de Regiotaxi. Zoals in het figuur te zien is geldt voor de AOV-gebruikers zonder indicatie dat zij, afhankelijk van lokale keuzes, terug kunnen vallen op bestaande en/of nieuw te ontwikkelen AOV-alternatieven. Dit is een opgave waarin de gemeenten samen moeten gaan optrekken met de provincie.

De gebruikers met een indicatie (structureel en incidenteel) worden meegenomen in de regionale maatwerkoplossing. In deze regionale maatwerkoplossing worden in de nieuwe situatie ook de gebruikers van het leerlingenvervoer, het (geïndiceerd) dagbestedingsvervoer en (geïndiceerd) Jeugdvervoer meegenomen.

In de huidige situatie zijn deze vervoersvormen veelal los van elkaar en lokaal georganiseerd. In de nieuwe situatie wordt deze maatwerkoplossing geboden door middel van een regionaal systeem, waarin de verschillende vervoersvormen gezamenlijk worden georganiseerd.

Dit betekent dat de contracten voor deze vervoersstromen, afhankelijk van de huidige contracten en bijbehorende looptijden, ondergebracht worden in dit nieuwe systeem op basis van een groeimodel. Dit kan per gemeente verschillen. Voor leerlingenvervoer lopen bij 9 van de 14 gemeenten de contracten af per 1 juli 2016, 4 daarvan kunnen het contract niet verlengen (hebben geen optiejaren meer). Andere gemeenten hebben contracten die langer duren. Met de zorginstellingen die het vervoer naar de dagbesteding organiseren, lopen de contracten in 2016 nog door en zullen naar verwachting vanaf 1 januari 2017 nieuwe afspraken worden gemaakt.

In het figuur zijn de individuele vervoersvoorzieningen, zoals de scootmobiel, driewiel-fiets, financiële tegemoetkoming, etc., niet opgenomen. De toegang en organisatie van deze voorzieningen blijft in de nieuwe situatie, net als in de huidige situatie, een lokale aangelegenheid.

Organisatie van het regionale maatwerksysteem

De organisatie van dit nieuwe systeem beleggen we bij een nog te ontwikkelen Regionale Regiecentrale Maatwerkvervoer. We stellen voor om deze Regiecentrale Maatwerkvervoer te organiseren op het fundament van de huidige Regiecentrale voor de Regiotaxi. De Regiecentrale Regiotaxi heeft in de nieuwe situatie geen rol meer door het wegvallen van de Regiotaxi. De organisatie en bijbehorende uitvoerende taken zullen ingezet worden voor de nieuwe organisatie die nodig is voor het regionale maatwerksysteem.

Verantwoordelijkheid voor vervoer dagbesteding en jeugdhulp

Zorgaanbieders zijn in de huidige situatie verantwoordelijk voor de inkoop en organisatie van het vervoer van en naar dagbesteding en vervoer met betrekking tot jeugdhulp. Hiervoor ontvangen zij van de gemeente een vast tarief. Op basis van onze visie, waarbij we met betrekking tot de organisatie van het maatwerk kiezen voor het creëren van massa, door middel van het bundelen van vervoersstromen, betekent dit dat wij als gemeenten de verantwoordelijk pakken om dit vervoer te organiseren. Daarnaast geldt dat dat vervoer geen corebusiness is van de aanbieders en dat vervoerders met het huidige tarief het vervoer niet of nauwelijks kostendekkend kunnen organiseren. Ook de kwaliteit en veiligheid is niet altijd even goed gewaarborgd. Dit in combinatie met de integraliteit (bundelen van vervoersstromen, maatwerk regionaal organiseren) die wij voor ogen hebben met onze visie pakken wij als gemeenten deze verantwoordelijkheid. Het moment waarop deze vervoersstromen in te passen zijn in het nieuwe maatwerksysteem hangt samen met nieuwe contractering in de zorg. Voor 2016 is dit nog niet aan de orde, maar mogelijk wel per januari 2017.

Om aanbieders wel te blijven betrekken, hun creativiteit te blijven benutten en ze ook een verantwoordelijkheid te geven om samen met mensen te zoeken naar de meest passende vervoersoplossing stellen wij voor om onderstaande uitgangspunten op te nemen in de afspraken die (afzonderlijke) gemeenten maken met aanbieders (o.a. zorgaanbieders, scholen, SW-bedrijven):

- Van de aanbieders verwachten we dat zij efficiëntie blijven zoeken in het beter op elkaar aan laten sluiten van aanvangstijden van bijvoorbeeld scholen, dagbestedingslocaties en sociale werkplaatsen.
- Voor de invulling van zorg- en ondersteuningsvragen wordt gekeken naar het dichtstbijzijnde aanbod van bijvoorbeeld dagbesteding, scholen en sociale werkplaatsen, daarbij rekening houdend met de passendheid van het aanbod.
- Bovenstaande mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van de geboden oplossing.
- Keuzes gebaseerd op besparingen op vervoersgebied mogen niet leiden tot een stijging van kosten van bijvoorbeeld dagbesteding of andere vormen van zorgverlening en ondersteuning.
- Tot slot is het belangrijk dat aanbieders in blijven zetten op een toename van zelfredzaamheid en participatie. Voor het vervoer betekent dit bijvoorbeeld dat cliënten met een eventuele training of met behulp van andere tools zelfstandig of met vrijwillige ondersteuning van het openbaar vervoer gebruik kunnen gaan maken. Dit kan in de ondersteuningsplannen van de cliënten worden opgenomen. Het is aan de individuele gemeenten om te bepalen hoe zij dergelijke initiatieven willen ondersteunen.

3.2 Financiële consequenties

In deze paragraaf maken we een voorzichtige inschatting van de financiële implicaties. Deze inschatting is gebaseerd op schattingen en aannames en wordt in het vervolgtraject verder uitgewerkt. In tabel 4 tonen we voor het leerlingenvervoer en de Regiotaxi de kosten per gemeente. Het gaat hier om de daadwerkelijke uitgaven voor desbetreffende vervoersstroom in 2014. De overige vervoersstromen (dagbesteding, jeugd, Wsw) hebben we hierin niet opgenomen, omdat daarover onvoldoende informatie beschikbaar is.

Gemeente	Leerlingenvervoer	Regiotaxi Wmo	Regiotaxi OV
Almelo	€ 768.760	€ 959.951	€ 63.673
Borne	€ 386.000	€ 468.740	€ 34.209
Dinkelland	€ 453.273	€ 425.829	€ 44.768
Enschede	€ 1.800.000	€ 2.080.843	€ 179.726
Haaksbergen	€ 380.000	€ 373.448	€ 87.425
Hellendoorn	€ 413.000	€ 342.980	€ 77.256
Hengelo	€ 821.324	€ 1.113.687	€ 102.281
Hof van Twente	€ 980.741	€ 531.667	€ 116.599
Losser	€ 370.000	€ 340.987	€ 40.385
Oldenzaal	€ 385.000	€ 687.454	€ 222.292
Rijssen - Holten	€ 1.424.000	€ 284.795	€ 97.627
Tubbergen	€ 420.661	€ 234.386	€ 68.797
Twenterand	€ 1.261.933	€ 315.510	€ 24.900
Wierden	€ 389.550	€ 193.952	€ 26.050
Totaal	€ 10.254.242	€ 8.354.229	€ 1.185.988

Tabel 4. Gerealiseerde kosten per vervoersstroom per gemeente eind 2014.

De begrote uitgaven voor 2015 voor de regiotaxi (zowel Wmo als OV) bedragen tezamen circa 12 miljoen euro. Hiervan wordt 2.2 mln. gesubsidieerd door de provincie. Daarnaast wordt circa 1.5 miljoen euro terugontvangen door de individuele gemeenten uit eigen bijdragen van cliënten.

Voor de overige vervoersstromen is het lastiger in te schatten wat de exacte omvang is, maar deze bedraagt naar schatting 6 miljoen euro voor vervoer in relatie tot de nieuwe taken Wmo + Jeugdhulp (Maatwerkvoorzieningen, AWBZ en GGZ). Daarnaast wordt naar schatting regionaal ca. 0,5 miljoen euro uitgegeven aan individueel Wmo vervoer (scootmobiel, rollator, etc.) en ca. 1 miljoen aan Wsw vervoer.

Op basis van bovenstaande cijfers komen we tot de volgende berekening voor 2015 (afgerond):

Leerlingenvervoer:	€ 10.000.000
Regiotaxi:	€ 12.000.000
Voormalig AWBZ vervoer (nu Wmo en Jeugd)	€ 6.000.000
Wsw vervoer	€ 1.000.000
Individueel Wmo-vervoer	€ 500.000
Totale omvang regionale vervoersstromen	€ 29.500.000

Uitgaande van de in de voorgaande hoofdstukken beschreven Twentse vervoersvisie betekent dit dat de doelgroep voor aanvullend openbaar vervoerssysteem kleiner wordt dan de huidige doelgroep die gebruikmaakt van de regiotaxi. De verwachting is dat nieuwe oplossingen dan goedkoper kunnen worden georganiseerd dan de huidige Regiotaxi.

De Regiotaxi wordt momenteel gezien als (aanvullend) openbaar vervoerssysteem en daarom geldt ook een provinciale bijdrage van € 2.2 mln. De provincie heeft aangegeven dat de € 2.2 mln. beschikbaar blijft voor Twente tot en met 2020 met bestemming mobiliteit. Daaronder vallen het openbaar vervoer en het aanvullend openbaar vervoer. Het is aan de gemeenten om te adviseren waarvoor deze middelen worden gebruikt. Wanneer gemeenten alternatieve initiatieven ontwikkelen die als (aanvullend) openbaar vervoer kunnen worden aangemerkt kunnen de middelen hiervoor dus worden aangewend. Dit vergt overeenstemming met de Provincie, tussen de 14 gemeenten en binnen de individuele gemeenten (mobiliteit en sociaal domein).

Mogelijke consequenties van de visie zijn dat de eindverantwoordelijkheid en uitvoering van het vervoer van en naar dagbesteding en het vervoer in het kader van de Jeugdwet niet meer wordt 'overgelaten' aan de aanbieders. Dit zal mogelijk voor gemeenten duurder zijn dan de huidige vergoeding die wordt verstrekt aan aanbieders, gezien de geluiden dat het huidige tarief die we nu aan aanbieders betalen niet kostendekkend is.

Maar een slimmere combinatie van ritten van leerlingenvervoer, Wsw vervoer, Individueel Wmo vervoer en Wmo dagbesteding kan een mogelijke besparing opleveren. We denken dat een besparing van tussen de 5-10% te realiseren is. In onderstaand voorbeeld hebben we gerekend met een potentiële besparing van circa 8%.

Besparingsmogelijkheden (+3.5):

- | | |
|---|--------------|
| • Lagere uitgaven OV cliënten bij een aanvullend openbaar vervoerssysteem | ca. 2.0 mln. |
| • Lagere uitgaven slimmer combineren ritten verschillende doelgroepen | ca. 1.5 mln. |

Daar staat wel tegenover (-1 mln)

- | | |
|---|------------|
| • Lagere provinciale subsidie (inschatting -25%) = | + 0.5 mln |
| • Lagere eigen bijdrage aanvullend openbaar vervoerssysteem = | + 0.25 mln |
| • Hogere uitgaven vervoer voormalig AWBZ = | + 0.25 mln |

Per saldo besparing van 2.5 mln euro (ca. 8%)

NB bovenstaande berekening is gebaseerd op schattingen en aannames en dient nader te worden uitgewerkt. Deze berekening kan geenszins gebruikt worden om een bezuiniging op te leggen.

3.3 Risico-inventarisatie: Algemeen

In deze paragraaf geven we inzicht in een aantal mogelijke risico's die van invloed kunnen zijn op de inrichting en uitvoering van het vervoer voor de komende jaar en die mogelijk in conflict kunnen treden met de uitgangspunten van onze visie.

- In onze visie gaan we ervan uit dat er kansen zijn om kostenbesparing te realiseren door het stimuleren van eigen kracht, inzet van het eigen sociaal netwerk en oplossingen in de samenleving. De omvang van deze doelmatigheidswinst is op voorhand lastig in te schatten en kan lokaal behoorlijk verschillen.
- De doelgroep jeugd is nog onvoldoende in beeld, maar de ervaring in verschillende gemeenten is dat er steeds meer aanvragen komen. De verwachting is dat dit de komende jaren extra geld kost.

- In de visie geven we aan dat het gebruik van het OV gestimuleerd moet worden. Een risico dat speelt is dat er op den duur op de dunne lijnen steeds minder OV beschikbaar is, waardoor ook minder OV-gebruik mogelijk zal blijken te zijn. Als gevolg van minder OV zal de vraag naar AOV en maatwerk wellicht zelfs groter worden.

3.4 Risico-inventarisatie: Inkoop specifiek

In het geval er diensten in kader van mobiliteit door gemeenten worden uitbesteed aan commerciële partijen, zullen deze conform de geldende regels van de Aanbestedingswet 2012 (AW2012) moeten worden aanbesteed. Personen vervoer over de weg valt daarbij in het regiem van de 2a diensten en daarmee is het volledige aanbestedingsregiem van toepassing en liggen o.a. de termijnen voor inschrijving en maken van bezwaar en wijze van aanbesteding vast.

Door de wens om diverse vervoerstromen of diensten samen te voegen is er aanbestedings-technisch sprake van clustering. Afhankelijk van de gemaakte keuzes kan er sprake zijn van:

1. het clusteren van gebieden (14 gemeenten, aanbieders);
2. het clusteren van verschillende vormen van vervoer;
3. het clusteren van mobiliteitsdiensten, waaronder de intake, regie en uitvoering van het vervoer.

De Aanbestedingswet (artikel 1.5, Verbod onnodig samenvoegen & opsplitsen in percelen) geeft aan dat er geen clustering mag plaatsvinden die de marktwerking verstoort en de toegang voor MKB-bedrijven tot de opdracht belemmeren. In het geval men wel tot clustering besluit, dient men dit bij de aankondiging al te melden en in de aanbestedingsstukken te motiveren op basis van:

1. samenstelling van de markt en de invloed van de samenvoeging op de toegang van het MKB tot de opdracht,
2. de organisatorische gevolgen van de samenvoeging voor de aanbestedende dienst, de inschrijvers en de mate van samenhang.

Afhankelijk van de gemaakte keuzes welke samenvoeging vanuit de mobiliteitsgedachte wenselijk zijn, moeten die worden getoetst op legitimiteit aan de hand van voorgaande drie criteria.

4. Planning besluitvorming visie

Tot slot vindt u in dit hoofdstuk u het planningsoverzicht met betrekking tot het traject rondom de besluitvorming om te komen tot vaststelling van onderliggende visie.

Datum	Actie	Opmerkingen
21 augustus	Aanleveren (eventueel bijgesteld) wijzigingsoverzicht, definitieve visienotitie (vastgesteld door kernteam 19 augustus), planningsoverzicht en borgingsnotitie naar leden AO	
27 augustus	Gezamenlijk AO, Wmo/Jeugd/Mobiliteit. Ambtelijk vaststellen van de visienotitie	Mobiliteitsambtenaren uitnodigen.
4 september	Oplevering definitief beleidsdocument met aparte notitie over planning en borgingsaspecten. Aanleveren definitieve stukken naar BO	Deze datum is aangehouden om de notitie tijdig aan de lokale Wmo raden te kunnen aanbieden zodat die een advies daarover kunnen maken voor 24 september. Er wordt tevens ambtelijk een set voorbereid om na 24 september te gebruiken voor het inbrengen in de 14 colleges. De nadrukkelijke wens is dat dit in de diverse colleges wordt geagendeerd op 29 september (als het echt niet anders kan, op 6 oktober) Informerende gemeenteraden na bespreking bestuurlijk overleg en na bespreking in colleges.
10 september	BACO	
24 september	Bestuurlijk overleg tijdens Twentetag	We gaan ervan dat alle relevante wethouders weer aanwezig zijn.
29 september	Alle colleges stellen vervoersvisie vast.	Als het echt niet anders kan uiterlijk vaststelling op 6 oktober.
30 september	Officieel laatste moment om met regiocentrale contract af te stemmen over toekomst	Marco Berloth zal dit voorbereiden.
1 oktober	"start borging"	
1 oktober (7 oktober)	Persmoment registreren.	
Uiterlijk 1 december	Besluitvorming gemeenteraad	Afhankelijk van de lokale situatie kan er voor gekozen worden om óf de Regionale vervoersvisie vast te stellen, dan wel een lokale vervoersvisie waar de regionale vervoersvisie de basis van vormt, dan wel de visie ter kennisname aan de gemeenteraad aan te bieden.

De inhoud van deze visienotitie heeft tot gevolg dat er op korte termijn verschillende vervolgacties ondernomen moeten worden door de Twentse gemeenten. Deze vervolgacties zijn niet opgenomen in deze visienotitie, maar zijn opgenomen in een aparte notitie.

Bijlage 1. Geconsulteerde partijenGemeentelijke adviesorganen

- BTB-commissie Enschede
- Wmo-raden

Onderwijs

- 't Korhoen (ZML)

Overheidsorganisaties

- Provincie Overijssel

Overig

- Menzis
- RVC

Sociale Werkvoorzieningen

- Soweco

Vervoerders

- Brookhuis
- Luttikhuis Taxi
- Taxi Baan
- Syntus

Zorgaanbieders

- Aveleijn
- Bruggerbosch
- CarintReggeland
- ZorgAccent

Bijlage 2. Afkortingenlijst en verklarende woordenlijst**Afkortingenlijst**

AWBZ	Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten
DGV	Doelgroepenvervoer
OV	Openbaar Vervoer
AOV	Aanvullend Openbaar Vervoer
WIA	Wet werk en inkomen naar arbeidsvermogen (blz 8 notitie)
WAO	Wet op de arbeidsongeschiktheidsverzekering (blz 8 notitie)
Wlz	Wet langdurige zorg
Wmo 2015	Wet maatschappelijke ondersteuning 2015
Wsw	Wet Sociale Werkvoorziening
Zvw	Zorgverzekeringswet

Verklarende woordenlijst

Mobiliteit	Mobiliteit vraagt dat je je kunt verplaatsen. Veilig, met (enige) snelheid, betrouwbaar en voor de betreffende persoon passend en betaalbaar.
Regulier openbaar vervoer	Regulier openbaar vervoer is personenvervoer dat openbaar toegankelijk is. Dat wil zeggen dat iedereen die dat wil van de vervoerdienst gebruik kan maken. OV-bedrijven hebben een vervoerplicht die hen dwingt iedereen die daar om vraagt te vervoeren, mits de reiziger het geldende tarief betaalt en zich aan de gebruikelijke fatsoensregels houdt. Openbaar vervoer kenmerkt zich doordat het plaatsvindt op veel gebruikte vervoerslijnen.
Aanvullend openbaar vervoer	Collectief vervoer dat veelal met een taxibus wordt uitgevoerd. Een open systeem voor iedereen, aanvullend op het OV. Wordt met name ingezet in gebieden waar het openbaar vervoer niet (meer) komt en neemt dus eigenlijk de rol over van het reguliere openbaar vervoer. AOV wordt daardoor vaak ingezet op de minder gebruikte vervoerslijnen.
Regiotaxi Twente	De Regiotaxi is in veel regio's de naam voor 'collectief vraagafhankelijk vervoer' (CVV) dat veelal met een taxibus wordt uitgevoerd. In Twente is deze vorm van collectief vraagafhankelijk vervoer tweeledig, namelijk een combinatie van Wmo-vervoer en een OV-functie. De OV-functie wordt met name ingezet in gebieden waar het openbaar vervoer niet (meer) komt en neemt dus eigenlijk de rol over van het reguliere openbaar vervoer.

Regiecentrale Regiotaxi	De Regiecentrale Regiotaxi is een organisatie die op dit moment verantwoordelijk is voor de intake van Regiotaxi-ritten, de verdeling van ritten over de vervoerders en verantwoordelijk voor de controle van de gedeclareerde ritten.
Zelfstandig vervoer (blz. 13 notitie)	Vanuit de overheid gezien wordt met zelfstandig vervoer bedoeld dat het gaat om een verplaatsing die men zelf kan regelen zonder dat de overheid hoeft te helpen met geld, mensen of middelen. Het gaat onder meer om vervoer met eigen middelen, waaronder de fiets en de auto. Zelfstandig is ook wanneer de buurman helpt en daarnaast commerciële alternatieven, zoals 'normale' taxi's, SmartCab, etc.
Regulier vervoer (blz. 13 notitie)	Door de overheid georganiseerd regulier vervoer. Hierbij gaat het om een vervoermogelijkheid die niet bij uitzondering, maar regelmatig en voor iedereen beschikbaar is. Het gaat hier om algemene voorzieningen, zoals het openbaar vervoer en het aanvullend openbaar vervoer.
Geïndiceerd vervoer (blz. 13 notitie)	Een vervoersvorm die speciaal is opgericht om een bijzondere doelgroep te verplaatsen, valt daar niet onder. Dit is het door de overheid geïndiceerd vervoer.
Valys	Een landelijk dekkend vervoerssysteem voor mensen met een Wmo-vervoersindicatie die over een afstand van meer dan vijf zones willen reizen en daardoor niet van regiotaxi gebruik kunnen maken.

Vervolgacties Twentse visienotitie vervoer

In deze notitie worden de vervolgacties weergegeven die door alle Twentse gemeenten op korte termijn moeten worden uitgevoerd. De druk is hoog omdat in de komende maanden de eerste vervoerscontracten aflopen.

Oplossingen in de samenleving

- De gemeenten stimuleren oplossingen in de samenleving en verbinden partijen waar dit nodig is. Hierin maken gemeenten lokale keuzes, maar delen zij kennis en ervaring. Eventueel trekken zij samen (bovenlokaal) op.

Algemene voorziening

- Regionaal wordt samen met de provincie en vervoerder een proces opgestart om het reguliere openbaar vervoer voor een grotere doelgroep toegankelijk te maken. Enerzijds betekent dit dat we meer ouderen en mensen met een beperking stimuleren gebruik te maken van het openbaar vervoer. Anderzijds kijken we samen naar de opvulling voor de dunne OV lijnen.
- De gemeenten voeren lokaal een inventarisatie uit van wat er nu beschikbaar is aan alternatieven voor het AOV.
- Daarnaast wordt in samenwerking met de provincie een oplossing gezocht voor die gebieden waar het reguliere openbaar vervoer niet of onvoldoende aanwezig is. Dit aanvullend openbaar vervoer kan per gemeente anders worden vormgegeven, maar we zullen ervaringen en kennis delen en eventueel samen (bovenlokaal) initiatieven stimuleren.
- De 14 Twentse gemeenten zullen in september 2015 gezamenlijk bestuurlijk het gesprek intensiveren met de provincie om het noodzakelijke niveau van het regulier en het aanvullend openbaar vervoer te behouden.
- Regiotaxi Twente wordt opgeheven als aanvullend openbaar vervoer. Er volgt geen nieuwe aanbesteding voor dit onderdeel van de Regiotaxi Twente.

Maatwerkvoorziening

- Regiotaxi Twente wordt opgeheven als Wmo maatwerkvoorziening. Er volgt geen nieuwe aanbesteding voor de Regiotaxi Twente zoals we die nu kennen.
- De vervoerders en gebruikers van Regiotaxi informeren.
- Het contract voor de regionale regiecentrale wordt niet in zijn huidige vorm verlengd.
- De 14 Twentse gemeenten starten samen de voorbereiding, financiële analyse en aanbesteding voor de maatwerkvoorziening vervoer en de daarbij behorende vormgeving van een regionale regiecentrale.
- De maatwerkvoorziening vervoer is een groeimodel en wordt geleidelijk uitgebreid met alle bestaande vervoersstromen die onder een nog lopend contract vallen. Dit kan lokaal verschillen, maar moet wel in de aanbesteding worden meegenomen.
- Dit betekent dat er naast de start voor deze aanbesteding door de 14 Twentse gemeenten geen andere inkooptrajecten zullen worden gestart voor vervoersstromen zoals het leerlingenvervoer, Wmo vervoer, vervoer van en naar dagbesteding, Wsw vervoer en vervoer dat onder de Jeugdwet valt.
- Alle 14 Twentse gemeenten moeten vertegenwoordigd worden in deze aanbesteding.
- In Samen14 verband worden afspraken gemaakt over de ambtelijke en bestuurlijke kartrekker.
- In Samen14 verband worden afspraken gemaakt over de coördinatie van inkoop, financiën en communicatie.

Wat betreft de start van het contract voor deze nieuwe maatwerkvoorziening vervoer, zijn er de volgende mogelijkheden:

1. Het contract start op 1 juli 2016
2. Het contract start op 1 juli 2017

Hieronder een nadere toelichting op de voor- en nadelen van beide mogelijkheden.

Ad. 1. Voor- en nadelen start contract op 1 juli 2016

Voordelen:

- De 14 gemeenten starten gezamenlijk met het aanbesteden van de maatwerkvoorziening.
- Geen enkele gemeente hoeft contracten Regiotaxi te verlengen of voor een korte tijd Regiotaxi aan te besteden.
- Geen enkele gemeente hoeft contracten Leerlingenvervoer voor een korte tijd aan te besteden.
- Er zijn AOV initiatieven waar al direct gebruik van kan worden gemaakt. Maar ook is er tijd om AOV-initiatieven (op lokaal of bovenlokaal niveau) te realiseren/ stimuleren vóór 1 juli 2016.
- Er is voldoende tijd voor het ingroeien van het vervoer van en naar de dagbesteding. We starten per juli 2016 zonder dagbestedingsvervoer. Die vervoersvorm stroomt in per 1 januari 2017. Er hoeft niet apart te worden aanbesteed voor dagbestedingsvervoer.

Nadelen:

- Voor een aantal gemeenten start de aanbesteding al vóórdat de gemeenteraad beslist over de visie. Dit is niet wenselijk richting raad (na alle besluiten die raad vorig jaar moesten nemen onder tijdsdruk). - Hangt wel af hoe snel gemeenten besluitvorming in de raad kunnen realiseren. En gemeenten kunnen evt. voor kiezen om visie met programma van eisen naar raad te sturen (hoewel gemeenteraad formeel niet over programma van eisen gaat).
- De planning is krap (maar dit geldt ook voor aanbesteding 1 jaar Regiotaxi en Leerlingenvervoer).
- De (financiële) consequenties van de visie zijn nog niet voldoende in beeld. Kunnen we ja zeggen op een aanbesteding waarbij we onvoldoende zicht hebben op de (financiële) consequenties ervan? Dit zegt iets over de haalbaarheid van de visie.
- Dit besluit geeft extra tijdsdruk voor gemeenten om per die datum ook echt het gat AOV opgevuld te hebben. Maar, er zijn mogelijkheden om de toegang desgewenst te verruimen (verschuiving van AOV naar maatwerk).

Mogelijke tussenoplossing voor het AOV

Individuele gemeenten kunnen onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om de OV reizigers toch (per perceel of enkele percelen) mee te laten reizen in het "gesloten" systeem (dus gebruik makend van het toch al aanwezige systeem en de toch al rijdende wagens) maar dan tegen een kostendekkend tarief. Misschien voor een halfjaar of een jaar, of misschien wel permanent als we dat als gemeente willen. Dit kan worden meegenomen in het programma van eisen. Technisch gezien is het mogelijk.

Onderstaand een overzicht van de planning met betrekking tot het traject van aanbesteding en overleg:

Datum	Actie	Opmerkingen
Augustus- Oktober 2015	Beleidsvorming	Inclusief juridische tekst en bestek (procedureel)
Eind oktober 2015	Besluitvorming programma van eisen	Lokaal En start systeembouw
1-11-2015	Verzending EG mededeling	

22-12-2015	Inschrijving	Kan ook begin januari
Januari	Beoordelingstraject	
Februari	Besluitvormingstraject gunning	Lokaal
1-3-2016	Voorlopige gunning	4 weken geeft iets ruimte voor afdoen bezwaren.
1-4-2016	Start implementatie	Drie maanden is krap
1-5-2016	Controle implementatie	
1-7-2016	Start vervoer	

Ad. 2. Voor- en nadelen start contract op 1 juli 2017

Voordelen:

- We zetten de gemeenteraad niet onder druk.
- We nemen meer tijd om de (financiële) consequenties die we op dit moment nog niet goed kunnen overzien concreet te maken. Dit moet wel op zeer korte termijn, omdat er hoe dan ook een aanbesteding moet komen.
- We kopen daarmee tijd om het programma van eisen voor de maatwerkvoorziening goed neer te zetten, met al z'n onderdelen (wat willen we precies, wat vooral niet).
- Er is meer tijd om AOV (op lokaal of bovenlokaal niveau) initiatieven te realiseren/ stimuleren.

Nadelen:

- Zeven gemeenten moeten Regiotaxi dan opnieuw voor een korte periode aanbesteden* en de andere zeven gemeenten moeten Regiotaxi dan gaan verlengen. Je zou kunnen overwegen om i.p.v. nieuwe aanbesteding een "enkelvoudige onderhandse aanbesteding" te doen en vervoerders vragen door te gaan onder dezelfde voorwaarden. Mag formeel niet volgens aanbestedingswet en lijkt niet haalbaar gezien de huidige vechtmakrt bij vervoer.
- Vier gemeenten moeten dan voor een korte periode een nieuwe aanbesteding voor leerlingenvervoer starten.
- Dit betekent dat gemeenten voor een korte periode moeten aanbesteden voor het vervoer van en naar de dagbesteding. De contracten met de zorgaanbieders (die dus ook het vervoer regelen) lopen namelijk af op 1 januari 2017.
- Deze "tussentijdse" aanbestedingen vergen ook tijd en inzet gemeenten. Tegelijkertijd moeten we dan ook tijd en inzet stoppen in de feitelijke aanbesteding voor juli 2017.

Advies

Voorgesteld wordt om met elkaar te streven naar de start van de contracten maatwerk vervoer op 1 juli 2016. Enerzijds omdat wij al een aantal jaren bezig zijn met het anders organiseren van ons geïndiceerde vervoer, anderzijds omdat dit goed aansluit bij de contracten Regiotaxi die voor alle 14 gemeenten aflopen op 1 juli 2016 (voor een aantal gemeenten lopen dan ook contracten leerlingenvervoer af).

Dit vraagt van ons allen intensieve inzet op het aanbestedingsproces. Ambtelijk wordt daar nu al hard aan gewerkt. We zullen zo snel mogelijk duidelijkheid moeten krijgen op de inhoud van het programma van eisen en de financiële vertaling daarvan. Wij stellen voor om eind oktober samen te kijken of het programma van eisen voldoende houvast biedt voor het doorzetten van de aanbestedingsprocedure. We vragen het bestuurlijk overleg om instemming om het programma van eisen ter besluitvorming voor te leggen aan de colleges.

Reactie WMO-Cliëntenraad Hengelo n.a.v. versie 21/08/15 Samen 14 visie op vervoer:

Vanuit de WMO-Cr kijken wij niet naar:

- uitgezette tijdlijnen en samenvoegen geldstromen
- kwantiteitscijfers 2014/2015 vervoer

Maar wel naar:

- behoeften van huidige en toekomstige cliënten
- toenemende vergrijzing en landelijk streven langer thuis gaan wonen
- aanpassingen door streven leerlingen passend- bij regulier- onderwijs onder te brengen
- aanpassingen door vervoer dagbesteding naar gemeente
- kwaliteit van aangeboden vervoer.

In de Samenvatting (p.3,4) mist volgens ons:

- de eis om vervoer mogelijk te maken van alle doelgroepen plus (indien noodzakelijk) de begeleider voor:
 - * structureel vervoer op werkdagen
 - * incidenteel vervoer naar ziekenhuizen en behandelcentra
 - * ad hoc vervoer avonden en weekenden vooral vanuit de buitengebieden
- de van doelgroep afhankelijke eis voor een passende auto/chauffeur, daar soms puur transport, maar steeds vaker begeleider met compassie voor die doelgroep
- de eis aan centrale en planning systeem om met checklijst doelgroep goed in beeld te brengen wegens extra in/uitstaptijd cliënt plus toestemming aan elke chauffeur deze indien nodig te overrulen.

In de Gebruikersbehoeften 1.10 (p.12,13) mist de eis tot een eenduidige eenvoudige toegang tot alle vervoersmogelijkheden in de Regio 14 (en voor randgemeenten ook erbuiten).

Door spreiding in de regio van medische diensten, meer dagopvang, steeds langer thuis blijven wonen, steeds meer alleenstaanden enz. komen er steeds meer maatwerk vervoerswensen !

Voor Hengelo daarom speciale aandacht voor noodzakelijk vervoer naar De Globe (Enschede) voor een toenemende groep allochtone jonge leerlingen.

Een ergernis tot slot :

er zijn op diverse plaatsen te hoge/steile dorpels in de Twentse steden waarvan vooral de rolstoelvervoerders en ambulances last hebben... een verbeter punt bij onderhoud...

Behandelvoorstel

Onderwerp	Herstructureringsplan Westermaat Zuidwest		
Zaaknummer	1096543	Portefeuillehouder	Mariska ten Heuw
Belangrijkste beslis / - bespreekpunten	Vaststellen van het Herstructureringsplan Westermaat Zuidwest. De bedrijvenlocatie Westermaat Zuidwest voldoet op een aantal punten niet aan de huidige eisen die aan bedrijventerreinen worden gesteld. In dit plan wordt beschreven welke maatregelen nodig zijn om een deel van de wegenstructuur van het bedrijventerrein te verbeteren. Om dit plan uit te voeren zijn provinciale subsidies beschikbaar. Randvoorwaarde is dat de gemeenteraad het Herstructureringsplan vaststelt. Nadat de provinciale subsidie is ontvangen zal de raad die subsidie nog een keer via een separaat raadsvoorstel daadwerkelijk beschikbaar moeten stellen voor de uitvoering van dit plan. Tegen die tijd wordt het plan ook met de betrokken ondernemers van de bedrijven die aan deze wegen zitten doorgenomen en worden nadere afspraken gemaakt over de uitvoering en over de tijdelijke verkeerssituaties die ontstaan tijdens de uitvoering van de werkzaamheden.		
Historie	Kwaliteit scan 2008		

Politieke Markt	Datum 3 november			
Voorzitter	Griffiemedewerker	Zaal	Domein	Duur
Wiert Wiertsema	Leo Nijland	S210	Fysiek	45 min
Doel van de sessie	Oordeelsvorming ter voorbereiding op besluitvorming in de raad			
Behandeladvies	De deelnemende fracties worden gevraagd om aan te geven of zij met het Herstructureringsplan kunnen instemmen.			
Spreekrecht publiek	ja		duur: max. 5 minuten per spreker	

Raad	Datum 18 nov	
Doel van de sessie	Besluitvorming	
Behandeladvies	Gezien de behandeling in de Politieke Markt als hamerstuk agenderen.	
Spreekrecht publiek	nee	

RAADSBSLUIT

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
1096543	Bijsterbosch, Ellen	RU-PS	Mariska ten Heuw
ONDERWERP			
Vaststellen van het Herstructureringsplan Westermaat Zuidwest			



DE RAAD VAN DE GEMEENTE HENGelo BESLUIT:

In te stemmen met het Herstructureringsplan revitalisering van de bedrijvenlocatie Westermaat Zuidwest en de voorgenomen wijze van bekostiging van de maatregelen zoals verwoord in het raadsadvies en het Herstructureringsplan vast te stellen.

PUBLIEKSVRIENDELIJKE SAMENVATTING

De bedrijvenlocatie Westermaat Zuidwest voldoet op een aantal punten niet aan de huidige eisen die aan bedrijventerreinen worden gesteld. Het verkeer dat het terrein wil verlaten via de Wegtersweg en de Vosboerweg richting de Bornsestraat, ondervindt door het aanbod van auto's regelmatig opstoppen. Daarnaast zijn de fietspaden onvoldoende zichtbaar. Om dit te verbeteren zijn provinciale subsidies beschikbaar. Om hiervoor in aanmerking te komen, dient de raad van de gemeente Hengelo het Herstructureringsplan vast te stellen. In dit plan wordt beschreven welke maatregelen kunnen of worden genomen om het terrein te verbeteren.

DE GEMEENTERAAD VAN HENGelo,

DATUM

De griffier

De voorzitter

RAADSADVIES

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
1096543	Bijsterbosch, Ellen	PF-PS	Mariska ten Heuw
ONDERWERP			
Herstructureringsplan Westermaat Zuidwest			



PROGRAMMA / FACET-AGENDA

01 - Werk verbindt

AANLEIDING, DOEL EN WAT GING ER AAN VOORAF

De provincie Overijssel heeft in het kader van het Meerjarenprogramma Vitale bedrijvigheid 2009-2015 fondsen beschikbaar voor het revitaliseren van bedrijventerreinen. Ook voor de gemeente Hengelo zijn deze subsidies beschikbaar. Een voorwaarde voor het verkrijgen van deze subsidie is dat een herstructureringsplan of een kwaliteitsscan wordt uitgevoerd.

Het bijgevoegde Herstructureringsplan Westermaat Zuidwest voldoet aan de eisen die de provincie stelt aan dergelijke plannen. Om het nu als basis te laten dienen voor de aanvraag van de subsidie, dient het te worden vastgesteld door uw raad.

Inhoudelijk gaat het plan in op de aspecten waarvoor de provinciale subsidie zal worden ingezet. Belangrijkste punt hierbij is het verbeteren van de wegenstructuur. Andere punten zijn ruimtelijke inrichting, bewegwijzering, de veiligheid, energie en natuurkwaliteit.

In het bijgevoegde Herstructureringsplan vindt u meer inhoudelijke informatie over de voorgenomen werkzaamheden.

INHOUD VAN HET VOORSTEL

Het nu vast te stellen herstructureringsplan is opgesteld op basis van een eerder uitgevoerde kwaliteitsscan in 2008. Destijds is al vastgesteld dat het noordelijke deel van het terrein Westermaat de potentie heeft een viersterren kwalificatie te krijgen. Thans is het niveau nul sterren, hetgeen vooral wordt veroorzaakt door de ontoereikende infrastructuur. Niet alleen de verkeersafwikkeling via de Wegtersweg en de Vosboerweg richting de Bornsestraat wordt als onvoldoende ervaren, ook de fietspaden zijn onvoldoende duidelijk.

Mede door de subsidie van de provincie is er nu een mogelijkheid deze knelpunten op te lossen.

Het concept herstructureringsplan is via het parkmanagement voorgelegd aan de ondernemers. Hier zijn geen reacties op ontvangen.

De uitvoering van de voorgenomen maatregelen die in het Herstructureringsplan zijn opgenomen worden bekostigd uit de bijdrage van de provincie Overijssel, een bijdrage van de Regio Twente in het kader van de BDU gelden en door het inzetten van de exploitatiebijdrage van GPR IV Vastgoed BV (Lesscher). Met hen is in 2011 een exploitatieovereenkomst gesloten waarbij GPR IV Vastgoed BV de kosten voor de weg richting een eventuele voorstadhalte over hun terrein zou betalen inclusief een brug over de beek.

Aangezien het hoogst onzeker is of die ontwikkeling er komt is in overleg met hen besloten deze exploitatiebijdrage voor de genoemde investeringen in te zetten.

Nadat het Herstructureringsplan is vastgesteld en over de provinciale subsidie definitief is beschikt zal hiertoe een kredietaanvraag aan uw raad worden voorgelegd.

BESPREEK- EN BESLISPUNTEN

In te stemmen met het Herstructureringsplan revitalisering van de bedrijvenlocatie Westermaat Zuidwest en de voorgenomen wijze van bekostiging van de maatregelen zoals verwoord in het raadsadvies en het Herstructureringsplan vast te stellen.

FINANCIËLE ASPECTEN

Aan het vaststellen van het Herstructureringsplan zijn geen kosten verbonden.

Voor de daadwerkelijke uitvoering zal na ontvangst van de provinciale subsidie een afzonderlijke kredietaanvraag aan uw raad worden voorgelegd, waarbij de raad wordt gevraagd om die subsidie ook daadwerkelijk voor dit plan te kunnen besteden. Er is geen verdere gemeentelijke financiering voor dit plan benodigd.

BIJLAGE(N)

- Herstructureringsplan (revitalisering van de bedrijvenlocatie Westermaat Zuidwest)

Dit raadsadvies is vastgesteld door het college van B & W van Hengelo.

Herstructureringsplan

revitalisering van de bedrijvenlocatie Westermaat Zuidwest



Algemene inleiding

Hengelo kiest voor een krachtige economische ontwikkeling en werkgelegenheidsgroei. Er wordt ingezet op structurele versterking van bestaande bedrijven, maar ook moeten er de komende jaren structureel nieuwe bedrijven bijkomen, zowel in de HTSM-sector als in andere sectoren. Daarvoor is een gevarieerd aanbod aan hoogwaardige en goed ontsloten bedrijvenlocaties nodig. In de praktijk betekent dit dat functionele én visuele kwaliteit van de bestaande locaties op niveau gehouden moeten worden en waar mogelijk zelfs verbeterd. Vaak worden daartoe revitaliseringsprojecten uitgevoerd.

De tot nu toe bereikte resultaten van die projecten mogen er zijn. Vooral op bedrijvenpark Twentekanaal zijn ze vermeldenswaard, mede dankzij de goede samenwerking met ondernemers en bedrijvenvereniging en substantiële bijdragen van het Rijk en de provincie Overijssel. Van de in totaal 60 ha netto ruimtewinst door herstructurering zijn inmiddels ruim 35 ha netto opnieuw in gebruik genomen. De kwaliteit van het bedrijvenpark waar ruim 10.000 mensen werken, is belangrijk verbeterd. Er is veel aandacht besteed aan de verbetering van interne en externe bereikbaarheid over weg en water, het parkeren en de beeldkwaliteit. De revitalisering van de voormalige Akzoterreinen is grotendeels afgerond. Projecten in uitvoering zijn het High Tech System park Twente (locatie Thales) en de Kanaalzone, waar Stork Thermeq zijn nieuwe fabriek bouwt.

Inleiding bedrijvenlocatie Westermaat

Deze locatie bestaat uit verschillende deelgebieden die vanaf de jaren zestig van de vorige eeuw gerealiseerd zijn en ten dele nog in ontwikkeling zijn. De totale bedrijvenlocatie biedt werk aan ruim 10.000 mensen. De verschillende deelgebieden hebben elk een eigen profiel. Het oudste deelgebied Westermaat-Zuidwest, gelegen tussen Weideweg, Bornsestraat, A1 en het spoor kan worden getypeerd als een gemengd terrein met relatief veel bedrijven in de groothandel en de traditionele perifere detailhandel (ABC-goederen). Ook zijn er enkele industriële en bouwbedrijven gevestigd.

Na Westermaat Zuidwest zijn opeenvolgend de locaties Westermaat Zuidoost (kantoren), Noordoost/Campus en Expres (modern gemengd), Plein (GDV en PDV) en De Veldkamp (modern gemengd) ontwikkeld.

Halverwege de jaren negentig van de vorige eeuw is de strook langs de Bornsestraat en het gebied grenzend aan de A1 ontwikkeld. In het laatste gebied is het beursgebouw Expo Center Hengelo gebouwd. Het Expo Center Hengelo was ruim 10 jaar dé aangewezen plek in Twente voor beurzen en publieksevenementen. Na enkele zakelijk minder goede jaren is het beurscomplex in 2008 gekocht door de Odinggroep om er een datacenter in te vestigen en de andere bedrijfsactiviteiten van de groep te concentreren in nieuwbouw naast het verbouwde evenementencomplex.

De bedrijvenlocatie Westermaat is door zijn ligging aan de A1, centraal in Twente, en de kwaliteit van gebouwen en openbare ruimte bij uitstek een bedrijvenlocatie die de potentie heeft zich op eigen kracht te kunnen vernieuwen. Met relatief kleine ingrepen in de infrastructuur en openbare ruimte moet het mogelijk zijn dit proces op gang te brengen.

Meerjarenprogramma Vitale bedrijvigheid 2009 – 2015, provincie Overijssel

In het meerjarenprogramma formuleert de provincie de volgende doelstellingen voor de herstructurering van bedrijventerreinen: het realiseren van herstructurering van in totaal ruim 1200 hectares in de periode 2009 tot en met 2015; het realiseren van 200 hectare directe ruimtewinst door deze herstructurering; het realiseren van aantoonbare kwalitatieve verbetering op geherstructureerde bedrijventerreinen.

Onder het bereik van het uitvoeringsprogramma vallen in totaal 58 terreinen, waarvan 4 uit Hengelo (Twentekanaal Noord, Twentekanaal Zuid, Timmersveld en Westermaat Zuidwest). De totale herstructureringsopgave wordt in drie tranches opgepakt. De laatste projecten worden in de derde tranche, in de periode 2013 – 2015 opgepakt. In Hengelo is dat de locatie Westermaat Zuidwest.

Kwaliteitsscan Westermaat Zuidwest

In overleg met de provincie is besloten een kwaliteitsscan uit te voeren voor de 4 Hengelose terreinen. De kwaliteitsscan voor Westermaat Zuidwest is in 2008 opgesteld. Als basis voor de voorgestelde ingrepen bleek deze niet meer actueel te zijn. Daarom is in overleg met de provincie besloten om bureau DHV opdracht te geven de scan uit 2008 te actualiseren en daarbij te focussen op het noordelijk deel van Westermaat Zuidwest. Dit is het gebied dat grofweg wordt begrensd door de A1, Bornsestraat, Vosboerweg en het spoor. De herstructureringsopgave is vooral actueel op het noordelijke deel.

Het noordelijke deel heeft de potentie een 4 sterrenkwalificatie te krijgen. Als resultaat uit de nulmeting (locatiebezoek en (telefonische) interviews met gemeente, parkmanagement en ondernemersvereniging) blijkt dat dit deelgebied uitkomt op 0 sterren. Belangrijke oorzaak hiervan is de ontoereikende infrastructuur, in het bijzonder de verkeersafwikkeling via Wegtersweg en Vosboerweg richting de Bornsestraat. De fietsvoorzieningen ter hoogte van de Vosboerweg zijn niet logisch, onoverzichtelijk en daardoor onveilig. De bewegwijzering wordt als onvoldoende beoordeeld. Er is weinig bewegwijzering en deze is niet uniform. De huisnummers en de bedrijven zijn niet centraal weergegeven. De bewegwijzering moet eenduidiger en overzichtelijker.

Verbetering van de wegenstructuur zal volgens de scan leiden tot een 3 sterrenkwalificatie. Voor het halen van de 4 sterrenkwalificatie zullen er acties moeten worden uitgevoerd op het vlak van veiligheid (sociaal), bewegwijzering, energie en natuurkwaliteit.

Herstructurering

Verbetering infrastructuur (wegenstructuur bij entree van het bedrijventerrein)

De verbetering van de wegenstructuur is de grootste ingreep die in het kader van de herstructurering uitgevoerd gaat worden. In bijlage 1 is het schetsontwerp voor de aanpassing van de Vosboerweg weergegeven.

Zoals in de kwaliteitsscan is aangegeven zijn de wegen gevoelig voor congestie waardoor de autobereikbaarheid van het bedrijventerrein tijdens de spits afneemt en het bedrijventerrein minder goed bereikbaar is. Met name 's middags doet zich vertraging voor op de Vosboerweg waardoor ook de aangrenzende straten hinder ondervinden. De opstelstroken op de Vosboerweg bij de VRI voor linksaf en rechtsaf naar de Bornsestraat zijn te kort voor het aangeboden verkeer. De aanwezigheid van fietsers maakt de straat onveilig en geeft extra obstakels. In het ontwerp voor de verbetering van de wegenstructuur worden fietsers van de Wegtersweg naar een vrijliggend fietspad weggeleid en wordt ook het doorgaand verkeer van de Wegtersweg naar de Vosboerweg minder gehinderd (verkeer komende vanuit de stad). Bij de vestiging van de Kwantum worden een extra strook fietspad aangelegd richting de VRI. Op de Vosboerweg zelf wordt voor fietsers een fietsverbod ingesteld. Hiermee wordt ook aandacht gegeven aan het onderwerp faciliteiten en voorzieningen uit de scan.

Op de Vosboerweg zelf wordt een extra strook aangelegd voor verkeer dat linksaf de Bornsestraat wil oprijden richting de A1.

Hierdoor ontstaan twee linksaf rijbanen (waarvan de rechter ook voor recht overstekend verkeer is) en een strook voor verkeer dat rechtsaf richting het centrum wil. Naast een vlottere doorstroming en minder hinder op aangrenzende wegen, wordt ook de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers ter plaatse verhoogd.

Naast de werkzaamheden volgens het schetsontwerp krijgt de Wegtersweg in kwaliteit en aanzien een verbetering. Deze weg is momenteel verouderd, een asfaltlaag met “patchwork” en een fietspad met scheef liggende klinkers. Omdat dit geen volledige verlegging van het profiel betekent, is dit niet uitgebreid in het schetsontwerp aangegeven. De kosten van deze verbeteringen zijn wel meegenomen in de kostenraming voor de herstructurering.

In bijlage 2 zijn een aantal foto's opgenomen van de huidige situatie.

Ruimtelijke inrichting en beeldkwaliteit

De scan is over het algemeen redelijk positief over dit onderwerp. Wel wordt gewezen op de grote parkeerplaats bij het Expoterrein. De Lesschergroep heeft aangegeven nog ontwikkelwensen voor deze locatie te hebben. Echter, dan is een goede ontsluiting via de Wegtersweg en de Vosboerweg van wezenlijk belang.

Bewegwijzering

Voor het hele bedrijventerrein Westermaat Noordwest is een uniform bebordingsstelsel beschikbaar. In de openbare ruimte staan blauwe portalen met de straatnaam en bedrijfsnamen.

Bij de herstructurering van de Vosboerweg en Wegtersweg wordt deze portalen verbeterd en aangevuld met de nieuw gevestigde bedrijven.

De bedrijven gevestigd aan Wegtersweg 46, 48, 80, 82, 84 en 90 zijn op dit moment slecht vindbaar met navigatiesystemen. Voor die bedrijven worden enkele portalen extra geplaatst langs de Wegtersweg.

Daarnaast wordt er door de gemeente in overleg met de ondernemersvereniging en het bedrijf LetterLicht gewerkt aan verbetering van alle bewegwijzeringsportalen op het hele bedrijventerrein.



Bewegwijzeringsportalen Westermaat Zuidwest

Veiligheid (sociaal), energie en natuurkwaliteit

In dit herstructureringsplan worden geen acties benoemd voor de verbeteringen op gebied van sociale veiligheid, energie en natuurkwaliteit. Dat betekent niet dat daar niks aan gaat gebeuren.

De ondernemersvereniging is samen met het parkmanagementbedrijf en de bedrijvencontact-functionaris van de gemeente Hengelo bezig met het krijgen van het keurmerk veilig ondernemen. Daarvoor wordt onder andere de sociale veiligheid verbeterd.

Op energiegebied is ook het parkmanagement bedrijf actief bezig met ondernemers op het bedrijventerrein. Energiescans worden op verzoek van de bedrijven uitgevoerd. Daarnaast streeft de Odin groep ernaar om een gezamenlijke duurzame energie-infrastructuur op te zetten, waar de overige bedrijven op het terrein ook gebruik van kunnen maken.

De natuurkwaliteit wordt binnen het bedrijventerrein met name op het terrein van de Odin Groep verbeterd. De Odin Groep heeft voor haar gebouwen het Breeam 'Excellent' certificaat en richt haar terrein zodanig in dat de natuurkwaliteit toeneemt. Voor het bedrijventerrein Westermaat is dit een van de unique selling points.

Planning

De planning voor dit project is:

Fase	Werkzaamheden	Van	Tot	Doorlooptijd
Vorbereidingsfase	• Opstellen NvU • Opstellen herstructureringsplan • Opstellen voorlopig ontwerp • Opstellen definitief ontwerp • Indiening subsidieaanvraag provincie	01-07-2014	01-12-2015	16 mnd
Realisatiefase	• Opstellen bestek • Aanbesteding werk • Realisatie	01-11-2015	01-05-2016	6 mnd
Nazorgfase	• Afronding uitvoering, facturering aannemer en Voorbereiding einddeclaratie • Overdracht naar beheer	01-06-2016 01-07-2016	01-07-2016 01-08-2016	1 mnd

Tabel 1 projectplanning

Kosten en Financiering

De kosten van het project bedragen:

Onderdeel	financieel
<i>Subsidiabel</i>	
optimalisatie Vosboerweg – verbetering doorstroming	€ 449.000;
aanleg fietspad Vosboerweg	€ 172.000;
oversteek richting Kwantum via VRI	€ 32.000;
Verbetering fietspad Wegtersweg	€ 120.000
Verbeteren Wegtersweg (incl. kruising met Vosboerweg)	€ 427.000;
<i>Niet subsidiabel</i>	
plankosten	€ 192.000
Totaal	€ 1.272.000

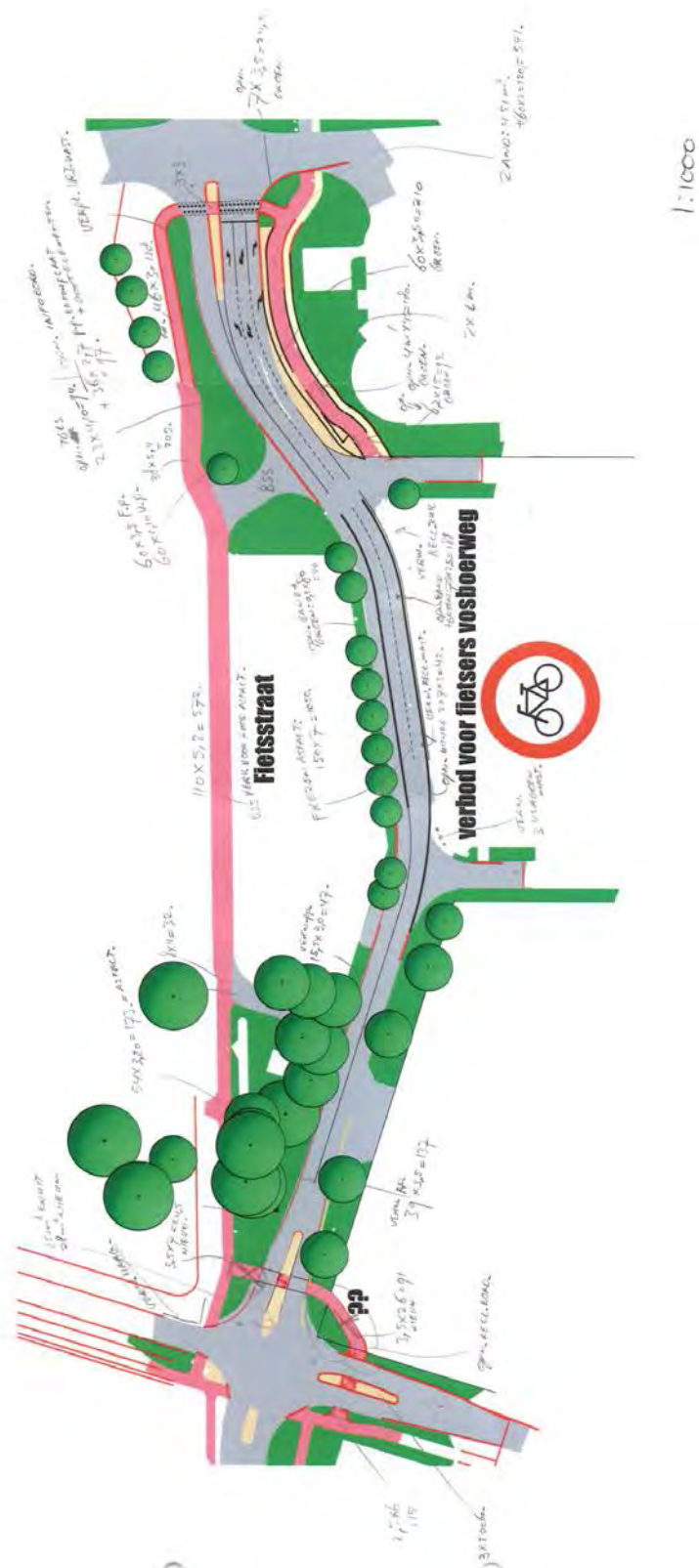
Tabel 2 kosten

De financiering voor dit project bestaat uit:

Onderdeel	financieel
Subsidie BDU UVP – Regio Twente	€ 195.000
Subsidie duurzaam veilig – Regio Twente	€ 77.000
Provinciale subsidie herstructurering	€ 500.000
Co-financiering derde partij	€ 500.000
Totaal	€ 1.272.000

Tabel 3 financiering

Bijlage 1: Schetsontwerp Vosboerweg – Wegtersweg



Foto's actuele situatie



Entree vanaf Bornsestraat



Verder Vosboerweg in, hier wordt tweede strook linksaf aangelegd (gezien vanaf Bornsestraat)



Situatie gezien vanaf Wegtersweg, hier begin straks tweede linksaf



Vosboerweg vanaf Wegtersweg



Kruising Wegtersweg – Vosboerweg, fietsers gaan naar fietspad



Te reconstrueren fietspad



Wegtersweg



Fietspad Wegtersweg

**Bijlage 3: Kwaliteitsscan bedrijventerrein Noordelijk deel
Westermaat Zuidwest Hengelo.**

Behandelaanbod

Onderwerp	Motie Koopzondagen		
Zaaknummer	1103736	Portefeuillehouder	Ten Heuw
Belangrijkste beslis / - besprekpunten	Draagt het college op: • een Nieuw voorstel Winkeltijden verordening voor te bereiden, met daarin opgenomen de vrije openstelling van winkels op zondag, en deze uiterlijk in juni 2016 aan de raad voor te leggen ter besluitvorming.		
Historie	De motie koopzondagen is in de raadsvergadering van 4 november ingediend door de fractie van Burgerbelangen, VVD, Lijst Horsthuis en GroenLinks. En wel bij agendapunt C02, Beleidsbegroting 2016-2019. De motie is in stemming gebracht en de stemverhouding was 18 voor en 18 tegen. Op grond van artikel 32, lid 4 en lid 5, Gemeentewet wordt bij staking van stemmen het nemen van een beslissing uitgesteld tot een volgende vergadering, waarin de beraadslagingen kunnen worden heropend. Om die reden is de motie als agendapunt C01 op de agenda van de vergadering van de raad van 18 november opgenomen.		

Raad	18 november 2015	
Doel van de sessie	Besluitvorming	
Behandeladvies	Na eventuele beraadslagingen , stemmen over de motie.	
Spreekrecht publiek	nee	



S025625

Co2- M6



Motie: Koopzondagen

De gemeenteraad van Hengelo, in vergadering bijeen op 4 november 2015,

Constaterende dat:

- In juni het besluit genomen is tot een beperkt aantal koopzondagen.
- Dit door veel Hengeloërs betreurd wordt.
- Wij aanhoudend veel reacties uit de samenleving krijgen dat we met het besluit van juni de realiteit niet serieus nemen.
- In de periferie veel winkels elke zondag geopend zijn.
- De huidige verordening geen mogelijkheid biedt voor onbeperkte opening op zondag.
- Ondernemers wel elke avond open kunnen zijn.
- Veel buurgemeenten elke zondag vrije openingstijden hebben en daarvan de Hengelose vruchten plukken tot verdriet van veel Hengelose ondernemers.

Overwegende dat:

- Het een goede zaak is om ondernemers zelf te laten beslissen om op zondag hun winkel open te hebben.
- Consumentengedrag verandert, en ondernemers alle vrijheid moeten krijgen om daar op in te spelen.
- Het een impuls kan geven aan ondernemers om nog meer samen te werken.
- Hengelose ondernemers benadeeld worden in vergelijking met omliggende gemeenten, waardoor men omzet mist doordat de consument uitwijkt naar deze gemeenten.
- Het weglekken negatieve gevolgen heeft voor de werkgelegenheid aan de onderkant van de arbeidsmarkt in Hengelo.
- De mogelijkheid tot vrije openstelling op zondagen ondernemers de gelegenheid geeft hun zaken te organiseren en in te spelen op de veranderingen in markt en maatschappij.

Draagt het college op:

- Een nieuw voorstel Winkeltijdenverordening voor te bereiden, met daarin opgenomen de vrije openstelling van winkels op zondag, en deze uiterlijk in juni 2016 aan de raad voor te leggen ter besluitvorming.

En gaat over tot de orde van de dag.

Annie Doornbos
Fractievoorzitter BurgerBelangen

Onno Fiechter
VVD

Stan Horsthuis
Lijst Horsthuis

Rudi Theunissen
GroenLinks

Behandelaanvraag

Onderwerp	Instellen Bedrijveninvesteringszone (BIZ) centrum (gebruikers voor objecten in de binnenstad)		
Zaaknummer	1099760	Portefeuillehouder	Mariska ten Heuw
Belangrijkste beslis / - besprekspunten	De ruimte die uw Raad heeft op basis van de Wet op de Bedrijveninvesteringszones betreft het bepalen van de wenselijkheid om te komen tot het vaststellen van de verordening voor de BIZ-gebruikers in de binnenstad. Dit oordeel kan onder meer gevormd worden op basis van de <u>aanbiedingsbrief</u> en <u>businessplan</u> van de SCH dat bij dit voorstel is gevoegd. Het college is van mening dat, onder meer door de prioriteit die de Hengelose binnenstad op dit moment kent én de door de SCH ingediende aanvraag tot een BIZ, de gemeente dit verzoek moet faciliteren. Indien uw Raad besluit de verordening niet vast te stellen, heeft dit tot gevolg dat er per 1 januari 2016 geen BIZ voor gebruikers in de binnenstad van Hengelo gerealiseerd kan worden en dat daarmee deze wijze van financiering onder de uit te voeren activiteiten van de SCH komt te vervallen.		
Historie	Op basis van de Experimentenwet BI-Zones kent de gemeente Hengelo op dit moment een BI-Zone voor de gebruikers van een groot deel van onze binnenstad. Deze BI-Zone is in het jaar 2011 ingesteld voor een periode van 5 jaar tot en met het jaar 2015. De Stichting Centrummanagement Hengelo (SCH) heeft de gemeente verzocht om –op basis van de inmiddels permanente Wet op de Bedrijveninvesteringszones- vanaf 2016 opnieuw een BI-Zone in te stellen. Hiertoe heeft zij op 8 oktober 2015 een verzoek bij het college van B&W ingediend. Het college heeft dit verzoek in haar vergadering van 20 oktober 2015 behandeld en stelt middels dit voorstel aan uw Raad voor om de benodigde verordening vast stellen.		

Politieke Markt	Datum 3 november			
Voorzitter	Griffiemedewerker	Zaal	Domein	Duur
Wiert Wiertsema	Leo Nijland	S210		60 min
Doel van de sessie	Oordeelsvorming ter voorbereiding op besluitvorming in de raad.			
Behandeladvies	De raad wordt gevraagd om de verordening voor een Bedrijven investeringszone in de binnenstad, vast te stellen. Aan de deelnemers van de Politieke Markt wordt om een standpunt gevraagd.			
Spreekrecht publiek	ja		duur: maximaal 5 minuten per inspreker.	

Raad	Datum 18 november 2015	
Doel van de sessie	Besluitvorming	
Behandeladvies	Gezien de behandeling in de Politieke markt als besprekstuk agenderen	
Spreekrecht publiek	nee	

RAADSBSLUIT

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
1099760	Ordelman, Jeannet	RU-REO	Mariska ten Heuw
ONDERWERP			
Instellen Bedrijveninvesteringszone (BIZ) centrum (gebruikers voor objecten in de binnenstad)			



DE RAAD VAN DE GEMEENTE HENGelo BESLUIT:

- De "Verordening bedrijveninvesteringszone gebruikers Binnenstad Hengelo 2016-2020" vast te stellen onder de voorwaarde dat het college een besluit neemt tot inwerkingtreding na blijk van voldoende draagvlak volgens artikel 5 van de Wet op de Bedrijveninvesteringszones.

PUBLIEKSVRIENDELIJKE SAMENVATTING

In het jaar 2011 is in de binnenstad een bedrijveninvesteringszone (BIZ) ingesteld. De Stichting Centrummanagement Hengelo (SCH) heeft de afgelopen vijf jaren uitvoering gegeven aan het businessplan waarmee activiteiten op het gebied van schoon, heel en veilig in de binnenstad hebben plaatsgevonden. De SCH heeft als doel om namens de ondernemers het centrum van het Hengelo op de kaart te zetten en meer bezoekers naar het centrum van Hengelo te trekken. Hiertoe wil zij graag de BIZ continueren welke eind 2015 van rechtswege afloopt. De SCH heeft daarvoor een verzoek voor het opnieuw instellen van de BIZ, voor gebruikers in de binnenstad, bij het college neergelegd. De inmiddels permanente Wet op de Bedrijveninvesteringszones biedt het college de mogelijkheid aan dit verzoek gehoor te geven en daarom stelt het college de Raad voor de benodigde "Verordening bedrijveninvesteringszone gebruikers Binnenstad Hengelo 2016-2020" vast te stellen. Wanneer de Raad de verordening besluit vast te stellen, doet zij dit onder de voorwaarde dat het college hiertoe een draagvlakmeting uitvoert onder de beoogde bijdrageplichtigen. De verordening treedt vervolgens alleen in werking indien er sprake is van voldoende draagvlak.

DE GEMEENTERAAD VAN HENGelo,

DATUM

De griffier

De voorzitter

RAADSADVIES

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
1099760	Hartendorp, Coen	RU-REO	Mariska ten Heuw
ONDERWERP			
Instellen Bedrijveninvesteringszone (BIZ) centrum (gebruikers voor objecten in de binnenstad).			



PROGRAMMA / FACET-AGENDA

04 - Naar een aantrekkelijke binnenstad

AANLEIDING, DOEL EN WAT GING ER AAN VOORAF

Aanleiding

Op basis van de Experimentenwet BI-Zones kent de gemeente Hengelo op dit moment een BI-Zone voor de gebruikers van een groot deel van onze binnenstad. Deze BI-Zone is in het jaar 2011 ingesteld voor een periode van 5 jaar tot en met het jaar 2015. De Stichting Centrummanagement Hengelo (SCH) heeft de gemeente verzocht om –op basis van de inmiddels permanente Wet op de Bedrijveninvesteringszones- vanaf 2016 opnieuw een BI-Zone in te stellen. Hiertoe heeft zij op 8 oktober 2015 een verzoek bij het college van B&W ingediend. Het college heeft dit verzoek in haar vergadering van 20 oktober 2015 behandeld en stelt middels dit voorstel aan uw Raad voor om de benodigde verordening vast stellen.

Doel

Het doel van dit voorstel is een door uw Raad vastgestelde “Verordening bedrijveninvesteringszone gebruikers Binnenstad Hengelo 2016-2020.” Daardoor kan het college de verplichte draagvlakmeting uitvoeren onder de beoogde bijdrageplichtigen in de BI-Zone om te bepalen of er voldoende draagvlak bestaat om de verordening per 1 januari 2016 in werking te laten treden.

INHOUD VAN HET VOORSTEL

De SCH heeft bij de gemeente een ondernemingsplan ingediend om te komen tot het instellen van een Bedrijveninvesteringszone voor de gebruikers in de binnenstad. De SCH ziet dat het gezamenlijk investeren door alle betrokkenen van essentieel belang is om de aantrekkelijkheid en het economisch functioneren van het Hengelose centrum te versterken. Het instellen van een BIZ voor gebruikers van de binnenstad draagt bij aan dit doel. Met het realiseren van een BIZ verkrijgt de SCH de komende jaren ook een stevigere positie in de binnenstad bij uitvoeren van gemeenschappelijke plannen, zoals de uitvoering van de door haar opgestelde Visie Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo.

Op basis van de permanent geworden Wet op de Bedrijveninvesteringszones heeft de gemeente de mogelijkheid om het verzoek van de SCH faciliteren. In de bijlage bij dit raadsvoorstel is aanvullende achtergrondinformatie opgenomen over de achtergrond van de Wet. De SCH meent dat er onder de beoogde bijdrageplichtigen van de nieuwe BIZ voldoende draagvlak bestaat voor het ingediende businessplan, dat als bijlage bij dit gekoppelde raadsvoorstel is gevoegd. Middels een gemeentelijke bijdrage heeft bureau Seinpost de SCH ondersteuning geboden in de vorming van het businessplan. Dit businessplan is mede gevormd op basis van de opbrengst van gesprekken die Seinpost heeft gevoerd met belanghebbenden in het beoogde BIZ-gebied.

De “Verordening bedrijveninvesteringszone gebruikers Binnenstad Hengelo 2016-2020” is een uitwerking van het businessplan waarmee de grondslag wordt verkregen voor de heffing van de middelen om de plannen uit te voeren. De SCH wil zich de komende periode bezighouden met de onderstaande werkvelden in de BI-Zone:

- Promotie van het centrum en sponsoring of organisatie van aansprekende evenementen;
- Vergroten van de sfeer in de binnenstad met groen en verlichting;
- Aanpak van leegstand;
- Een schone en nette binnenstad voor de bezoekers
- Uitvoering van de visie Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo

Om deze activiteiten te financieren is gekozen voor deze tijdelijke, met de OZB-belasting te vergelijken, bestemmingsheffing. Deze zogenaamde BIZ-bijdrage is gebaseerd op de WOZ-waarde en bedraagt bij een

waarde van:

meer dan	tot en met	in 2016	2017	2018	2019	2020
€ 0	€ 200.000	€ 225	€ 230	€ 235	€ 240	€ 245
€ 200.000	€ 350.000	€ 385	€ 393	€ 401	€ 409	€ 417
€ 350.000	€ 500.000	€ 585	€ 597	€ 609	€ 621	€ 633
€ 500.000	€ 750.000	€ 810	€ 826	€ 843	€ 860	€ 877
€ 750.000	€ 1.000.000	€ 990	€ 1.010	€ 1.030	€ 1.051	€ 1.072
€ 1.000.000	of meer	€ 1.170	€ 1.193	€ 1.217	€ 1.241	€ 1.266

Door middel van deze verordening kan de gemeente Hengelo –middels het GBT- het begrote bedrag, om en nabij de € 229.000,- in het jaar 2016 heffen. In de verordening staat opgenomen dat het geïnde bedrag minus de perceptiekosten (kosten voor de inning en invordering van de BIZ-bijdrage) als subsidie aan de SCH wordt uitgekeerd. Met de SCH is ten tijde van behandeling in uw Raad een uitvoeringsovereenkomst gesloten waarin de stichting zich verplicht uitvoer te geven aan het ingediende businessplan, waarvoor zij de subsidie zal ontvangen.

Vervolgtraject

Indien uw gemeenteraad in stemt met het voorstel dient het college de wettelijk verplichte draagvlakmeting uit te voeren onder de beoogde bijdrageplichtigen. Bij een positief resultaat van de draagvlakmeting dient het college in het jaar 2015 (15 of 22 december) een besluit te nemen tot het in werking te laten treden van de door uw gemeenteraad aangenomen verordening. Per 1 januari 2016 kan in dat geval gestart worden met de jaarlijkse heffing.

Een positief resultaat tijdens de draagvlakmeting voor de BIZ-gebruikers wordt bereikt wanneer:

- Ten minste de helft van de bijdrageplichtigen zich voor of tegen inwerkingtreding van de verordening heeft uitgesproken;
- Ten minste tweederde deel daarvan zich vóór inwerkingtreding heeft uitgesproken, én
- de som van de WOZ-waarden van onroerende zaken in gebruik dan wel in eigendom van bijdrageplichtigen die zich vóór inwerkingtreding uitspreken, hoger is dan de som van de WOZ-waarden in gebruik bij danwel in eigendom van bijdrageplichtigen die zich hebben uitgesproken tegen inwerkingtreding.

Indien de uitkomst van de draagvlakmeting niet positief is, dan zal moet het college de Raad voorstellen de "Verordening BIZ Binnenstad Hengelo Gebruiker 2016-2020" in te trekken.

In de inmiddels gesloten uitvoeringsovereenkomst met de SCH staat opgenomen dat in dat geval de gemeente zich samen met de stichting zal inspannen om, na evaluatie van het doorlopen traject, op een andere wijze een ondernemersfonds te vormen, welke kan worden ingezet voor de uitvoering van een meerjarenbeleidplan voor het centrum.

Documenten en besluit

Met dit voorliggende besluit wordt uw Raad gevraagd de benodigde verordening vast te stellen. Deze verordening heeft het college in overleg met het GBT en op basis van de door de VNG-opgestelde modelverordening opgesteld.

Het college heeft tussen behandeling van het voorliggende voorstel in haar vergadering en uw raadsbehandeling de benodigde uitvoeringsovereenkomst gesloten met de SCH. Middels deze wettelijk verplichte overeenkomst verbindt de SCH zich tot het uitvoeren van de activiteiten, genoemd in het ingediende businessplan, waarvoor zij de subsidie zal ontvangen van de gemeente. Dit businessplan is als bijlage bij dit voorstel gevoegd, evenals de kaart waarop zichtbaar is welke objecten zich in het BIZ-gebied bevinden.

Na vaststelling van de verordening in uw Raad dient het college de genoemde draagvlakmeting uit te voeren. Ten behoeve van deze draagvlakmeting is door het college een reglement opgesteld.

Aandachtspunt en BIZ-Eigenaren

Naast de BIZ ten behoeve van gebruikers in de binnenstad wordt ook een BIZ voorbereid voor eigenaren van objecten in de binnenstad. Dit voorstel is tegelijkertijd, afzonderlijk, in procedure gebracht.

Gelet op het gelijke gebied waarop deze bedrijveninvesteringszones hun invloed hebben -én de samenwerking tussen stichtingen in de uitvoering- is er een aandachtspunt. Wettelijk bestaat er de mogelijkheid twee investeringszones in te stellen, zowel voor de gebruiker als de eigenaar, in het gelijke gebied, mits er een duidelijk onderscheid bestaat in de betrokken stichting die de verantwoordelijkheid

draagt, de uit te voeren activiteiten en de verantwoording daarvan aan de bijdrageplichtigen. Op basis van de ingediende businessplannen lijkt hieraan te worden voldaan. Bij de communicatie naar de bijdrageplichtigen tijdens de draagvlakmeting én bij eventuele realisatie van één of meerdere bedrijveninvesteringszones heeft het college hier aandacht voor. Indien er geen duidelijk onderscheid bestaat tussen de investeringen en uit te voeren activiteiten vanuit de verschillende bedrijveninvesteringszones bestaat er een juridisch afbreukrisico voor de BIZ-regelingen.

BESPREEK- EN BESLISPUNTEN

De ruimte die uw Raad heeft op basis van de Wet op de Bedrijveninvesteringszones betreft het bepalen van de wenselijkheid om te komen tot het vaststellen van de verordening voor de BIZ-gebruikers in de binnenstad. Dit oordeel kan onder meer gevormd worden op basis van de aanbiedingsbrief en businessplan van de SCH dat bij dit voorstel is gevoegd.

Het college is van mening dat, onder meer door de prioriteit die de Hengelse binnenstad op dit moment kent én de door de SCH ingediende aanvraag tot een BIZ, de gemeente dit verzoek moet faciliteren.

Indien uw Raad besluit de verordening niet vast te stellen, heeft dit tot gevolg dat er per 1 januari 2016 geen BIZ voor gebruikers in de binnenstad van Hengelo gerealiseerd kan worden en dat daarmee deze wijze van financiering onder de uit te voeren activiteiten van de SCH komt te vervallen.

FINANCIËLE ASPECTEN

Financiële aspecten

Aan de BIZ-procedure, zoals hierboven geschetst, zijn de kosten onder te verdelen in twee soorten. Enerzijds zijn er de uitvoeringskosten. Dit zijn de kosten voor de uitvoering van de formele draagvlakmeting. Het college moet onder de bijdrageplichtingen navraag doen of er sprake is van voldoende steun voor het instellen van een BI-Zone. De kosten voor het uitvoeren van deze schriftelijke draagvlakmeting, welke worden geraamd op € 2.000, komen voor rekening van de gemeente. Deze kunnen binnen de beschikbare budgetten worden gedekt.

Anderzijds kan er worden gesproken over perceptiekosten. Dit zijn de kosten die door de gemeente – middels het GBT- worden gemaakt bij de heffing en inning van de BIZ-bijdrage. Deze kosten zijn jaarlijks terugkerend. Deze kosten zullen in mindering worden gebracht op de door het college uit te keren BIZ-bijdrage. Met de SCH is overeengekomen dat de gemeente maximaal 1,5% van de opgelegde BIZ-bijdragen(door het GBT) aan perceptiekosten door zal berekenen.

Hierbij kan worden opgemerkt dat alleen de werkelijk geïncasseerde BIZ-bijdragen zullen worden afgedragen, zodat het risico van wanbetaling niet bij de gemeente Hengelo wordt gelegd.

De financiële gevolgen worden, afhankelijk van de uitkomst van de draagvlakmeting (2 x BIZ, 1 x BIZ of geen BIZ), via verzamelwijziging verwerkt in de beleidsbegroting 2016-2019.

Eventuele toekomstige kosten voor de gemeente, bij blijf van mogelijke onvoldoende steun onder de bijdrageplichtigen, zijn het opnieuw uitvoeren van de formele draagvlakmeting. Op verzoek van tenminste 1/5 van de bijdrageplichtigen kan jaarlijks een verzoek worden gedaan tot beëindiging van de ingestelde BI-Zone waarop de gemeente een nieuwe draagvlakmeting moet uitvoeren. Ook deze eventuele meerkosten worden binnen de bestaande budgetten van de gemeente opgevangen.

BIJLAGE(N)

- Ondernemingsplan Stichting Centrummanagement Hengelo 2016-2020 (businessplan)
- Aanbiedingsbrief SCH / VCOH
- Verordening bedrijveninvesteringszone gebruikers Binnenstad Hengelo 2016-2020
- Kaart BIZ Gebruiker 2016-2020
- Achtergrondinformatie Bedrijveninvesteringszones
- Uitvoeringsovereenkomst BIZ Gebruiker (ter informatie)

Dit raadsadvies is vastgesteld door het college van B & W van Hengelo.

Ondernemersplan

Stichting Centrummanagement Hengelo

2016-2020



Bedrijveninvesteringszone
Ondernemers Centrum Hengelo:
Samen staan we sterk(er)

Inhoudsopgave

1	Voorwoord	3
2	Inleiding	4
2.1	Achtergronden	4
2.2	Gebiedsafbakening	6
3	Doelstellingen en activiteiten	7
4	Heffingsplichtigen	9
5	Organisatie en werkwijze	11
6	Begroting	13
6.1	Investerings	
6.2	Dekking	13
6.3	Overschotten	14

Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

1 Voorwoord

Gezamenlijk investeren door alle betrokkenen is van essentieel belang om de aantrekkelijkheid en het economisch functioneren van het Hengelose centrum te versterken. Dit ondernemersplan en de bedrijfsinvesteringzone (BIZ) bieden het kader voor investeringen door ondernemers in ons centrum voor de komende vijf jaar. Dit plan vormt daarnaast ook de basis voor de samenwerking met de gemeente Hengelo, vastgoedeigenaren en partijen zoals de provincie Overijssel.

Wij wensen u veel leesplezier.

Namens het bestuur van SCH.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'H. Dassen', written over a horizontal line.

Mr. Henk Dassen, voorzitter

2 Inleiding

2.1 Achtergronden

Wet op de bedrijveninvesteringszone

Vijf jaar geleden is in Hengelo een bedrijveninvesteringszone (BIZ) opgericht. De experimentenwet BIZ maakte de oprichting mogelijk. Een belangrijk onderdeel van deze wet is dat na verloop van vijf jaar een nieuwe stemming moet worden uitgevoerd. De experimentenwet heeft inmiddels plaatsgemaakt voor de Wet op bedrijveninvesteringszone. Daarmee kan de bedrijveninvesteringszone (na een positieve stemming) verlengd worden voor een periode van wederom vijf jaar.

Er is veel bereikt

De bedrijveninvesteringszone heeft het nodige gebracht:

- De Hengelose politiek (College van B&W en de gemeenteraad) heeft expliciet aangegeven het TBH rapport te omarmen, waarderen en aan te sluiten;
- de wethouder binnenstad heeft een stevig ambitieniveau en heeft aangegeven het centrum daadwerkelijk te transformeren naar een Toekomstbestendige Binnenstad;
- In de afgelopen BIZ periode hebben alle ondernemers in de binnenstad evenredig financieel bijgedragen aan de activiteiten, evenementen en werkzaamheden van de SCH;
- de beleving voor de consument van het centrum wordt vergroot door het groen/plantenbakken in de zomermaanden en de sfeerverlichting tijdens de wintermaanden;
- vanuit de BIZ zijn evenementen en activiteiten in het centrum financieel ondersteund, met mankracht of door de SCH zelf georganiseerd en uitgevoerd. Bestaande activiteiten zijn versterkt en nieuwe evenementen zijn ontwikkeld zoals de Zomermarkt in juli, de maandelijkse Noabermarkt, sfeeracties tijdens de koopzondagen en op zaterdag en tijdens de decembermaand.
- op initiatief van de SCH is het plan Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo ontwikkeld en is de uitvoering in gang gezet;
- om een deel van de leegstand op te lossen en ondernemers met onderscheidende concepten in het centrum te huisvesten is het Win je Winkel project gestart;
- de Stichting Centrummanagement Hengelo heeft er voor gezorgd dat ons centrum en de activiteiten onder de aandacht komen via advertenties, spandoeken en posters;
- de verhoudingen tussen ondernemers en de gemeente zijn aanzienlijk verbeterd waardoor een constructieve samenwerking tot stand is gekomen;

- de contacten met vastgoedeigenaren zijn verbeterd en geïntensiveerd;
- we zijn DÉ gesprekspartner voor allerlei organisaties op het gebied van horeca, detailhandel en retail;
- het centrum wordt steeds beter schoongemaakt en is veiliger door de initiatieven vanuit het Keurmerk Veilig Ondernemen. We hebben inmiddels de derde ster bereikt. Een kwaliteitskeurmerk dat aangeeft dat we goed bezig zijn;
- een centrummanager die als spin in het web de lijntjes verbindt.

Al deze zaken zouden zonder de BIZ niet van de grond gekomen zijn. De BIZ garandeert namelijk dat alle ondernemers meebetalen. Hierdoor ontstaat een stevig budget om te investeren in activiteiten in het centrum en om de belangen voor de ondernemers te behartigen. De bijdrage van ondernemers is gerelateerd aan de WOZ-waarde van hun vastgoed. Doordat het functioneren van de binnenstad de afgelopen periode is verslechterd, met leegstand en lagere vastgoedwaarde als gevolg, is ook het budget waarover we konden beschikken afgenomen.

Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo geeft extra impuls

Ondanks alle inspanningen van ondernemers, vastgoedeigenaren, gemeente en de Stichting Centrummanagement Hengelo moeten we constateren dat, net als in veel binnensteden in Nederland, de bezoekersaantallen in ons centrum teruglopen. Om het tij te keren hebben we (door inzet van onze BIZ-gelden en provinciale en gemeentelijke subsidie) het plan Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo opgesteld. Hiervoor is intensief samengewerkt met vastgoedeigenaren, VCOH, Rabobank, Welbions, gemeente Hengelo en andere betrokkenen bij het centrum. Dit plan laat zien dat samenwerking loont. Het is omarmd door de gemeente. Dit betekent dat de gemeente onze visie deelt en met ons de acties vanuit dat plan gaat uitvoeren. De manier waarop ondernemers, vastgoedeigenaren en gemeente schouder aan schouder aan de slag gaan is uniek in Nederland samenwerking leidt nu al tot zichtbare resultaten; herinrichting van de winkelstraten (te beginnen met de Enschedesestraat), gratis parkeren tijdens koopzondagen in 2016, wordt de binnenstad elke zondag schoongemaakt en komt er een fonds om het centrum compacter te maken. Bovendien komt er door onze inzet een investeringsimpuls van de gemeente Hengelo en de provincie Overijssel van ruim een miljoen euro!

Maar we zijn er nog niet!

De leegstand is blijvend hoog, veel consumenten weten Hengelo nog niet te vinden en de concurrentie (on- en offline) is stevig. Daarom wil het bestuur van de Stichting Centrummanagement Hengelo via een nieuwe bedrijveninvesteringszone de samenwerking in het centrum verder verbeteren, het activiteitenprogramma versterken en dit alles op een structurele en professionele wijze organiseren. In dit plan is dit nader uitgewerkt.

Bedrijveninvesteringszone voor eigenaren

In geval van leegstand kwam de bijdrage voor de gebruiker volgens de spelregels voor de BIZ 2011 – 2015 terecht bij de eigenaar. Gezien de omvangrijke leegstand betekende dit dat een groot deel van de eigenaren ook werd betrokken bij de BIZ. Vandaar dat de VCOH verkent of het mogelijk is om een bedrijveninvesteringszone voor vastgoedeigenaren te realiseren. Als extra impuls voor de samenwerking tussen ondernemers en vastgoedeigenaren.

2.2 Gebiedsafbakening

De als bijlage toevoegde kaart geeft de gebiedsafbakening weer. Ten opzichte van de gebiedsafbakening in 2011 is het gebied op 3 plekken uitgebreid:

1. De entree Drienerstraat vanaf de ingang Wolter ten Catestraat
2. Het Prins Bernhard Plantsoen en de Beursstraat
3. Het Bataafse Kamp

3 Doelstellingen en activiteiten

Ambitie: beter economisch functioneren

Met de activiteiten die we vanuit de BIZ oppakken, willen we het economisch functioneren van het Hengelose centrum verder verbeteren. We willen meer bezoekers naar de binnenstad trekken, zorgen dat zij langer blijven en (dus) meer besteden. Ten opzichte van de vorige BIZ willen we een kwaliteitsslag maken door focus aan te brengen in de activiteiten die we oppakken met een zichtbaar en meetbaar resultaat:

- het bezoekersaantal aan de binnenstad moet ten opzichte van 2015 met 10% toenemen;
- de beoordeling van onze klant moet toenemen van een 7,0 in 2015 naar een 8,0;
- de inzet om de binnenstad netter en veiliger te maken moet leiden tot het behalen van een vierde ster Keurmerk Veilig Ondernemen en verbetering van het Keurmerk Veilig Uitgaan
- de afspraken over het investeringsniveau van de gemeente leggen we vast in een zogenaamde service level agreement (SLA). Dit houdt in dat met de gemeente afspraken worden gemaakt over het niveau van investeringen en diensten door de gemeente in het centrum.
- Voor zover mogelijk zullen middelen van uit de provincie worden gevraagd en ingezet voor het beter economisch functioneren uitstraling van het centrum

Daarnaast blijft de Stichting Centrummanagement Hengelo uw spreekbuis richting de gemeente en andere voor het centrum relevante organisaties om uw belangen te behartigen.

Kwaliteitsslag in onze activiteiten voor horeca - en detailhandelsbedrijven

De activiteiten die we oppakken, zijn:

- Betere promotie van het centrum en sponsoring of organisatie van aansprekende evenementen. Daarbij richten we ons op de (grotere) publiekstrekkers die we gericht in de regio onder de aandacht gaan brengen bij die doelgroepen die we kansrijk achten.
- verruiming van het aantal podiumplekken voor evenementen;
- ondersteuning vernieuwende horeca evenementen
- vergroten van de sfeer in de binnenstad met groen en verlichting. In 2015 is al een begin gemaakt met de plaatsing van plantenbakken;
- aanpak van de leegstand door een actief acquisitiebeleid in overleg en intensieve samenwerking met vastgoedeigenaren en bedrijfsmakelaars om nieuwe ondernemers te werven. Denk daarbij aan acties als 'Win je Winkel', 'Win je Horecabedrijf' en afspraken met eigenaren over flexibele huurvormen;

- een schone, nette en veilige binnenstad voor onze bezoekers. Vanuit de methodiek van het KVO (Keurmerk Veilig Ondernemen) en KVV (Keurmerk Veilig Uitgaan); maken we hiervoor met de gemeente en de politie afspraken en pakken we activiteiten op.

Daarnaast gaan we in gesprek met de gemeente over onder meer de volgende zaken:

- herinrichting van de openbare ruimte met onder andere een duidelijke afbakening van het kernwinkelgebied en bijzondere aandacht voor de 'aanloopstraten';
- een ruimere toepassing van het gevelplan;
- klantvriendelijk parkeerbeleid, passende handhaving en een betere bereikbaarheid;
- ruimer uitstallingbeleid voor detailhandel om meer sfeer te creëren in het winkelgebied;
- terrassenbeleid horeca;
- horecavisie;
- parkeerplaatsen voor werkgevers en werknemers centrumbedrijven voor een redelijk tarief;
- regelluwe zones aansluitend bij de gebiedsprofielen vanuit de visie TBH;
- aangepaste vergunningen voor ontheffing van de venstertijden en aanrijroutes naar het centrum.
- De SCH gaat samen met andere centrumpartners deelnemen in een stichting die nieuwe sfeer-elementen in het centrum wil realiseren.

Wat levert dit op?

De bedrijveninvesteringszone is voor en door ondernemers. De BIZ biedt de mogelijkheid om concreet te investeren in:

- extra budget voor die evenementen die er het beste in slagen meer consumenten te binden;
- een overzichtelijke evenementenkalender en promotiemiddelen voor consumenten. Zowel voor in de winkel (posters, flyers e.d.) als digitaal om zelf te gebruiken voor facebook en/of mailings;
- straatbudgetten om met 'eigen' initiatieven kleur te geven aan de deelgebieden in de binnenstad;
- vermaak tijdens koopzondagen met bijvoorbeeld de Noabermarkt en straatmuzikanten;
- campagnes via social media om klanten uit te nodigen en te verleiden onze binnenstad te bezoeken;
- parkeerarrangementen waarbij we samen met de gemeente klanten korting geven op het parkeren;
- extra service en dienstverlening in de vorm van kinderopvang, city stewards, bezorgdiensten e.d.;
- sfeerverlichting en aankleding van ons stadshart met groen;

- een vernieuwde website en een nieuwsbrief (digitaal en op papier) om u op de hoogte te houden van activiteiten en ontwikkelingen in de binnenstad;
- een nieuwe centrumwebsite met actuele informatie voor de consument over bedrijven die gevestigd zijn in het centrum;
- invulling van de leegstand door onder andere gericht nieuwe ondernemers te werven;
- monitoring van bezoekersaantallen;
- een nieuwe centrummanager. In 2016 wordt er een opvolger gezocht voor de huidige centrummanager Gerard Veldhof.

Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo

Samen met vastgoedeigenaren, Welbions, gemeente, VCOH, Rabobank, en alle overig betrokkenen bij het centrum hebben we de visie Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo ontwikkeld. Deze visie bevat acties voor ondernemers, maar vraagt ook inzet van vastgoedeigenaren en de gemeente Hengelo. De bedrijveninvesteringszone maakt het mogelijk ons deel van de inzet te leveren. En vormt daarmee een noodzakelijke voorwaarde om onze ambities samen met de gemeente en vastgoedeigenaren te realiseren. Belangrijk is dat door het project Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo ondernemers, vastgoedeigenaren en gemeente niet meer tegenover elkaar, maar naast elkaar staan.

Verantwoording

Het BIZ-bestuur zorgt voor de uitvoering van de afgesproken activiteiten en voor een jaarlijkse verantwoording hierover aan alle heffingsplichtigen en gemeente.

Heffingsplichtigen

Ondernemers zijn heffingsplichtigen

Alle ondernemers werkzaam in een binnen de BI-zone gelegen onroerende zaak gekarakteriseerd als niet-woning, zijn heffingsplichtig.

Uitsluitingen

De volgende objecten worden uitgesloten:

- glasopstanden, die bedrijfsmatig worden aangewend voor de kweek of teelt van gewassen, voor zover de ondergrond daarvan bestaat uit de in onderdeel a bedoelde grond;
- voor de land- of bosbouw bedrijfsmatig geëxploiteerde cultuurgrond, daaronder mede begrepen de open grond, alsmede de ondergrond van

- glasopstanden, die bedrijfsmatig aangewend wordt voor de kweek of teelt van gewassen, zonder daarbij de ondergrond als voedingsbodem te gebruiken;
- onroerende zaken die in hoofdzaak zijn bestemd voor de openbare eredienst of voor het houden van openbare bezinningssamenkomsten van levensbeschouwelijke aard, een en ander met uitzondering van delen van zodanige onroerende zaken die dienen als woning;
 - één of meer onroerende zaken die deel uitmaken van een op de voet van de Natuurschoonwet 1928 aangewezen landgoed dat voldoet aan de voorwaarden genoemd in artikel 8 van het Rangschikkingsbesluit Natuurschoonwet 1928 , met uitzondering van de daarop voorkomende gebouwde eigendommen;
 - natuurterreinen, waaronder mede worden verstaan duinen, heidevelden, zandverstuivingen, moerassen en plassen, die door rechtspersonen met volledige rechtsbevoegdheid welke zich uitsluitend of nagenoeg uitsluitend het behoud van natuurschoon ten doel stellen, beheerd worden;
 - openbare land- en waterwegen en banen voor openbaar vervoer per rail, een en ander met inbegrip van kunstwerken;
 - waterverdedigings- en waterbeheersingswerken die worden beheerd door organen, instellingen of diensten van publiekrechtelijke rechtspersonen, met uitzondering van de delen van zodanige werken die dienen als woning;
 - werken die zijn bestemd voor de zuivering van riool- en ander afvalwater en die worden beheerd door organen, instellingen of diensten van publiekrechtelijke rechtspersonen, met uitzondering van de delen van zodanige werken die dienen als woning;
 - werktuigen die van een onroerende zaak kunnen worden afgescheiden zonder dat beschadiging van betekenis aan die werktuigen wordt toegebracht en die niet op zichzelf als gebouwde eigendommen zijn aan te merken;
 - straatmeubilair, waaronder begrepen alle zodanige gebouwde eigendommen - niet zijnde gebouwen - welke zijn geplaatst voor het belang van het publiek, ten dienste van het verkeer of ter verfraaiing van de gemeente, zoals lichtmasten, verkeersinstallaties, standbeelden, monumenten, fontein, banken,abri's, hekken en palen;
 - plantsoenen, parken en waterpartijen, die bij de gemeente in beheer zijn of waarvan de gemeente het genot heeft krachtens eigendom, bezit of beperkt recht, met uitzondering van delen van zodanige onroerende zaken die dienen als woning;
 - begraafplaatsen, urnentuinen en crematoria, met uitzondering van delen van zodanige onroerende zaken die dienen als woning;

Voor ondernemers of pandeigenaren die buiten de BIZ vallen (maar wel in het gebied actief zijn), bestaat de mogelijkheid om via een vrijwillige bijdrage te participeren (zij krijgen dus geen aanslag van de belastingdienst). Voor de eigenaren in het BIZ-gebied wordt de mogelijkheid onderzocht om ook een bedrijveninvesteringszone op te richten. Op dit moment zijn er geen ondernemers of eigenaren die vrijwillig bijdragen. Het bestuur zet zich wel in om vooral eigenaren bij de BIZ te betrekken.

Aantal

De zone telt naar de stand van @@-@@-2015 in totaal XXX heffingsplichtigen. Invullen obv gegevens GBT

Gespreide betaling

In de afgelopen jaren kregen alle belastingplichtigen een aparte BIZ aanslag die in één termijn moest worden voldaan. Vanaf 2016 wordt de BIZ bijdrage verwerkt in de WOZ aanslag en kan de BIZ bijdrage worden betaald in 10 maandelijkse termijnen.

Differentiatie

De BIZ-bijdrage bedraagt in 2016 bij een waarde van:

- € 200.000 of minder € 225,--;
- meer dan € 200.000 doch minder dan € 350.000 € 385,--;
- meer dan of gelijk aan € 349.000 doch minder dan € 500.000 € 585,--;
- meer dan of gelijk aan € 500.000 doch minder dan € 750.000 € 810,--;
- meer dan of gelijk aan € 750.000 doch minder dan € 1.000.000 € 990,--;
- € 1.000.000,-- of meer € 1.170,--.

De tarieven worden vanaf 2017 jaarlijks met 2% geïndexeerd.

Ten opzichte van de vorige BIZ periode een lagere bijdrage

De bijdrage voor de ondernemers/huurders wordt ten opzichte van voorgaande jaren verlaagd. Het streven is om via een BIZ voor vastgoedeigenaren aanvullende middelen te verkrijgen voor investeringen in het centrum.

Organisatie en werkwijze

Rechtsvorm

De uitvoering van de activiteiten vindt plaats vanuit de Stichting Centrummanagement Hengelo. Het bestuur is verantwoordelijk voor de uitvoering.

Termijn van werking

De BIZ kan worden opgericht voor de termijn van maximaal 5 jaar. Wij kiezen voor de maximale termijn.

Bestuur

Het bestuur van de Stichting Centrummanagement Hengelo wordt vanaf 2016 gevormd door 9 personen. Het voorlopige bestuur bestaat uit:

Voorzitter Henk Dassen

Vicevoorzitter Jeroen Brok

Secretaris Frank Giesen

Penningmeester Job Mulders

Bestuurslid Jaap Jenneboer

Bestuurslid Peter van der Nulft

Bestuurslid Edwin Wilbrink

Bestuurslid Jan Taken

Bestuurslid Thomas Goorhuis

Het bestuur stelt een – ondernemersplan met meerjarenbegroting op voor de periode van de BIZ (2016 t/m 2020). Dit plan ligt nu voor. Op basis van deze begroting worden jaarplannen opgesteld, die worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van het bestuur.

Werkwijze

Naast de activiteiten in het centrum van Hengelo zet SCH zich in voor een goede communicatie over de activiteiten en belangenbehartiging via:

- zes nieuwsbrieven per jaar;
- twee ondernemersbijeenkomsten maal per jaar waarin voortgang en jaarplan (vooruitblik activiteiten komende jaar) worden besproken;
- minimaal zes bijeenkomsten van de zogenaamde klankbordgroep;
- minimaal zes bestuursvergaderingen per jaar;
- vier bijeenkomsten van de KVO werkgroep;
- intensieve betrokkenheid bij uitvoering van de visie Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo door participatie in de daarbij horende uitvoeringsorganisatie;
- consumentenwebsite met actuele informatie over alle centrumbedrijven;
- regulier overleg met vastgoedeigenaren, bewoners en de gemeente (zowel ambtelijk als bestuurlijk);
- bijwonen bijeenkomsten van alle relevante organisaties en stakeholders.
- Het bestuur wordt ondersteund door een centrummanager.

Begroting

	2016		2017		2018		2019		2020	
Sfeerverlichting en bloembakken	44.100	19%	39.050	17%	39.000	16%	43.950	18%	39.200	16%
Evenementen en acties	72.350	32%	96.310	41%	97.765	41%	101.479	42%	101.304	41%
PR en marketing	38.000	17%	27.000	12%	31.000	13%	26.500	11%	32.500	13%
Kantoor en bestuurskosten	10.812	5%	11.564	5%	12.050	5%	12.371	5%	17.150	7%
Personeelskosten	19.000	8%	19.523	8%	20.401	9%	22.770	9%	23.932	10%
Veiligheidsmarge	19.764	9%	20.159	9%	20.562	9%	20.973	9%	21.393	9%
Voorzieningen leegstand	<u>25.000</u>	<u>11%</u>	<u>20.000</u>	<u>8%</u>	<u>17.500</u>	<u>7%</u>	<u>15.000</u>	<u>6%</u>	<u>12.500</u>	5%
	229.026	100%	233.606	100%	238.278	100%	243.043	100%	247.979	100%

3.1 Investeringsen

Uitgaven voor activiteiten en werking

De uitgaven hebben betrekking op de in dit BIZ-plan genoemde activiteiten. In totaal is er een begroting in 2016 van circa € 229.000--.

Tempo van de uitgaven

Het tempo van de uitgaven voor activiteiten is zo uitgespreid dat de uitgaven de inkomsten per jaar niet overtreffen en op het eind van de periode (afgezien van de buffer, zie vorige punt) op een saldo van nul eindigen.

3.2 Dekking

BIZ-subsidie, perceptiekosten en buffer

De door de gemeente uit te keren BIZ subsidie bestaat uit de opbrengst van de heffing onder de heffingsplichtigen, verminderd met de perceptiekosten

(1,5%) die de gemeente in rekening brengt.

De begroting bevat tevens een veiligheidsmarge van 8,5% van de totale opbrengsten per jaar voor de gevolgen van toegekende bezwaren, oninbaar en als de eigenaren niet bij leegstand aansprakelijk worden gesteld de eventuele faillissementen (e.d.) in het BIZ gebied. De BIZ-subsidie is niet met BTW belast. Na aftrek van perceptiekosten resteert een te besteden bedrag van circa € 229.000,--. (Inclusief 8,5% buffer)

In geval van leegstand op de peildatum wordt niet de gebruiker, maar de eigenaar van de bedrijfsruimte belast.

De bijdrage per heffingsplichtige is gekoppeld aan de WOZ-waarde van het bedrijfspand en wordt door de gemeente geïnd. De indeling en de bijbehorende bijdrage is als volgt:

<i>WOZ-waarde pand (in EUR)</i>	<i>BIZ- bijdrage per ondernemer 2016</i>
minder dan 200.000	€ 225,-
200.001– 350.000	€ 385,-
350.001 - 500.000	€ 585,-
500.001– 750.000	€ 810,-
750.000 - 1 miljoen	€ 990,-
meer dan 1 miljoen	€ 1.170,-

Vertrek van ondernemers

In geval van tussentijds vertrek van een ondernemer het BIZ gebied, krijgt men geen geld terug.

3.3 Overschotten

Indien aan het eind van een subsidieperiode een deel van de op die periode betrekking hebbende BIZ-subsidie niet is besteed, kan dat deel worden verschoven naar de volgende periode. Als er geen derde BIZ-periode komt na 2020, zal de SCH het niet bestede bedrag, na aftrek van alle door de

gemeente goedgekeurde kosten, naar rato terugbetalen aan de heffingsplichtigen die voor de laatste subsidieperiode de BIZ-bijdrage hebben betaald.

Bijlagen

BIJLAGE 1 : lijst heffingsplichtigen

R	N	S	H	T	BR
		TRAAT	UISNR	OEV	ANCHE

BIJLAGE 2: UITVOERINGSOVEREENKOMST

<VOEG UITVOERINGSOVEREENKOMST IN>

BIJLAGE 3: VERORDENING

<VOEG BIZ-VERORDENING IN>

BIJLAGE 4: STATUTEN

<VOEG TEKST OF KOPIE STATUTEN IN>

BIJLAGE 5: BIZ KAART

BIZ kaart: Invoegen van de BIZ Kaart met afbakening

Aan het college van Burgemeester en Wethouders
Gemeente Hengelo

Datum 8 oktober 2015

Aanbiedingsbrief

Geachte leden van het college van Burgemeesters en Wethouders van de gemeente Hengelo,

Vijf jaar geleden is in Hengelo een bedrijveninvesteringszone (BIZ) opgericht. De bedrijveninvesteringszone heeft het nodige gebracht:

- de beleving voor de consument van het centrum wordt vergroot door het groen/plantenbakken in de zomermaanden en de sfeerverlichting tijdens de wintermaanden;
- vanuit de BIZ zijn evenementen en activiteiten in het centrum financieel ondersteund, met mankracht of door de SCH zelf georganiseerd en uitgevoerd. Bestaande activiteiten zijn versterkt en nieuwe evenementen zijn ontwikkeld zoals de Zomermarkt in juli, de maandelijkse Noabermarkt, sfeeracties tijdens de koopzondagen en op zaterdag en tijdens de decembermaand.
- op initiatief van de SCH is het plan Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo ontwikkeld en is de uitvoering in gang gezet;
- De Hengelose politiek (College van B&W en de gemeenteraad) heeft expliciet aangegeven het TBH rapport te omarmen, waarderen en aan te sluiten;
- Het verhogen van het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte is een gemeentelijke ambitie die voortkomt uit de visie Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo. In de eerste helft van 2016 gaat de gemeente bekijken hoe deze verhoogde ambitie te realiseren is en treedt met de SCH en andere binnenstadspartners in overleg om de mogelijkheden hiertoe te bespreken. De uitkomsten hiervan worden in het college teruggelegd.
- om een deel van de leegstand op te lossen en ondernemers met onderscheidende concepten in het centrum te huisvesten is het Win je Winkel project gestart;
- de Stichting Centrummanagement Hengelo heeft er voor gezorgd dat ons centrum en de activiteiten onder de aandacht komen via advertenties, spandoeken en posters;
- de verhoudingen tussen ondernemers en de gemeente zijn aanzienlijk verbeterd waardoor een constructieve samenwerking tot stand is gekomen;
- de contacten met vastgoedeigenaren zijn verbeterd en geïntensiveerd;
- we zijn DÉ gesprekspartner voor allerlei organisaties op het gebied van horeca, detailhandel en retail;
- het centrum wordt steeds beter schoongemaakt en is veiliger door de initiatieven vanuit het Keurmerk Veilig Ondernemen. We hebben inmiddels de derde ster bereikt. Een kwaliteitskeurmerk dat aangeeft dat we goed bezig zijn;
- een centrummanager die als spin in het web de lijntjes verbindt.

Al deze zaken zouden zonder de BIZ niet van de grond gekomen zijn. De BIZ garandeert namelijk dat alle ondernemers meebetalen. Ondanks deze successen zijn er nog voldoende uitdagingen.

De leegstand is blijvend hoog, veel consumenten weten Hengelo nog niet te vinden. Ondanks alle inspanningen van ondernemers, vastgoedeigenaren, gemeente en de Stichting Centrummanagement Hengelo moeten we constateren dat het bezoekersaantal in ons centrum terugloopt en de concurrentie (on- en offline) is stevig.

Daarom wil het bestuur van de Stichting Centrummanagement Hengelo via een nieuwe bedrijveninvesteringszone voor gebruikers/ondernemers en vastgoedeigenaren de samenwerking in het centrum verder verbeteren, het activiteitenprogramma versterken en dit alles op een structurele en professionele wijze organiseren. In het bijgevoegde BIZ - ondernemersplan van de Stichting Centrummanagement Hengelo is dit nader uitgewerkt.

In geval van leegstand kwam de bijdrage voor de gebruiker volgens de 'spelregels' voor de BIZ 2011 – 2015 terecht bij de eigenaar. Gezien de omvangrijke leegstand betekende dit dat een groot deel van de eigenaren ook werd betrokken bij de BIZ. Vanuit de samenwerking met de eigenaren en de VCOH is het plan Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo ontstaan. Dit plan laat zien dat samenwerking loont en dat ook vastgoedeigenaren een belangrijke rol hebben in het versterken van de binnenstad. Om de samenwerking te intensiveren en de VCOH een bedrijveninvesteringszone wil realiseren voor vastgoedeigenaren, is de Stichting Bedrijfsinvesteringszone pandeigenaren Hengelo opgericht. Als bijlage het BIZ - ondernemersplan en de oprichtingsakte van de stichting Bedrijfsinvesteringszone pandeigenaren Hengelo.

Beide BIZ - ondernemersplannen zijn opgesteld vanuit een werkgroep met vertegenwoordigers van de SCH en de VCOH. De werkgroep heeft input geleverd voor de BIZ- ondernemersplannen waarvoor ook (vertegenwoordigers van) de achterbannen zijn gepolst via gesprekken met ondernemers, vastgoedeigenaren en een enquête onder de leden van de VCOH. De plannen kunnen dus rekenen op het nodige draagvlak.

Graag geven wij u een nadere toelichting,

Met vriendelijke groet,

Henk Dassen
Voorzitter SCH

Sieger Wijnsma
Voorzitter VCOH

De raad van de gemeente Hengelo

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 20 oktober 2015;

gelet op de artikelen 1, eerste en derde lid, 2, eerste en tweede lid, 3, eerste lid, en 7, eerste en vierde lid, van de Wet op de bedrijveninvesteringszones;

gezien de uitvoeringsovereenkomst van **xx oktober / november 2015** gesloten met de Stichting Centrummanagement Hengelo;

besluit vast te stellen de Verordening bedrijveninvesteringszone gebruikers Binnenstad Hengelo 2016-2020.

Artikel 1 Begripsomschrijvingen

Deze verordening verstaat onder:

- bedrijveninvesteringszone: het bij deze verordening aangewezen gebied in de gemeente waarbinnen de BIZ-bijdrage wordt geheven. Het aangewezen gebied is vermeld op de bij deze verordening behorende en daarvan deel uitmakende kaart;
- college: college van burgemeester en wethouders van de gemeente;
- uitvoeringsovereenkomst: tussen de gemeente en Stichting Centrummanagement op **xx oktober / november 2015** gesloten overeenkomst als bedoeld in artikel 7, derde lid, van de wet;
- wet: Wet op de bedrijveninvesteringszones.

HOOFDSTUK II BELASTINGBEPALINGEN

Artikel 2 Belastbaar feit en aard van de belasting

1. Onder de naam 'BIZ-bijdrage' wordt jaarlijks een directe belasting geheven ter zake van binnen de bedrijveninvesteringszone gelegen onroerende zaken die op grond van artikel 220a Gemeentewet niet in hoofdzaak tot woning dienen.
2. De BIZ-bijdrage wordt geheven ter bestrijding van de kosten die zijn verbonden aan activiteiten in de openbare ruimte en op internet, die zijn gericht op het bevorderen van de leefbaarheid of de veiligheid in de bedrijveninvesteringszone of de ruimtelijke kwaliteit of de economische ontwikkeling van de bedrijveninvesteringszone.

Artikel 3 Belastingobject

Belastingobject is de onroerende zaak bedoeld in artikel 16 van de Wet waardering onroerende zaken.

Artikel 4 Belastingplicht

1. De BIZ-bijdrage wordt geheven van de gebruiker, zijnde degene die bij het begin van het kalenderjaar al dan niet krachtens eigendom, bezit, beperkt recht of persoonlijk recht een in de bedrijveninvesteringszone gelegen belastingobject gebruikt;
2. Voor de toepassing van dit artikel wordt:
 - a. gebruik door degene aan wie een deel van een belastingobject in gebruik is gegeven, aangemerkt als gebruik door degene die dat deel in gebruik heeft gegeven; degene die het deel in gebruik heeft gegeven, is bevoegd de BIZ-bijdrage als zodanig te verhalen op degene aan wie dat deel in gebruik is gegeven;
 - b. het ter beschikking stellen van een belastingobject voor volgtijdig gebruik aangemerkt als gebruik door degene die dat belastingobject ter beschikking heeft gesteld; degene die het belastingobject ter beschikking heeft gesteld is bevoegd de BIZ-bijdrage als zodanig te verhalen op degene aan wie dat belastingobject ter beschikking is gesteld.
3. Indien een belastingobject bij het begin van het kalenderjaar geen gebruiker kent, wordt de van de gebruiker te heffen BIZ-bijdrage geheven van de eigenaar. Voor de toepassing van dit onderdeel wordt als eigenaar aangemerkt degene die bij het begin van het kalenderjaar als zodanig in de basisregistratie kadaster is vermeld, tenzij blijkt dat hij op dat tijdstip geen genothebbende krachtens eigendom, bezit of beperkt recht is.

Artikel 5 Maatstaf van heffing

1. De BIZ-bijdrage wordt geheven naar de op de voet van hoofdstuk IV van de Wet waardering onroerende zaken voor het belastingobject vastgestelde waarde zoals deze geldt voor het kalenderjaar.
2. Indien met betrekking tot het belastingobject geen waarde is vastgesteld op de voet van hoofdstuk IV van de Wet waardering onroerende zaken wordt de heffingsmaatstaf van dat belastingobject bepaald met toepassing van artikel 6, alsmede met overeenkomstige toepassing van het bepaalde bij of krachtens de artikelen 17, 18 en 20, tweede lid, van de Wet waardering onroerende zaken.

Artikel 6 Vrijstellingen

1. In afwijking in zoverre van artikel 5 wordt bij de bepaling van de heffingsmaatstaf buiten aanmerking gelaten, voor zover dit niet al is gebeurd bij de bepaling van de in dat artikel bedoelde waarde, de waarde van:
 - a. voor de land- of bosbouw bedrijfsmatig geëxploiteerde cultuurgrond, daaronder mede begrepen de open grond, alsmede de ondergrond van glasopstanden, die bedrijfsmatig aangewend wordt voor de kweek of teelt van gewassen, zonder daarbij de ondergrond als voedingsbodem te gebruiken;
 - b. glasopstanden, die bedrijfsmatig worden aangewend voor de kweek of teelt van gewassen, voor zover de ondergrond daarvan bestaat uit de in onderdeel a bedoelde grond;
 - c. onroerende zaken die in hoofdzaak zijn bestemd voor de openbare eredienst of voor het houden van openbare bezinningssamenkomsten van levensbeschouwelijke aard, een en ander met uitzondering van delen van zodanige onroerende zaken die dienen als woning;
 - d. één of meer onroerende zaken die deel uitmaken van een op de voet van de Natuurschoonwet 1928 aangewezen landgoed dat voldoet aan de voorwaarden genoemd in artikel 8 van het Rangschikkingsbesluit Natuurschoonwet 1928 , met uitzondering van de daarop voorkomende gebouwde eigendommen;

- e. natuurterreinen, waaronder mede worden verstaan duinen, heidevelden, zandverstuivingen, moerassen en plassen, die door rechtspersonen met volledige rechtsbevoegdheid welke zich uitsluitend of nagenoeg uitsluitend het behoud van natuurschoon ten doel stellen, beheerd worden;
 - f. openbare land- en waterwegen en banen voor openbaar vervoer per rail, een en ander met inbegrip van kunstwerken;
 - g. waterverdedigings- en waterbeheersingswerken die worden beheerd door organen, instellingen of diensten van publiekrechtelijke rechtspersonen, met uitzondering van de delen van zodanige werken die dienen als woning;
 - h. werken die zijn bestemd voor de zuivering van riool- en ander afvalwater en die worden beheerd door organen, instellingen of diensten van publiekrechtelijke rechtspersonen, met uitzondering van de delen van zodanige werken die dienen als woning;
 - i. werktuigen die van een onroerende zaak kunnen worden afgescheiden zonder dat beschadiging van betekenis aan die werktuigen wordt toegebracht en die niet op zichzelf als gebouwde eigendommen zijn aan te merken.
2. In afwijking in zoverre van artikel 5 wordt bij de bepaling van de heffingsmaatstaf voor de BIZ-bijdrage van de gebruiker buiten aanmerking gelaten de waarde van gedeelten van het belastingobject die in hoofdzaak tot woning dienen dan wel in hoofdzaak dienstbaar zijn aan woondoeleinden.

Artikel 7 Tarief BIZ-bijdrage

1. Het tarief van de BIZ-bijdrage bedraagt bij een waarde van:

meer dan	tot en met	in 2016	2017	2018	2019	2020
€ 0	€ 200.000	€ 225	€ 230	€ 235	€ 240	€ 245
€ 200.000	€ 350.000	€ 385	€ 393	€ 401	€ 409	€ 417
€ 350.000	€ 500.000	€ 585	€ 597	€ 609	€ 621	€ 633
€ 500.000	€ 750.000	€ 810	€ 826	€ 843	€ 860	€ 877
€ 750.000	€ 1.000.000	€ 990	€ 1.010	€ 1.030	€ 1.051	€ 1.072
€ 1.000.000	of meer	€ 1.170	€ 1.193	€ 1.217	€ 1.241	€ 1.266

2. Voor belastingbedragen tot €10 vindt geen invordering plaats. Voor de toepassing van de vorige volzin wordt het totaal van de op een aanslagbiljet verenigde verschuldigde bedragen aangemerkt als één belastingbedrag.

Artikel 8 Wijze van heffing

De BIZ-bijdrage wordt jaarlijks bij wege van aanslag geheven.

Artikel 9 Termijnen van betaling

1. De aanslagen moeten worden betaald uiterlijk twee kalendermaanden na de op het aanslagbiljet vermelde dagtekening.
2. In afwijking van het eerste lid kunnen op verzoek van de belastingplichtige de aanslagen worden betaald in zoveel gelijke termijnen als er na de dagtekening van het aanslagbiljet nog maanden in het kalenderjaar overblijven, met dien verstande dat het aantal termijnen ten minste twee bedraagt en maximaal 10, indien aan het navolgende wordt voldaan:

- a. het totaal bedrag van de op één aanslagbiljet verenigde aanslagen BIZ-bijdragen of andere belastingen moet minder zijn het maximumbedrag genoemd in de voor dat belastingjaar geldende verordening onroerendezaakbelastingen;
 - b. de verschuldigde bedragen moeten door middel van automatische betalingsincasso van de betaalrekening van de belastingschuldige kunnen worden afgeschreven. De eerste termijn vervalt één maand na de dagtekening van het aanslagbiljet en elk van de volgende termijnen telkens een maand later.
3. De Algemene termijnenwet is niet van toepassing op de in het eerste lid gestelde termijnen.

Artikel 10 Looptijd belastingheffing

De BIZ-bijdrage wordt ingesteld voor een periode van 5 jaar.

Artikel 11. Nadere regels door het dagelijks bestuur van het Gemeentelijk Belastingkantoor Twente

Het dagelijks bestuur van het Gemeentelijk Belastingkantoor Twente kan nadere regels stellen met betrekking tot de heffing en de invordering van de BIZ-bijdrage.

HOOFDSTUK III SUBSIDIEBEPALINGEN

Artikel 12 Aanwijzing stichting

De Stichting Centrummanagement Hengelo wordt aangewezen als de stichting als bedoeld in artikel 7 van de wet.

Artikel 13 Buiten toepassing algemene subsidieverordening

Op de subsidie bedoeld in artikel 14 is de algemene subsidieverordening van de gemeente Hengelo niet van toepassing.

Artikel 14 Grondslag en subsidievaststelling

1. Het college is bevoegd subsidie te verstrekken voor activiteiten in de openbare ruimte en op internet, die zijn gericht op het bevorderen van de leefbaarheid of de veiligheid in de bedrijveninvesteringszone of de ruimtelijke kwaliteit of de economische ontwikkeling van de bedrijveninvesteringszone.
2. De subsidie voor de uitvoering van de activiteiten die zijn opgenomen in de uitvoeringsovereenkomst wordt verstrekt aan de in artikel 12 aangewezen stichting.
3. De subsidie bedraagt maximaal het bedrag van de jaarlijks te ontvangen BIZ-bijdragen, nadat daarop de perceptiekosten met een maximum van 1,5% van de beoogde subsidie als bedoeld in lid 2, in mindering zijn gebracht.
4. Voor zover dit niet reeds is geschied in de uitvoeringsovereenkomst, kan het college nadere regels stellen met betrekking tot de verplichtingen van de subsidie-ontvanger.

HOOFDSTUK IV SLOTBEPALINGEN

Artikel 15. Inwerkingtreding

1. Deze verordening treedt in werking met ingang van de tweede dag nadat het college heeft bekendgemaakt dat van voldoende steun als bedoeld in artikel 4 van de wet is gebleken.
2. De datum van ingang van de heffing is 1 januari 2016

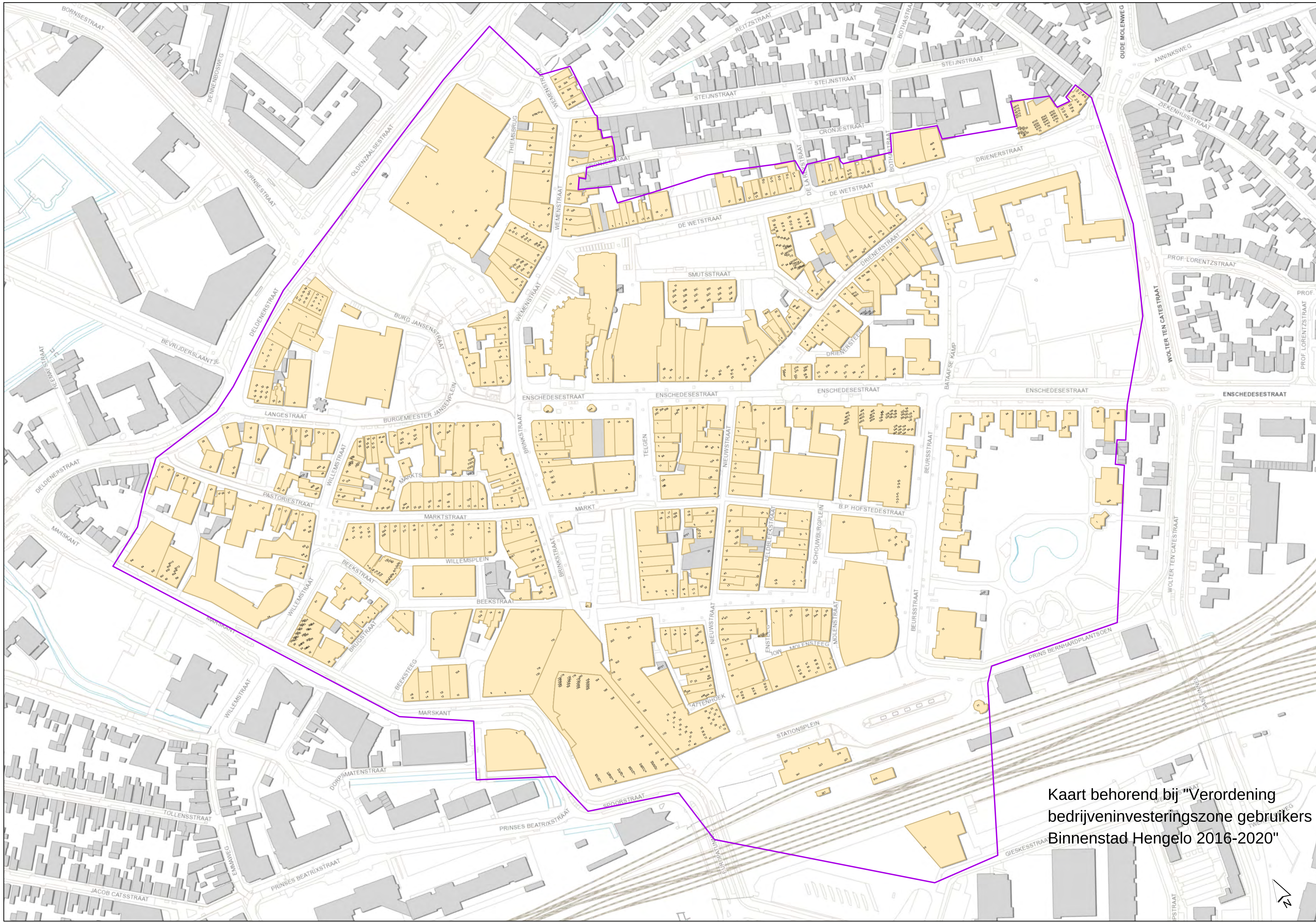
Artikel 16. Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als: Verordening bedrijveninvesteringszone gebruikers Binnenstad Hengelo 2016-2020.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 18 november 2015.

De voorzitter,

De griffier,



Kaart behorend bij "Verordening
bedrijveninvesteringszone gebruikers
Binnenstad Hengelo 2016-2020"



Datum 12 oktober 2015
Onderwerp Achtergrondinformatie Wet op de Bedrijveninvesteringszones

**Ruimtelijke en Economische
Ontwikkelingen**

Postbus 18
7550 AA Hengelo

Per 1 januari 2015 is de nieuwe wetgeving Bedrijven Investerings Zone (BIZ) een feit. De BIZ heeft zich de afgelopen jaren bewezen als een effectief instrument voor de financiering van gezamenlijke activiteiten van ondernemers. Tevens werkt het als bindmiddel tussen individuele ondernemers en gaat het 'freeriders' gedrag tegen.

Wat is een bedrijveninvesteringszone?

Een bedrijveninvesteringszone (BIZ) is een afgebakend gebied zoals een winkelstraat of een bedrijventerrein waarin ondernemers en/of vastgoedeigenaren samen investeren. Zij ontwikkelen daarvoor samen een plan om de kwaliteit van hun bedrijfsomgeving te verbeteren. Dit plan geeft inzicht in de activiteiten die worden opgepakt, de organisatie, de werkwijze en welke begroting daarbij hoort. Op het moment dat het plan kan rekenen op voldoende draagvlak, kunnen de ondernemers en/of eigenaren de gemeente vragen om via een heffing de benodigde middelen bij elkaar te brengen. Zij betalen dan deze verplichte heffing aan de gemeente. De heffing kan bestaan uit een vast of gedifferentieerde bijdrage. De opbrengst daarvan wordt in de vorm van een subsidie uitgekeerd aan de BIZ-stichting.

De BIZ is geen belastingmaatregel in klassieke vorm. De gelden worden voor en door de ondernemers en/of eigenaren ingezet. De BIZ kan ook niet als vervanging van gemeentelijke investeringen dienen. Afspraken over de gemeentelijke inzet worden via zogenoemde Service Level Agreements (SLA's) vastgelegd. De gemeenteraad stelt een bedrijveninvesteringszone in. Zij doet dat alleen op verzoek van de ondernemers en/of eigenaren en nadat een grote meerderheid van hen zich in een schriftelijke stemming hiervoor heeft uitgesproken.

Een meerderheid wordt bereikt indien:

- De respons bij de draagvlakmeting minimaal 50% bedraagt;
- Van de respondenten 2/3 voor invoering van de BI-Zone stemt;
- De voor-stemmers vertegenwoordigen meer WOZ-waarde dan de tegenstemmers (indien hiervoor een gedifferentieerde bijdrage geldt, afhankelijk van de WOZ-waarde)

De voordelen van de BIZ zijn:

- alle ondernemers en/of eigenaren betalen mee;
- de BIZ geldt voor vijf jaar en biedt kansen voor langjarig investeren;
- collectieve investeringen komen makkelijker van de grond;
- er worden afspraken gemaakt met de gemeente via een uitvoeringsovereenkomst over verantwoordelijkheden en inzet in het gebied;
- professionele samenwerking.

Uitvoeringsovereenkomst

Stichting Centrummanagement Hengelo – Gemeente Hengelo

Partijen:

1. De Stichting Centrummanagement Hengelo, gevestigd te Hengelo, ten deze vertegenwoordigd door de voorzitter van het bestuur, de heer H.Dassen, hierna te noemen: 'de stichting', en
2. De gemeente Hengelo, gevestigd te Hengelo, Burgemeester Jansenplein 1, ten deze krachtens het bepaalde in artikel 171, lid 2 Gemeentewet vertegenwoordigd door de heer SWJG Schelberg, burgemeester, handelend ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van Hengelo, hierna te noemen: 'de gemeente.'

Overwegingen:

- In het kader van de Experimentenwet op de bedrijveninvesteringszones hebben de binnenstad ondernemers in het jaar 2010 de stichting opgericht. De stichting heeft als statutaire doelstelling:
 - o het versterken van het centrum in Hengelo (de BI-Zone) als plaatselijk en regionaal centrum op het gebied van de detailhandel, dienstverlening en horeca, via het uitvoeren van activiteiten die zijn gericht op het bevorderen van leefbaarheid, veiligheid, ruimtelijke kwaliteit of een ander mede publiek belang in de openbare ruimte;
 - o het verbeteren van het vestigings- en verblijfsklimaat in het centrum;
 - o voorts al hetgeen met een en ander rechtstreeks of zijdelings verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn, alles in de ruimste zin des woords.
- De Experimentenwet op de bedrijveninvesteringszones inmiddels is vervangen door de Wet op de Bedrijveninvesteringszones.
- Het centrum van Hengelo een BI-Zone kent op basis van de verordening BI-Zone Centrum 2011 en de werking en uitvoering daarvan succesvol is.
- De wens van zowel de stichting als de gemeente is om het centrum van Hengelo een structurele economische kwaliteitsimpuls te blijven geven en het voor de bezoeker van Hengelo aantrekkelijker te maken het centrum te bezoeken;
- Ter uitvoering van de gemeentelijke verordening als bedoeld in artikel 1 van de Wet op de bedrijveninvesteringszones gaan partijen hierbij een uitvoeringsovereenkomst aan, op grond waarvan de stichting verplicht is het businessplan, dat bij deze overeenkomst is gevoegd, ten uitvoer te brengen en de gemeente subsidie verleent.

Komen het volgende overeen:

Artikel 1 - Begripsbepalingen

In deze overeenkomst wordt verstaan onder:

1. Businessplan: het door de Stichting Centrummanagement Hengelo op 8 oktober 2015 ingediende projectvoorstel bij de gemeente Hengelo. Dit plan is onderdeel van deze overeenkomst en als bijlage bijgevoegd. Dit plan kent de naam: 'Ondernemersplan Stichting Centrummanagement Hengelo 2016-2020.'
2. BI-Zone: het gebied dat aangemerkt dient te worden voor een BI-Zone is aangewezen binnen de paarse belijning op de kaart zoals deze bij deze overeenkomst is gevoegd.
3. Het College: burgemeester en wethouders van Hengelo.
4. Perceptiekosten: kosten die de gemeente maakt bij de heffing en invordering van de BIZ-bijdragen.
5. Verordening: de Verordening bedrijveninvesteringszone gebruikers Binnenstad Hengelo 2016-2020.
6. De wet: Wet op de bedrijveninvesteringszones.

Artikel 2 – Verordening en draagvlak

1. De gemeenteraad zal uiterlijk 18 november 2015 worden voorgesteld een Verordening BI-zone vast te stellen, zoals bedoeld in artikel 1 van de Wet.

2. Het college zal in week 48 en 49 van het jaar 2015 een draagvlakmeting uitvoeren zoals bedoeld in artikel 4, lid 1 van de Wet om te onderzoeken of er voldoende steun bestaat voor de heffing van de BIZ-bijdrage onder de bijdrageplichtigen. Het college stelt hiertoe een reglement vast.

Artikel 3

De stichting zal zich blijvend inspannen om bij de ondernemers in het centrum draagvlak en betrokkenheid te creëren voor de uit te voeren acties voortvloeiend uit het businessplan. Periodiek zal de stichting hiertoe nieuwsbrieven verspreiden, bijeenkomsten organiseren en informatie via de website bij de ondernemers onder de aandacht brengen.

Artikel 4

Indien er onvoldoende draagvlak voor deze BIZ blijkt te zijn, zal de gemeente zich samen met de stichting inspannen om, na evaluatie van het doorlopen traject, op een andere wijze een ondernemersfonds te vormen, welke kan worden ingezet voor de uitvoering van een meerjarenbeleidplan voor het centrum.

Artikel 5

1. De stichting verbindt zich jegens de gemeente om het businessplan ten uitvoer te brengen in de BI-Zone. De stichting heeft als doel, krachtens haar statuten, om namens de ondernemers in het centrum van Hengelo, Hengelo op de kaart te zetten en meer bezoekers naar het centrum te trekken. Hiertoe zal de stichting zich bezighouden met onder andere onderstaande werkvelden:
 - Promotie van het centrum en sponsoring of organisatie van aansprekende evenementen;
 - Vergroten van de sfeer in de binnenstad met groen en verlichting;
 - Aanpak van leegstand;
 - Een schone en nette binnenstad voor de bezoekers
 - Uitvoering van de visie Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo
2. De uitvoering van het businessplan zal starten op 1 januari 2016 en eindigen op 31 december 2020.
3. De stichting en gemeente overleggen ten minste twee keer per jaar op bestuurlijk niveau over de voortgang van de uitvoering van het businessplan.

Artikel 6

1. De stichting legt jaarlijks voor 1 mei schriftelijk rekening en verantwoording af aan de gemeente over het in het voorafgaande jaar gevoerde beleid in de vorm van een financieel en inhoudelijk verslag.
2. Binnen zes weken na ontvangst van het jaarverslag stelt het college de hoogte van de BIZ-subsidie over het voorgaande subsidiejaar definitief vast.
3. Voorts wordt jaarlijks voor 1 november voor het daaropvolgende subsidiejaar een begroting en jaarplan aan de gemeente overgelegd.
4. De subsidie zal door het college betaalbaar worden gesteld overeenkomstig artikel 7 van deze uitvoeringsovereenkomst. De stichting zal hiertoe jaarlijks voor het opvolgende jaar tijdig een aanvraag toe indienen. Dit laatste gebeurt uiterlijk tezamen met de in lid 3 genoemde stukken.
5. De Algemene Subsidieverordening van de gemeente Hengelo is hierbij niet van toepassing.

Artikel 7

1. De subsidie wordt, in elk jaar waarin de BIZ-bijdrage wordt geheven, jaarlijks door het college betaalbaar gesteld in maximaal vier termijnen, met inachtneming van het bepaalde in de volgende leden.
2. Het totaal van de vier jaarlijkse termijnen bedraagt ten hoogste het bedrag van de BIZ-bijdragen die in het betreffende jaar worden geïnd, verminderd met de in het betreffende jaar gemaakte perceptiekosten voor de heffing en invordering van de BIZ-bijdragen.
3. De hoogte van de perceptiekosten bedraagt ten hoogste 1,5 % van de door het GBT opgelegde BIZ-bijdragen.
4. Het totaal van de vier jaarlijkse termijnbedragen worden als volgt betaalbaar gesteld:
 - a. voor 28 februari van het betreffende jaar: 50% van de beoogde BIZ-bijdragen voor dat jaar;

- b. in juni van het betreffende jaar: 75% van de beoogde BIZ-bijdragen voor dat jaar, verminderd met het bedrag dat op voet van sub a van dit lid betaalbaar is gesteld én verminderd met de voorlopig gecalculeerde in dat jaar gemaakte perceptiekosten.
 - c. in oktober van het betreffende jaar wordt de eventuele meeropbrengst, tot op dat moment in het kalenderjaar, van de BIZ-bijdragen, ten opzichte van het bedrag dat op voet van sub a en b betaalbaar is gesteld, betaalbaar gesteld.
 - d. het restant zal, na definitieve calculatie met inachtneming van het bepaalde in het tweede lid, zo spoedig mogelijk na 31 december van het betreffende jaar, betaalbaar worden gesteld, doch uiterlijk voor 31 januari van het daaropvolgende kalenderjaar.
5. Gemeente en stichting treden elk kwartaal met elkaar in overleg over de opbrengsten van de BIZ en mutaties in de BI-Zone. Hiertoe kan in overleg tijdig een zo goed mogelijke inschatting van de BIZ-opbrengst worden gemaakt. Deze inschatting kan de stichting gebruiken bij de uitvoering van haar activiteiten en het opstellen van haar begroting.

Artikel 8

De gemeente zal met de stichting in overleg treden hoe een samenwerkingsvorm bereikt kan worden om de uitvoering van de reeds opgestelde visie TBH (Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo), toekomstige ideeën en te besteden middelen zo optimaal mogelijk op elkaar af te stemmen.

Artikel 9

De gemeente zal, gedurende de looptijd van de BIZ het onderhoudsniveau van de openbare ruimte op een voldoende peil houden. De gemeente hanteert hiervoor bepaalde beheerniveaus. Deze zijn vastgesteld in februari 2005, raadsvoorstel 79507 'IBOR Stedelijke Niveau.'

Wanneer diverse structuurelementen worden gekoppeld aan de hoofdgroepen van beheer en onderhoud ontstaat het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte. Voor de binnenstad zijn deze als volgt:

Structuurelement	Verhardingen	Terreinelementen	Groenvoorzieningen	Netheid
Binnenstad	Basis	Basis	Basis	Hoog

Uitleg

Basis: Onderhoud op basisniveau heeft als doel het op de langere termijn instandhouden van voorzieningen en het voorkomen van achterstanden. Achterstanden kunnen gedurende een korte periode voorkomen. Er is enige vervuiling, schade of slijtage.

Hoog: Het beheer en onderhoud richt zich op volledige instandhouding van de kwaliteit van de openbare ruimte. Het algemene beeld is van hoge kwaliteit. De omgeving ziet er verzorgd en goed onderhouden uit. Vervuiling, schade of slijtage komt slechts op beperkte schaal voor.

Hiermee geeft de gemeente uitvoering aan artikel 7, lid 5 van de Wet.

Het verhogen van het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte is een gemeentelijke ambitie die voortkomt uit de visie Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo. De gemeente gaat in de eerste helft van het jaar 2016 bekijken hoe deze verhoogde ambitie te realiseren is en treedt met de SCH en andere binnenstadspartners in overleg om de mogelijkheden hiertoe te bespreken. De uitkomsten hiervan worden in het college teruggelegd.

Hierbij dient opgemerkt te worden dat de gemeente gelijktijdig ook bezig is met het traject 'Samen Verder.' In dit traject trachten de gemeente Hengelo, Hof van Twente en SWB Midden Twente het beheer en onderhoud te bundelen in één organisatie. De ambities die we ten aanzien van het beheer van de openbare ruimte daarin hebben opgenomen gelden ook voor de binnenstad.

Artikel 10

1. Een partij kan met inachtneming van wet- en regelgeving de overeenkomst met onmiddellijke ingang beëindigen door een schriftelijke kennisgeving aan de andere partij, indien één van de volgende situaties zich voordoet:
 - het verkeren in surseance,
 - een faillietverklaring,
 - het niet naar behoren uitvoeren van de uitvoeringsovereenkomst,

- het meer dan de helft vacant zijn van de zetels van het stichtingsbestuur.
- 2. Als de overeenkomst op grond van het voorgaande met onmiddellijke ingang wordt beëindigd, dan zal het college de Raad voorstellen de verordening, zo nodig met terugwerkende kracht, met ingang van de datum van de beëindiging van de overeenkomst, in te trekken. Rechtsgevolg van de ingetrokken verordening met terugwerkende kracht is, dat hetgeen geïnd is, wordt gerestitueerd aan de bijdrageplichtigen. Het restitueren vindt plaats voor zover er dat jaar door de Stichting nog geen kosten zijn gemaakt voor uitvoering van het businessplan en het de perceptiekosten overstijgt. De partijen verplichten zich hierbij jegens elkaar in overleg te treden over de financiële afwikkeling.
- 3. De overeenkomst zal ook eindigen, met als datum 31 december van het jaar van het intrekken van de verordening, indien de verordening wordt ingetrokken met toepassing van artikel 6 lid 1 van de wet.

Artikel 11

Partijen kunnen, voor het overige, de samenwerking tussentijds beëindigen met in achtname van een opzegtermijn van 1 jaar. Indien de samenwerking niet is beëindigd, treden partijen uiterlijk op 1 februari 2020 met elkaar in overleg over de vorm en voorwaarden voor voortzetting van de samenwerking. Daarbij verplichten partijen zich jegens elkaar om ook afspraken te maken over hoe de resterende, op grond van de verordening verkregen middelen, aangewend zullen worden. Het aanwenden van deze middelen zal moeten plaatsvinden binnen de kaders van het businessplan.

Artikel 12

Deze overeenkomst zal uiterlijk eindigen op 31 december 2020.

Artikel 13

Geschillen die voortvloeien uit deze overeenkomst worden voorgelegd aan de bevoegde rechter van de Rechtbank Overijssel te Zwolle.

Artikel 14

Deze overeenkomst komt tot stand onder de opschortende voorwaarde dat de verordening als bedoeld in artikel 1 van de wet uiterlijk 1 januari 2016 van kracht wordt. De datum van inwerkingtreding wordt door het college bepaald door een besluit op voet van artikel 4 en 5 van de verordening.

Aldus overeengekomen en ondertekend op <volgt> ,

Namens de gemeente,
Burgemeester S.W.J.G. Schelberg

Namens de stichting,
Voorzitter H. Dassen

Behandelvorschlag

Onderwerp	Instellen Bedrijven investeringszone <u>eigenaren</u> van objecten van binnenstad voor periode 2016 - 2020.		
Zaaknummer	1099761	Portefeuillehouder	Mariska ten Heuw
Belangrijkste beslis / - besprekspunten	De ruimte die uw Raad heeft op basis van de Wet op de Bedrijveninvesteringszones betreft het bepalen van de wenselijkheid om te komen tot het vaststellen van de verordening voor de BIZ-eigenaren in de binnenstad. Dit oordeel kan onder meer gevormd worden op basis van de <u>aanbiedingsbrief</u> en <u>businessplan</u> van de SBH dat bij dit voorstel is gevoegd. Het college is van mening dat, onder meer door de prioriteit die de Hengelose binnenstad op dit moment kent én de door de SBH ingediende aanvraag tot een BIZ, de gemeente dit verzoek moet faciliteren. Indien uw Raad besluit de verordening niet vast te stellen, heeft dit tot gevolg dat er per 1 januari 2016 geen BIZ voor eigenaren in de binnenstad van Hengelo gerealiseerd kan worden.		
Historie	De gemeente Hengelo kent op dit moment een BI-Zone voor de gebruikers van een groot deel van onze binnenstad. Deze BI-Zone is in het jaar 2011 ingesteld voor een periode van 5 jaar tot en met het jaar 2015. Door een toename van leegstand zijn ook steeds meer eigenaren betrokken in de huidige BIZ. Hiertoe heeft de Vereniging van eigenaren Commercieel Onroerend goed Hengelo (VCOH) samen met de SCH een verzoek voor een nieuw in te stellen BIZ, voor eigenaren in de binnenstad, bij het college neergelegd. Het college heeft dit verzoek in haar vergadering van 20 oktober 2015 behandeld en stelt middels dit voorstel aan de Raad voor om de benodigde verordening vast te stellen.		

Politieke Markt	Datum 3 november			
Voorzitter	Griffiemedewerker	Zaal	Domein	Duur
Wiert Wiertsema	Leo Nijland	S210		60 min
Doel van de sessie	Oordeelsvorming ter voorbereiding op besluitvorming in de raad.			
Behandeladvies	De raad wordt gevraagd om de verordening voor een Bedrijven investeringszone voor eigenaren in de binnenstad, vast te stellen. Aan de deelnemers van de Politieke Markt wordt om een standpunt gevraagd.			
Spreekrecht publiek	ja		duur: max. 5 minuten per spreker.	

Raad	Datum 18 november 2015	
Doel van de sessie	besluitvorming	
Behandeladvies	Gezien de behandeling in de Politieke Markt als besprekspunt agenderen	
Spreekrecht publiek	nee	

RAADSBSLUIT

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
1099761	Ordelman, Jeannet	RU-REO	Mariska ten Heuw
ONDERWERP			
Instellen Bedrijven investeringszone eigenaren van objecten van binnenstad voor periode 2016 - 2020.			



DE RAAD VAN DE GEMEENTE HENGelo BESLUIT:

- De "Verordening bedrijveninvesteringszone eigenaren centrum Hengelo 2016-2020" vast te stellen onder de voorwaarde dat het college een besluit neemt tot inwerkingtreding na blijk van voldoende draagvlak volgens artikel 5 van de Wet op de Bedrijveninvesteringszones.

PUBLIEKSVRIENDELIJKE SAMENVATTING

In het jaar 2011 is in de binnenstad een bedrijveninvesteringszone (BIZ) ingesteld. De Stichting Centrummanagement Hengelo (SCH) heeft de afgelopen vijf jaren uitvoering gegeven aan het businessplan waarmee activiteiten op het gebied van schoon, heel en veilig in de binnenstad hebben plaatsgevonden. De SCH heeft als doel om namens de ondernemers het centrum van het Hengelo op de kaart te zetten en meer bezoekers naar het centrum van Hengelo te trekken. Door een toename van leegstand zijn ook steeds meer eigenaren betrokken in de huidige BIZ. Hiertoe heeft de VCOH samen met de SCH een verzoek voor een nieuw in te stellen BIZ, voor eigenaren in de binnenstad, bij het college neergelegd. De inmiddels permanente Wet op de Bedrijveninvesteringszones biedt het college de mogelijkheid aan dit verzoek gehoor te geven en daarom stelt het college de Raad voor de benodigde "Verordening bedrijveninvesteringszone eigenaren centrum Hengelo 2016-2020" vast te stellen. Wanneer de Raad de verordening besluit vast te stellen, doet zij dit onder de voorwaarde dat het college hiertoe een draagvlakmeting uitvoert onder de beoogde bijdrageplichtigen. De verordening treedt vervolgens alleen in werking indien er sprake is van voldoende draagvlak.

DE GEMEENTERAAD VAN HENGelo,

DATUM

De griffier

De voorzitter

RAADSADVIES

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
1099761	Hartendorp, Coen	RU-REO	Mariska ten Heuw
ONDERWERP			
Instellen Bedrijven investeringszone eigenaren van objecten van binnenstad voor periode 2016 - 2020.			



PROGRAMMA / FACET-AGENDA

04 - Naar een aantrekkelijke binnenstad

AANLEIDING, DOEL EN WAT GING ER AAN VOORAF

Aanleiding

Op basis van de Experimentenwet BI-Zones kent de gemeente Hengelo op dit moment een BI-Zone voor de gebruikers van een groot deel van onze binnenstad. Deze BI-Zone is in het jaar 2011 ingesteld voor een periode van 5 jaar tot en met het jaar 2015. Door een toename van leegstand zijn ook steeds meer eigenaren betrokken in de huidige BIZ. Hiertoe heeft de Vereniging van eigenaren Commercieel Onroerend goed Hengelo (VCOH) samen met de SCH een verzoek voor een nieuw in te stellen BIZ, voor eigenaren in de binnenstad, bij het college neergelegd. Het college heeft dit verzoek in haar vergadering van 20 oktober 2015 behandeld en stelt middels dit voorstel aan uw Raad voor om de benodigde verordening vast stellen.

Doel

Het doel van dit voorstel is een door uw Raad vastgestelde "Verordening bedrijveninvesteringszone eigenaren centrum Hengelo 2016-2020." Daardoor kan het college de verplichte draagvlakmeting uitvoeren onder de beoogde bijdrageplichtigen in de BI-Zone om te bepalen of er voldoende draagvlak bestaat om de verordening per 1 januari 2016 in werking te laten treden.

INHOUD VAN HET VOORSTEL

De VCOH en SCH hebben bij de gemeente een ondernemingsplan ingediend om te komen tot het instellen van een Bedrijveninvesteringszone voor de eigenaren in de binnenstad. Beide stichtingen zien dat het gezamenlijk investeren door alle betrokkenen van essentieel belang is om de aantrekkelijkheid en het economisch functioneren van het Hengelose centrum te versterken. Het instellen van een BIZ voor eigenaren van objecten in de binnenstad draagt bij aan dit doel. Met het realiseren van een BIZ verkrijgt de nieuw op te richten Stichting Bedrijveninvesteringszone pandeigenaren Hengelo (SBH) de komende jaren ook een stevigere positie in de binnenstad bij uitvoeren van gemeenschappelijke plannen, zoals de uitvoering van de Visie Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo.

Op basis van de permanent geworden Wet op de Bedrijveninvesteringszones heeft de gemeente de mogelijkheid om het verzoek van de SBH te faciliteren. In de bijlage bij het raadsvoorstel is aanvullende achtergrondinformatie opgenomen over de achtergrond van de Wet. De SBH meent dat er onder de beoogde bijdrageplichtigen van de nieuwe BI-Zone voldoende draagvlak bestaat voor het ingediende businessplan, dat als bijlage bij het gekoppelde raadsvoorstel is gevoegd. Middels een gemeentelijke bijdrage heeft bureau Seinpost de VCOH en SCH ondersteuning geboden in de vorming van het businessplan. Dit is mede gevormd op basis van de opbrengst van gesprekken die Seinpost heeft gevoerd met belanghebbenden in het beoogde BIZ-gebied.

De "Verordening bedrijveninvesteringszone eigenaren centrum Hengelo 2016-2020" is een uitwerking van het businessplan waarmee de grondslag wordt verkregen voor de heffing van de middelen om de plannen uit te voeren. De SBH wil zich onder andere bezighouden met de onderstaande werkvelden in de BI-Zone:

- Uitvoering van de visie Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo;
- Behartiging van belangen van vastgoedeigenaren;
- Aanpak van leegstand;
- Vergroten van de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte van het centrum;

Om deze activiteiten te financieren is gekozen voor een tijdelijke, met de OZB-belasting te vergelijken, bestemmingsheffing. Per object in het beoogde BIZ gebied geldt een vast tarief. Dit in tegenstelling tot de BIZ tbv gebruikers waar de bijdrage afhankelijk is van de hoogte van de WOZ-waarde.

De hoogte van de BIZ bijdrage bedraagt:

Voor het kalenderjaar	2016	2017	2018	2019	2020
	€ 250	€ 255	€ 260	€ 265	€ 271

Door middel van deze verordening kan de gemeente Hengelo –middels het GBT- het begrote bedrag, om en nabij de € 118.000,- in het jaar 2016 heffen. Bijdrageplichtig zijn de eigenaren van objecten, zoals op 1 januari van het betreffende kalenderjaar bekend, in het BIZ-gebied.

In de verordening staat opgenomen dat het geïnde bedrag minus de perceptiekosten (kosten voor de inning en invordering van de BIZ-bijdrage) als subsidie aan de SBH wordt uitgekeerd. Met de SBH is ten tijde van behandeling in uw Raad een uitvoeringsovereenkomst gesloten waarin de stichting zich verplicht uitvoer te geven aan het ingediende businessplan, waarvoor zij de subsidie zal ontvangen.

Vervolgtraject

Indien uw gemeenteraad op 18 november 2015 in stemt met het voorstel dient het college de wettelijk verplichte draagvlakmeting uit te voeren onder de beoogde bijdrageplichtigen. Bij een positief resultaat van de draagvlakmeting dient het college in het jaar 2015 (15 of 22 december) een besluit te nemen tot het in werking te laten treden van de door uw gemeenteraad aangenomen verordening. Per 1 januari 2016 kan in dat geval gestart worden met de jaarlijkse heffing.

Een positief resultaat tijdens de draagvlakmeting voor de BIZ-eigenaren wordt bereikt wanneer:

- Ten minste de helft van de bijdrageplichtigen zich voor of tegen inwerkingtreding van de verordening heeft uitgesproken;
- Ten minste tweederde deel daarvan zich vóór inwerkingtreding heeft uitgesproken

Indien de uitkomst van de draagvlakmeting niet positief is, dan zal moet het college uw Raad voorstellen de “Verordening bedrijveninvesteringszone eigenaren centrum Hengelo 2016-2020” in te trekken.

In de inmiddels gesloten uitvoeringsovereenkomst met de SBH staat opgenomen dat in dat geval de gemeente zich samen met de stichting zal inspannen om, na evaluatie van het doorlopen traject, op een andere wijze een fonds te vormen, welke kan worden ingezet voor de uitvoering van een meerjarenbeleidplan voor het centrum.

Documenten en besluit

Met dit voorliggende besluit wordt uw Raad gevraagd de benodigde verordening vast te stellen. Deze verordening heeft het college in overleg met het GBT en op basis van de door de VNG-opgestelde modelverordening opgesteld.

Het college heeft tussen behandeling van het voorliggende voorstel in haar vergadering en uw raadsbehandeling de benodigde uitvoeringsovereenkomst gesloten met de SBH. Middels deze wettelijk verplichte overeenkomst verbindt de SBH zich tot het uitvoeren van de activiteiten, genoemd in het ingediende businessplan, waarvoor zij de subsidie zal ontvangen van de gemeente. Dit businessplan is als bijlage bij dit voorstel gevoegd, evenals de kaart waarop zichtbaar is welke objecten zich in het BIZ-gebied bevinden.

Na vaststelling van de verordening in uw Raad dient het college de genoemde draagvlakmeting uit te voeren. Ten behoeve van deze draagvlakmeting is door het college een reglement opgesteld.

Aandachtspunt en BIZ-Gebruikers

Naast de BIZ ten behoeve van eigenaren in de binnenstad wordt ook een BIZ voorbereid voor gebruikers van objecten in de binnenstad. Dit voorstel wordt tegelijkertijd, afzonderlijk, in procedure gebracht.

Gelet op het gelijke gebied waarop deze bedrijveninvesteringszones hun invloed hebben -én de samenwerking tussen stichtingen in de uitvoering- is er een aandachtspunt. Wettelijk bestaat er de mogelijkheid twee investeringszones in te stellen, zowel voor de gebruiker als de eigenaar, in het gelijke gebied, mits er een duidelijk onderscheid bestaat in de betrokken stichting die de verantwoordelijkheid draagt, de uit te voeren activiteiten en de verantwoording daarvan aan de bijdrageplichtigen.

Op basis van de ingediende businessplannen lijkt hieraan te worden voldaan. Bij de communicatie naar de bijdrageplichtigen tijdens de draagvlakmeting én bij eventuele realisatie van één of meerdere bedrijveninvesteringszones dient hier aandacht voor te bestaan. Indien er geen duidelijk onderscheid bestaat tussen de investeringen en uit te voeren activiteiten vanuit de verschillende bedrijveninvesteringszones bestaat er een juridisch afbreukrisico voor de BIZ-regelingen.

BESPREEK- EN BESLISPUNTEN

De ruimte die uw Raad heeft op basis van de Wet op de Bedrijveninvesteringszones betreft het bepalen van de wenselijkheid om te komen tot het vaststellen van de verordening voor de BIZ-eigenaren in de binnenstad. Dit oordeel kan onder meer gevormd worden op basis van de aanbiedingsbrief en businessplan van de SBH dat bij dit voorstel is gevoegd.

Het college is van mening dat, onder meer door de prioriteit die de Hengelose binnenstad op dit moment kent én de door de SBH ingediende aanvraag tot een BIZ, de gemeente dit verzoek moet faciliteren.

Indien uw Raad besluit de verordening niet vast te stellen, heeft dit tot gevolg dat er per 1 januari 2016 geen BIZ voor eigenaren in de binnenstad van Hengelo gerealiseerd kan worden.

FINANCIËLE ASPECTEN

Financiële aspecten

Aan de BIZ-procedure, zoals hierboven geschetst, zijn de kosten onder te verdelen in twee soorten. Enerzijds zijn er de uitvoeringskosten. Dit zijn de kosten voor de uitvoering van de formele draagvlakmeting. Het college moet onder de bijdrageplichtigen navraag doen of er sprake is van voldoende steun voor het instellen van een BI-Zone. De kosten voor het uitvoeren van deze schriftelijke draagvlakmeting, welke worden geraamd op € 2.000, komen voor rekening van de gemeente. Deze kunnen binnen de beschikbare budgetten worden gedekt.

Anderzijds kan er worden gesproken over perceptiekosten. Dit zijn de kosten die door de gemeente – middels het GBT- worden gemaakt bij de heffing en inning van de BIZ-bijdrage. Deze kosten zijn jaarlijks terugkerend. Deze kosten zullen in mindering worden gebracht op de door het college uit te keren BIZ-bijdrage. Met de SCH is overeengekomen dat de gemeente maximaal 1,5% van de opgelegde BIZ-bijdragen(door het GBT) aan perceptiekosten door zal berekenen.

Hierbij kan worden opgemerkt dat alleen de werkelijke geïncasseerde BIZ-bijdragen zullen worden afgedragen, zodat het risico van wanbetaling niet bij de gemeente Hengelo wordt gelegd.

De financiële gevolgen worden, afhankelijk van de uitkomst van de draagvlakmeting (2 x BIZ, 1 x BIZ of geen BIZ), via verzamelwijziging verwerkt in de beleidsbegroting 2016-2019.

Eventuele toekomstige kosten voor de gemeente, bij blijf van mogelijke onvoldoende steun onder de bijdrageplichtigen, zijn het opnieuw uitvoeren van de formele draagvlakmeting. Op verzoek van tenminste 1/5 van de bijdrageplichtigen kan jaarlijks een verzoek worden gedaan tot beëindiging van de ingestelde BI-Zone waarop de gemeente een nieuwe draagvlakmeting moet uitvoeren. Ook deze eventuele meerkosten worden binnen de bestaande budgetten van de gemeente opgevangen.

BIJLAGE(N)

Bijlagen bij het raadsbesluit

- Aanbiedingsbrief
- Ondernemingsplan 2016-2020 Stichting Bedrijfsinvesteringszone pandeigenaren Hengelo
- Verordening bedrijveninvesteringszone eigenaren centrum Hengelo 2016-2020
- Kaart BIZ Eigenaren 2016-2020
- Achtergrondinformatie Bedrijveninvesteringszones
- Uitvoeringsovereenkomst BIZ Eigenaren

Dit raadsadvies is vastgesteld door het college van B & W van Hengelo.

Aan het college van Burgemeester en Wethouders
Gemeente Hengelo

Datum 8 oktober 2015

Aanbiedingsbrief

Geachte leden van het college van Burgemeesters en Wethouders van de gemeente Hengelo,

Vijf jaar geleden is in Hengelo een bedrijveninvesteringszone (BIZ) opgericht. De bedrijveninvesteringszone heeft het nodige gebracht:

- de beleving voor de consument van het centrum wordt vergroot door het groen/plantenbakken in de zomermaanden en de sfeerverlichting tijdens de wintermaanden;
- vanuit de BIZ zijn evenementen en activiteiten in het centrum financieel ondersteund, met mankracht of door de SCH zelf georganiseerd en uitgevoerd. Bestaande activiteiten zijn versterkt en nieuwe evenementen zijn ontwikkeld zoals de Zomermarkt in juli, de maandelijkse Noabermarkt, sfeeracties tijdens de koopzondagen en op zaterdagen en tijdens de decembermaand.
- op initiatief van de SCH is het plan Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo ontwikkeld en is de uitvoering in gang gezet;
- De Hengelose politiek (College van B&W en de gemeenteraad) heeft expliciet aangegeven het TBH rapport te omarmen, waarderen en aan te sluiten;
- Het verhogen van het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte is een gemeentelijke ambitie die voortkomt uit de visie Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo. In de eerste helft van 2016 gaat de gemeente bekijken hoe deze verhoogde ambitie te realiseren is en treedt met de SCH en andere binnenstadspartners in overleg om de mogelijkheden hiertoe te bespreken. De uitkomsten hiervan worden in het college teruggelegd.
- om een deel van de leegstand op te lossen en ondernemers met onderscheidende concepten in het centrum te huisvesten is het Win je Winkel project gestart;
- de Stichting Centrummanagement Hengelo heeft er voor gezorgd dat ons centrum en de activiteiten onder de aandacht komen via advertenties, spandoeken en posters;
- de verhoudingen tussen ondernemers en de gemeente zijn aanzienlijk verbeterd waardoor een constructieve samenwerking tot stand is gekomen;
- de contacten met vastgoedeigenaren zijn verbeterd en geïntensiveerd;
- we zijn DÉ gesprekspartner voor allerlei organisaties op het gebied van horeca, detailhandel en retail;
- het centrum wordt steeds beter schoongemaakt en is veiliger door de initiatieven vanuit het Keurmerk Veilig Ondernemen. We hebben inmiddels de derde ster bereikt. Een kwaliteitskeurmerk dat aangeeft dat we goed bezig zijn;
- een centrummanager die als spin in het web de lijntjes verbindt.

Al deze zaken zouden zonder de BIZ niet van de grond gekomen zijn. De BIZ garandeert namelijk dat alle ondernemers meebetalen. Ondanks deze successen zijn er nog voldoende uitdagingen.

De leegstand is blijvend hoog, veel consumenten weten Hengelo nog niet te vinden. Ondanks alle inspanningen van ondernemers, vastgoedeigenaren, gemeente en de Stichting Centrummanagement Hengelo moeten we constateren dat het bezoekersaantal in ons centrum terugloopt en de concurrentie (on- en offline) is stevig.

Daarom wil het bestuur van de Stichting Centrummanagement Hengelo via een nieuwe bedrijveninvesteringszone voor gebruikers/ondernemers en vastgoedeigenaren de samenwerking in het centrum verder verbeteren, het activiteitenprogramma versterken en dit alles op een structurele en professionele wijze organiseren. In het bijgevoegde BIZ - ondernemersplan van de Stichting Centrummanagement Hengelo is dit nader uitgewerkt.

In geval van leegstand kwam de bijdrage voor de gebruiker volgens de 'spelregels' voor de BIZ 2011 – 2015 terecht bij de eigenaar. Gezien de omvangrijke leegstand betekende dit dat een groot deel van de eigenaren ook werd betrokken bij de BIZ. Vanuit de samenwerking met de eigenaren en de VCOH is het plan Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo ontstaan. Dit plan laat zien dat samenwerking loont en dat ook vastgoedeigenaren een belangrijke rol hebben in het versterken van de binnenstad. Om de samenwerking te intensiveren en de VCOH een bedrijveninvesteringszone wil realiseren voor vastgoedeigenaren, is de Stichting Bedrijfsinvesteringszone pandeigenaren Hengelo opgericht. Als bijlage het BIZ - ondernemersplan en de oprichtingsakte van de stichting Bedrijfsinvesteringszone pandeigenaren Hengelo.

Beide BIZ - ondernemersplannen zijn opgesteld vanuit een werkgroep met vertegenwoordigers van de SCH en de VCOH. De werkgroep heeft input geleverd voor de BIZ- ondernemersplannen waarvoor ook (vertegenwoordigers van) de achterbannen zijn gepolst via gesprekken met ondernemers, vastgoedeigenaren en een enquête onder de leden van de VCOH. De plannen kunnen dus rekenen op het nodige draagvlak.

Graag geven wij u een nadere toelichting,

Met vriendelijke groet,

Henk Dassen
Voorzitter SCH

Sieger Wijnsma
Voorzitter VCOH

Bedrijveninvesteringszone Hengelo Vastgoedeigenaren

Ondernemingsplan 2016 - 2020

Stichting Bedrijfsinvesteringszone pandeigenaren Hengelo



Samen staan we sterk(er)

Inhoudsopgave

1	Voorwoord	7
2	Inleiding	8
2.1	Achtergronden	8
2.2	Gebiedsafbakening	9
3	Doelstellingen en activiteiten	10
4	Heffingsplichtigen	13
5	Organisatie en werkwijze	15
6	Begroting	16
6.1	Investerings	16
6.2	Dekking	17
6.3	Overschotten	17

Bijlagen

Bijlagen 18

1 Voorwoord

Gezamenlijk investeren door alle betrokkenen is van essentieel belang om de aantrekkelijkheid en het economisch functioneren van het Hengelse centrum te versterken. Dit ondernemersplan en de bedrijfsinvesteringszone (BIZ) bieden het kader voor investeringen door vastgoedeigenaren in ons centrum voor de komende vijf jaar. Dit plan vormt daarnaast ook de basis voor de samenwerking met de Stichting Centrummanagement Hengelo (SCH), Vereniging Commercieel Onroerend goed eigenaren Hengelo (VCOH) ondernemers, gemeente Hengelo, vastgoedeigenaren en partijen zoals de provincie Overijssel

Wij wensen u veel leesplezier.

Namens het bestuur van SCH.



Mr. Henk Dassen, voorzitter

Namens het bestuur VCOH



Sieger Wijsma, voorzitter

Namens de Stichting Bedrijfsinvesteringszone
pandeigenaren Hengelo



Mr. H. Dassen, bestuurslid

2 Inleiding

2.1 Achtergronden

Wet op de bedrijveninvesteringszone

Vijf jaar geleden is in Hengelo een bedrijveninvesteringszone (BIZ) opgericht voor gebruikers van commercieel onroerend goed; de ondernemers in het centrum van Hengelo. De experimentenwet BIZ maakte de oprichting mogelijk. Een belangrijk onderdeel van deze BIZ was dat bij leegstand, de bijdrage voor rekening van vastgoedeigenaren zou komen. In de praktijk betekende dit dat een aanzienlijk aantal eigenaren betrokken raakte bij de activiteiten van de SCH.

Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo geeft extra impuls

De samenwerking tussen vastgoedeigenaren en ondernemers heeft het nodige opgeleverd. Zo hebben zij gezamenlijk het plan Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo opgesteld. Dit plan is omarmt door de gemeente. Dit betekent dat de gemeente onze visie deelt en met ons de acties vanuit dat plan gaat uitvoeren. De manier waarop ondernemers, vastgoedeigenaren en gemeente schouder aan schouder aan de slag gaan is uniek in Nederland samenwerking leidt nu al tot zichtbare resultaten; herinrichting van de winkelstraten (te beginnen met de Enschedesestraat), gratis parkeren tijdens koopzondagen en een fonds om de binnenstad compacter te maken. Onze inzet zorgt voor een investeringsimpuls door de gemeente Hengelo en de provincie Overijssel van ruim een miljoen euro!

Er is veel bereikt

De bedrijveninvesteringszone voor gebruikers/ondernemers heeft het nodige gebracht:

- De Hengelose politiek (College van B&W en de gemeenteraad) heeft expliciet aangegeven het TBH rapport te omarmen, waarderen en aan te sluiten;
- de wethouder binnenstad heeft een stevig ambitieniveau en heeft aangegeven het centrum daadwerkelijk te transformeren naar een Toekomstbestendige Binnenstad;
- In de afgelopen BIZ periode hebben alle ondernemers in de binnenstad evenredig financieel bijgedragen aan de activiteiten, evenementen en werkzaamheden van de SCH;
- de beleving voor de consument van het centrum wordt vergroot door het groen/plantenbakken in de zomermaanden en de sfeerverlichting tijdens de wintermaanden;
- vanuit de BIZ zijn evenementen en activiteiten in het centrum financieel ondersteund, met mankracht of door de SCH zelf georganiseerd en uitgevoerd. Bestaande activiteiten zijn versterkt en nieuwe evenementen zijn ontwikkeld zoals de Zomermarkt in juli, de maandelijkse Noabermarkt, sfeeracties tijdens de koopzondagen en op zaterdagen en tijdens de decembermaand.
- op initiatief van de SCH is het plan Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo ontwikkeld en is de uitvoering in gang gezet;
- om een deel van de leegstand op te lossen en ondernemers met onderscheidende concepten in het centrum te huisvesten is het Win je Winkel project gestart;
- de Stichting Centrummanagement Hengelo heeft er voor gezorgd dat ons centrum en de activiteiten onder de aandacht komen via

- advertenties, spandoeken en posters;
- de verhoudingen tussen ondernemers, vastgoedeigenaren en de gemeente zijn aanzienlijk verbeterd waardoor een constructieve samenwerking tot stand is gekomen;
- we zijn DÉ gesprekspartner voor allerlei organisaties op het gebied van horeca, detailhandel en retail;
- het centrum wordt steeds beter schoongemaakt en is veiliger door de initiatieven vanuit het Keurmerk Veilig Ondernemen. We hebben inmiddels de derde ster bereikt. Een kwaliteitskeurmerk dat aangeeft dat we goed bezig zijn;
- een centrummanager die als spin in het web de lijntjes verbindt.

Al deze zaken zouden zonder de BIZ niet van de grond zijn gekomen

Maar we zijn er nog niet! BIZ voor vastgoedeigenaren

De leegstand is blijvend hoog, veel consumenten weten Hengelo nog niet voldoende te vinden en de concurrentie (on- en offline) is stevig. Daarom willen het bestuur van de Stichting Centrummanagement Hengelo (SCH) en de Vereniging Commercieel Onroerend goed Hengelo (VCOH) via een nieuwe bedrijveninvesteringszone voor vastgoedeigenaren de samenwerking in het centrum verder verbeteren, het activiteitenprogramma versterken en dit alles op een structurele en professionele wijze organiseren. Om de samenwerking te intensiveren is hiervoor de Stichting Bedrijfsinvesteringszone pandeigenaren Hengelo opgericht die nauw gaat samenwerken met de SCH. Met dit plan willen we een extra impuls geven aan de samenwerking tussen vastgoedeigenaren en ondernemers in het centrum.

2.2 Gebiedsafbakening

In de bijlage is een kaart van de gebiedsafbakening opgenomen.

3 Doelstellingen en activiteiten

Ambitie: beter economisch functioneren...

Met de activiteiten die we vanuit de BIZ oppakken, willen we het economisch functioneren van het centrum van Hengelo verbeteren. Meer consumentenbestedingen zodat onze huurders een betere omzet realiseren wat van positieve invloed is op de vastgoedwaarde. Daarbij willen we de binnenstad meer toekomstbestendig maken door onder andere leegstand aan te pakken en delen van ons centrum te transformeren.

..Via concrete acties en samenwerking

Hiertoe willen we een aantal zaken realiseren:

- We moeten er samen met onze partners ondernemers en overheid voor zorgen dat de aantrekkelijkheid van het centrum wordt versterkt. We ondersteunen daarbij de initiatieven die zorgen voor sfeer en beleving en welke leiden tot meer omzet voor de huurders van onze panden.
- Behartiging van de belangen van vastgoedeigenaren door een gesprekspartner te zijn voor de gemeente Hengelo.
- Invulling van leegstaande panden door een actief acquisitie beleid, selecteren en begeleiden van ondernemers. Lokale ondernemers, conceptstores, webwinkeliers die fysiek willen gaan willen we een platform bieden door beschikbare panden onder gunstige condities aan te bieden. Via het centrummanagement zorgen we voor een selectie waarbij we het ondernemerschap vooraf op basis van een gedegen ondernemingsplan toetsen. En waarbij het centrummanagement zorgt voor coaching en begeleiding.
- Begeleiding van de transformatie van die gebieden in het centrum waar er kansen zijn voor werk/woonmilieus. Hierbij combineren we de middelen vanuit de BIZ met de budgetten en instrumenten zoals de gevefonds, de regeling 'wonen boven(of in) winkels' en het gemeentelijke vereveningsfonds. Samen met de gemeente en overige binnenstadspartners richten we een stuurgroep op die aan de slag gaat met het begeleiden van de transformatie door inzet van het instrument stedelijke herverkaveling. De stuurgroep staat met kennis van de beschikbare regelingen, financiering en wet- en regelgeving eigenaren bij en zal daar waar nodig externe expertise inhuren.
- Voor zover mogelijk zullen middelen van uit de provincie worden gevraagd en ingezet voor het beter economisch functioneren uitstraling van het centrum
- Informatie-uitwisseling over bezoekersaantallen, ontwikkeling huur- en vastgoedwaarde, gemeentelijk beleid en relevante plannen en ontwikkelingen via een nieuwsbrief en via een werkgroep vastgoed. Voor ondernemers met interesse om zich te vestigen stellen we een bidbook op waarin op informatieve en wervende wijze feiten, cijfers die van belang zijn in het kader van een investeringsbesluit en de gebiedsprofielen vanuit de visie Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo.
- Gezamenlijke inkoop van energie, klussen (schilderen, installatiewerkzaamheden), verzekeringen e.d.

In overleg met de gemeente zetten we in op:

- herinrichting van de openbare ruimte met onder andere een duidelijke afbakening van het kernwinkelgebied en bijzondere aandacht voor de 'aanloopstraten';
- een ruimere toepassing van het gevelplan;
- klantvriendelijk parkeerbeleid, passende handhaving en een betere bereikbaarheid;
- regelluwe zones aansluitend bij de gebiedsprofielen vanuit de visie TBH;

Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo

Samen met vastgoedeigenaren, ondernemers, Welbions en de Rabobank hebben we de visie Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo ontwikkeld. Deze visie bevat acties voor vastgoedeigenaren, ondernemers en de gemeente Hengelo. De bedrijveninvesteringszone maakt het mogelijk ons deel van de inzet te leveren en vormt daarmee een noodzakelijke voorwaarde om de ambities samen met de gemeente en ondernemers te realiseren. Belangrijk is dat door het project Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo vastgoedeigenaren, ondernemers en gemeente niet meer tegenover elkaar, maar naast elkaar staan.

Alle eigenaren dragen bij

De bedrijveninvesteringszone maakt het mogelijk dat bij voldoende draagvlak alle vastgoedeigenaren een bijdrage leveren.

Verantwoording

Het bestuur van de Stichting Bedrijfsinvesteringszone pandeigenaren Hengelo zorgt voor de uitvoering van de afgesproken activiteiten en voor een jaarlijkse verantwoording hierover aan alle heffingsplichtigen en de gemeente.

4 Heffingsplichtigen

Vastgoedeigenaren zijn heffingsplichtigen

Alle vastgoedeigenaren van in de binnen de BI-zone gelegen onroerende zaken gekarakteriseerd als niet-woning, zijn heffingsplichtig.

Uitsluitingen

Uitsluitingen

De volgende objecten worden uitgesloten:

- voor de land- of bosbouw bedrijfsmatig geëxploiteerde cultuurgrond, daaronder mede begrepen de open grond, alsmede de ondergrond van glasopstanden, die bedrijfsmatig aangewend wordt voor de kweek of teelt van gewassen, zonder daarbij de ondergrond als voedingsbodem te gebruiken;
- glasopstanden, die bedrijfsmatig worden aangewend voor de kweek of teelt van gewassen, voor zover de ondergrond daarvan bestaat uit de in onderdeel a bedoelde grond;
- onroerende zaken die in hoofdzaak zijn bestemd voor de openbare eredienst of voor het houden van openbare bezinningssamenkomsten van levensbeschouwelijke aard, een en ander met uitzondering van delen van zodanige onroerende zaken die dienen als woning;
- één of meer onroerende zaken die deel uitmaken van een op de voet van de Natuurschoonwet 1928 aangewezen landgoed dat voldoet aan de voorwaarden genoemd in artikel 8 van het Rangschikkingsbesluit Natuurschoonwet 1928 , met uitzondering van de daarop voorkomende gebouwde eigendommen;
- natuurterreinen, waaronder mede worden verstaan duinen, heidevelden, zandverstuivingen, moerassen en plassen, die door rechtspersonen met volledige rechtsbevoegdheid welke zich uitsluitend of nagenoeg uitsluitend het behoud van natuurschoon ten doel stellen, beheerd worden;
- openbare land- en waterwegen en banen voor openbaar vervoer per rail, een en ander met inbegrip van kunstwerken;
- watervedigings- en waterbeheersingswerken die worden beheerd door organen, instellingen of diensten van publiekrechtelijke rechtspersonen, met uitzondering van de delen van zodanige werken die dienen als woning;
- werken die zijn bestemd voor de zuivering van riool- en ander afvalwater en die worden beheerd door organen, instellingen of diensten van publiekrechtelijke rechtspersonen, met uitzondering van de delen van zodanige werken die dienen als woning;
- werktuigen die van een onroerende zaak kunnen worden afgescheiden zonder dat beschadiging van betekenis aan die werktuigen wordt toegebracht en die niet op zichzelf als gebouwde eigendommen zijn aan te merken;
- straatmeubilair, waaronder begrepen alle zodanige gebouwde eigendommen - niet zijnde gebouwen - welke zijn geplaatst voor het belang van het

publiek, ten dienste van het verkeer of ter verfraaiing van de gemeente, zoals lichtmasten, verkeersinstallaties, standbeelden, monumenten, fonteinen, banken,abri's, hekken en palen;

- plantsoenen, parken en waterpartijen, die bij de gemeente in beheer zijn of waarvan de gemeente het genot heeft krachtens eigendom, bezit of beperkt recht, met uitzondering van delen van zodanige onroerende zaken die dienen als woning;
- begraafplaatsen, urnentuinen en crematoria, met uitzondering van delen van zodanige onroerende zaken die dienen als woning;

Voor vastgoedeigenaren die buiten de BIZ vallen (maar wel in het gebied actief zijn), bestaat de mogelijkheid om via een vrijwillige bijdrage te participeren (zij krijgen dus geen aanslag van de belastingdienst). Voor de ondernemers in het BIZ-gebied bestaat een afzonderlijke bedrijveninvesteringszone.

Aantal

De zone telt naar de stand van @@-@@-2015 in totaal XXX bijdrageplichtigen. (GBT)

Differentiatie

De BIZ-bijdrage is een vaste bijdrage van € 250,-- per object. Dit tarief wordt vanaf 2017 jaarlijks met 2% geïndexeerd.

5 Organisatie en werkwijze

Rechtsvorm

Het bestuur van de Stichting Bedrijveninvesteringszone pandeigenaren Hengelo is verantwoordelijk voor de uitvoering. De uitvoering van de activiteiten vindt plaats in nauwe samenwerking met de Stichting Centrummanagement Hengelo.

Termijn van werking

De BIZ kan worden opgericht voor de termijn van maximaal 5 jaar. Wij kiezen voor de maximale termijn.

Bestuur

Het bestuur van de Stichting Bedrijveninvesteringszone pandeigenaren Hengelo wordt vanaf 2016 gevormd door @@ personen. Het voorlopige bestuur bestaat uit:

Cees Wakkerman

Nick Versteeg

Henk Dassen

Het bestuur stelt een BIZ-plan met meerjarenbegroting op voor de periode van de BIZ (2016 t/m 2020). Dit plan ligt nu voor. Op basis van deze begroting worden jaarplannen opgesteld, die worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van het bestuur.

Werkwijze

Naast de activiteiten in het centrum van Hengelo zet de Stichting Bedrijveninvesteringszone pandeigenaren Hengelo zich in voor een goede communicatie over de activiteiten en belangenbehartiging via:

- nieuwsbrieven;
- Minimaal twee bijeenkomsten per jaar waarin voortgang en jaarplan (vooruitblik activiteiten komende jaar) worden besproken;
- bestuursvergaderingen;
- Regulier overleg met ondernemers, bewoners en de gemeente (zowel ambtelijk als bestuurlijk);
- intensieve betrokkenheid bij uitvoering van de visie Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo door participatie in de daarbij horende

uitvoeringsorganisatie;

- bijwonen bijeenkomsten van alle relevante organisaties en stakeholders.

In de praktijk zal daarbij nauw worden samengewerkt met de Stichting Centrummanagement Hengelo.

Begroting

	2016		2017		2018		2019		2020	
Evenementen en consumentenacties	15.000	13%	15.000	13%	15.000	12%	15.000	12%	15.000	12%
Uitvoering TBH en aanpak leegstand	62.327	53%	63.977	53%	65.669	54%	67.405	54%	69.187	54%
Kantoor- en bestuurskosten	4.150	4%	4.150	3%	4.150	3%	4.150	3%	4.150	3%
Personeelskosten	26.000	22%	26.500	22%	27.000	22%	27.500	22%	28.000	22%
Buffer	9.984	8,5%	10.184	8,5%	10.388	8,5%	10.595	8,5%	10.807	8,5%
Totaal	117.461	100%	119.811	100%	122.207	100%	124.650	100%	127.144	100%

5.1 Investerings

Uitgaven voor activiteiten en werking

De uitgaven hebben betrekking op de in dit BIZ-plan genoemde activiteiten. In totaal wordt er in 2016 bijna € 140.000,-- geïnvesteerd in het centrum van Hengelo.

Buffer

De begroting bevat een buffer van 8,5 % van de totale opbrengst per jaar voor de gevolgen van toegekende bezwaren, oninbaar en als de eigenaren niet bij leegstand aansprakelijk worden gesteld de eventuele faillissementen (e.d.) in het BIZ gebied.

5.2 Dekking

BIZ-subsidie

De door de gemeente uit te keren BIZ subsidie bestaat uit de opbrengst van de heffing onder de heffingsplichtigen, verminderd met de perceptiekosten (1,5%) die de gemeente rekent. De BIZ-subsidie is niet met BTW belast. Deze subsidie bedraagt in het jaar 2016 circa € 117.500,-- .

Vaste bijdrage per object

De vaste bijdrage per vastgoedeigenaar per object bedraagt € 250,-

Vanaf 2017 wordt de heffing jaarlijks met 2% verhoogd

Compensatie bij leegstand

Indien een pand op de peildatum leegstaat, kan de vastgoedeigenaar, die zijn betalingsverplichting aan de gebruikers/ondernemers en vastgoed BIZ heeft voldaan, worden vrijgesteld van de bijdrage vastgoedeigenaren BIZ. De bijdrage vastgoedeigenaren BIZ kan worden teruggevorderd door de vastgoedeigenaar via een schriftelijk verzoek aan de SCH met overleg van een betalingsbewijs gebruikers - en vastgoedeigenaren BIZ en aantoonbare leegstand. Een verzoek om teruggave dient voor eind augustus van het betreffende jaar bij de SCH te zijn ingediend. Indien hieraan niet wordt voldaan, vervalt het recht op teruggave.

Vertrek van eigenaren

In geval van tussentijds vertrek van een vastgoedeigenaar uit het BIZ gebied (bijvoorbeeld door verkoop van het onroerend goed), krijgt men geen geld terug.

5.3 Overschotten

Indien aan het eind van een subsidieperiode een deel van de op die periode betrekking hebbende BIZ-subsidie niet is besteed, kan dat deel worden verschoven naar de volgende periode. Als er geen derde BIZ-periode komt, zal de Stichting Bedrijveninvesteringszone pandeigenaren Hengelo het niet bestede bedrag, na aftrek van alle door de gemeente goedgekeurde kosten, naar rato terugbetalen aan de heffingsplichtigen die voor de laatste subsidieperiode de BIZ-bijdrage hebben betaald.

Bijlagen

BIJLAGE 1 : lijst heffingsplichtigen

NR	STRAAT	HUISNR	TOEV	BRANCHE

BIJLAGE 2: UITVOERINGSOVEREENKOMST

<VOEG UITVOERINGSOVEREENKOMST IN>

BIJLAGE 3: VERORDENING

<VOEG BIZ-VERORDENING IN>

BIJLAGE 4: STATUTEN

<VOEG TEKST OF KOPIE STATUTEN IN>

BIJLAGE 5: BIZ KAART

BIZ kaart: Invoegen van de BIZ Kaart met afbakening,

De raad van de gemeente Hengelo;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 20 oktober 2015;

gelet op de artikelen 1, eerste en derde lid, 2 zesde lid, 3, eerste lid, en 7, eerste en vierde lid, van de Wet op de bedrijveninvesteringszones;

gezien de uitvoeringsovereenkomst van [datum] gesloten met de Stichting Bedrijveninvesteringszone pandeigenaren Hengelo;

besluit vast te stellen de Verordening bedrijveninvesteringszone eigenaren centrum Hengelo 2016-2020.

Artikel 1 Begripsomschrijvingen

Deze verordening verstaat onder:

- bedrijveninvesteringszone: het bij deze verordening aangewezen gebied in de gemeente waarbinnen de BIZ-bijdrage wordt geheven. Het aangewezen gebied is vermeld op de bij deze verordening behorende en daarvan deel uitmakende kaart;
- college: college van burgemeester en wethouders van de gemeente;
- uitvoeringsovereenkomst: tussen de gemeente en de Stichting Bedrijveninvesteringszone pandeigenaren Hengelo op [datum] gesloten overeenkomst als bedoeld in artikel 7, derde lid, van de wet;
- wet: Wet op de bedrijveninvesteringszones.

HOOFDSTUK II BELASTINGBEPALINGEN

Artikel 2 Belastbaar feit en aard van de belasting

1. Onder de naam 'BIZ-bijdrage' wordt jaarlijks een directe belasting geheven ter zake van binnen de bedrijveninvesteringszone gelegen onroerende zaken die op grond van artikel 220a Gemeentewet niet in hoofdzaak tot woning dienen.
2. De BIZ-bijdrage wordt geheven ter bestrijding van de kosten die zijn verbonden aan activiteiten in de openbare ruimte en op internet, die zijn gericht op het bevorderen van de leefbaarheid of de veiligheid in de bedrijveninvesteringszone of de ruimtelijke kwaliteit of de economische ontwikkeling van de bedrijveninvesteringszone.

Artikel 3 Belastingobject

Belastingobject is de onroerende zaak bedoeld in artikel 16 van de Wet waardering onroerende zaken.

Artikel 4 Belastingplicht

1. De BIZ-bijdrage wordt geheven van de eigenaar, zijnde degene die bij het begin van het kalenderjaar het genot krachtens eigendom, bezit of beperkt recht heeft van een in de bedrijveninvesteringszone gelegen belastingobject.

2. Als eigenaar wordt aangemerkt degene die bij het begin van het kalenderjaar als zodanig in de basisregistratie kadaster is vermeld, tenzij blijkt dat hij op dat tijdstip geen genothebbende krachtens eigendom, bezit of beperkt recht is.

Artikel 5 Maatstaf van heffing

De BIZ-bijdrage wordt geheven naar een vast bedrag per belastingobject.

Artikel 6 Vrijstellingen

De BIZ-bijdrage wordt niet geheven van:

- a. belastingobjecten die uitsluitend bestemd zijn voor en in gebruik zijn als bedrijfsmatig geëxploiteerde cultuurgrond voor de land- of bosbouw, daaronder mede begrepen de open grond, alsmede de ondergrond van glasopstanden, die bedrijfsmatig aangewend wordt voor de kweek of teelt van gewassen, zonder daarbij de ondergrond als voedingsbodem te gebruiken;
- b. belastingobjecten die uitsluitend bestemd zijn voor en in gebruik zijn als glasopstanden die bedrijfsmatig worden aangewend voor de kweek of teelt van gewassen, voor zover de ondergrond daarvan bestaat uit de in onderdeel a bedoelde grond;
- c. belastingobjecten die naast delen die dienen tot woning bestaan uit delen die in hoofdzaak zijn bestemd voor de openbare eredienst of voor het houden van openbare bezinningssamenkomsten van levensbeschouwelijke aard;
- d. ongebouwde belastingobjecten die deel uitmaken van een op de voet van de Natuurschoonwet 1928 aangewezen landgoed dat voldoet aan de voorwaarden genoemd in artikel 8 van het Rangschikkingsbesluit Natuurschoonwet 1928;
- e. belastingobjecten die uitsluitend bestemd zijn voor en in gebruik zijn als natuurterreinen, waaronder mede worden verstaan duinen, heidevelden, zandverstuivingen, moerassen en plassen, die worden beheerd door een rechtspersoon met volledige rechtsbevoegdheid welke zich uitsluitend of nagenoeg uitsluitend het behoud van natuurschoon ten doel stelt;
- f. belastingobjecten die uitsluitend bestemd zijn voor en in gebruik zijn als openbare land- en waterwegen en banen voor openbaar vervoer per rail, een en ander met inbegrip van kunstwerken;
- g. belastingobjecten die naast delen die dienen tot woning uitsluitend bestemd zijn voor en in gebruik zijn als waterverdedigings- en waterbeheersingswerken die worden beheerd door organen, instellingen of diensten van publiekrechtelijke rechtspersonen;
- h. belastingobjecten die naast delen die dienen tot woning uitsluitend bestemd zijn voor en in gebruik zijn als werken voor de zuivering van riool- en ander afvalwater en die worden beheerd door organen, instellingen of diensten van publiekrechtelijke rechtspersonen;
- i. werktuigen die van een onroerende zaak kunnen worden afgescheiden zonder dat beschadiging van betekenis aan die werktuigen wordt toegebracht en die niet op zichzelf als gebouwde eigendommen zijn aan te merken.

Artikel 7 Tarief BIZ-bijdrage

De BIZ-bijdrage bedraagt per belastbaar object:

voor het kalenderjaar	2016	2017	2018	2019	2020
	€ 250	€ 255	€ 260	€ 265	€ 271

Artikel 8 Wijze van heffing

De BIZ-bijdrage wordt jaarlijks bij wege van aanslag geheven.

Artikel 9 Termijnen van betaling

1. De aanslagen moeten worden betaald uiterlijk twee kalendermaanden na de op het aanslagbiljet vermelde dagtekening.
2. In afwijking van het eerste lid kunnen op verzoek van de belastingplichtige de aanslagen worden betaald in zoveel gelijke termijnen als er na de dagtekening van het aanslagbiljet nog maanden in het kalenderjaar overblijven, met dien verstande dat het aantal termijnen ten minste twee bedraagt en maximaal 10, indien aan het navolgende wordt voldaan:
 - a. het totaal bedrag van de op één aanslagbiljet verenigde aanslagen BIZ-bijdragen of andere belastingen moet minder zijn het maximumbedrag genoemd in de voor dat belastingjaar geldende verordening onroerendezaakbelastingen;
 - b. de verschuldigde bedragen moeten door middel van automatische betalingsincasso van de betaalrekening van de belastingschuldige kunnen worden afgeschreven. De eerste termijn vervalt één maand na de dagtekening van het aanslagbiljet en elk van de volgende termijnen telkens een maand later.
3. De Algemene termijnenwet is niet van toepassing op de in het eerste lid gestelde termijnen.

Artikel 10 Looptijd belastingheffing

De BIZ-bijdrage wordt ingesteld voor een periode van 5 jaar.

Artikel 11. Nadere regels door het dagelijks bestuur van het Gemeentelijk Belastingkantoor Twente

Het dagelijks bestuur van het Gemeentelijk Belastingkantoor Twente kan nadere regels stellen met betrekking tot de heffing en de invordering van de BIZ-bijdrage.

HOOFDSTUK III SUBSIDIEBEPALINGEN

Artikel 12 Aanwijzing Stichting Bedrijveninvesteringszone Vastgoedeigenaren centrum Hengelo

De Stichting Bedrijveninvesteringszone Vastgoedeigenaren centrum Hengelo wordt aangewezen als de stichting als bedoeld in artikel 7 van de wet.

Artikel 13 Buiten toepassing algemene subsidieverordening

Op de subsidie bedoeld in artikel 14 is de algemene subsidieverordening van de gemeente Hengelo niet van toepassing.

Artikel 14 Grondslag en subsidievaststelling

1. Het college is bevoegd subsidie te verstrekken voor activiteiten in de openbare ruimte en op internet, die zijn gericht op het bevorderen van de leefbaarheid of de veiligheid in de bedrijveninvesteringszone of de ruimtelijke kwaliteit of de economische ontwikkeling van de bedrijveninvesteringszone.
2. De subsidie voor de uitvoering van de activiteiten die zijn opgenomen in de uitvoeringsovereenkomst wordt verstrekt aan de in artikel 12 aangewezen stichting.
3. De subsidie bedraagt maximaal het bedrag van de jaarlijks te ontvangen BIZ-bijdragen, nadat daarop de perceptiekosten met een maximum van 1,5% van de beoogde subsidie als bedoeld in lid 1, in mindering zijn gebracht.
4. Voor zover dit niet reeds is geschied in de uitvoeringsovereenkomst, kan het college nadere regels stellen met betrekking tot de verplichtingen van de subsidie-ontvanger.

HOOFDSTUK IV SLOTBEPALINGEN

Artikel 15. Inwerkingtreding

1. Deze verordening treedt in werking met ingang van de tweede dag nadat het college heeft bekendgemaakt dat van voldoende steun als bedoeld in artikel 4 van de wet is gebleken.
2. De datum van ingang van de heffing is 1 januari 2016.

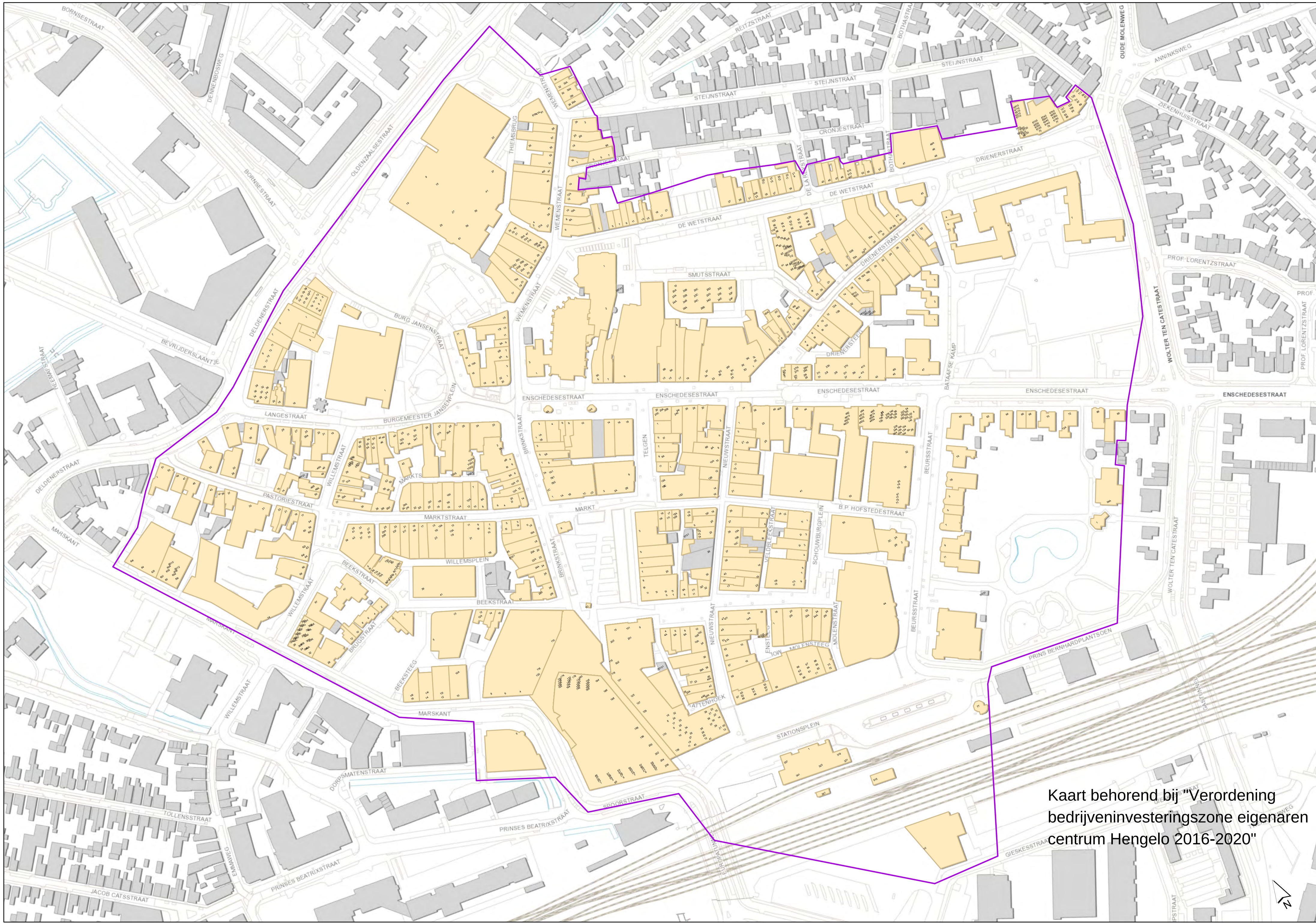
Artikel 16. Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als: Verordening bedrijveninvesteringszone eigenaren centrum Hengelo 2016-2020.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 18 november 2015.

De voorzitter,

De griffier,



Kaart behorend bij "Verordening
bedrijveninvesteringszone eigenaren
centrum Hengelo 2016-2020"



Datum 12 oktober 2015
Onderwerp Achtergrondinformatie Wet op de Bedrijveninvesteringszones

**Ruimtelijke en Economische
Ontwikkelingen**

Postbus 18
7550 AA Hengelo

Per 1 januari 2015 is de nieuwe wetgeving Bedrijven Investerings Zone (BIZ) een feit. De BIZ heeft zich de afgelopen jaren bewezen als een effectief instrument voor de financiering van gezamenlijke activiteiten van ondernemers. Tevens werkt het als bindmiddel tussen individuele ondernemers en gaat het 'freeriders' gedrag tegen.

Wat is een bedrijveninvesteringszone?

Een bedrijveninvesteringszone (BIZ) is een afgebakend gebied zoals een winkelstraat of een bedrijventerrein waarin ondernemers en/of vastgoedeigenaren samen investeren. Zij ontwikkelen daarvoor samen een plan om de kwaliteit van hun bedrijfsomgeving te verbeteren. Dit plan geeft inzicht in de activiteiten die worden opgepakt, de organisatie, de werkwijze en welke begroting daarbij hoort. Op het moment dat het plan kan rekenen op voldoende draagvlak, kunnen de ondernemers en/of eigenaren de gemeente vragen om via een heffing de benodigde middelen bij elkaar te brengen. Zij betalen dan deze verplichte heffing aan de gemeente. De heffing kan bestaan uit een vast of gedifferentieerde bijdrage. De opbrengst daarvan wordt in de vorm van een subsidie uitgekeerd aan de BIZ-stichting.

De BIZ is geen belastingmaatregel in klassieke vorm. De gelden worden voor en door de ondernemers en/of eigenaren ingezet. De BIZ kan ook niet als vervanging van gemeentelijke investeringen dienen. Afspraken over de gemeentelijke inzet worden via zogenoemde Service Level Agreements (SLA's) vastgelegd. De gemeenteraad stelt een bedrijveninvesteringszone in. Zij doet dat alleen op verzoek van de ondernemers en/of eigenaren en nadat een grote meerderheid van hen zich in een schriftelijke stemming hiervoor heeft uitgesproken.

Een meerderheid wordt bereikt indien:

- De respons bij de draagvlakmeting minimaal 50% bedraagt;
- Van de respondenten 2/3 voor invoering van de BI-Zone stemt;
- De voor-stemmers vertegenwoordigen meer WOZ-waarde dan de tegenstemmers (indien hiervoor een gedifferentieerde bijdrage geldt, afhankelijk van de WOZ-waarde)

De voordelen van de BIZ zijn:

- alle ondernemers en/of eigenaren betalen mee;
- de BIZ geldt voor vijf jaar en biedt kansen voor langjarig investeren;
- collectieve investeringen komen makkelijker van de grond;
- er worden afspraken gemaakt met de gemeente via een uitvoeringsovereenkomst over verantwoordelijkheden en inzet in het gebied;
- professionele samenwerking.

Uitvoeringsovereenkomst

Stichting Bedrijfsinvesteringszone pandeigenaren Hengelo – Gemeente Hengelo

Partijen:

1. De Stichting Bedrijfsinvesteringszone pandeigenaren Hengelo, gevestigd te Hengelo, ten deze vertegenwoordigd door de Voorzitter, de heer <volgt>, hierna te noemen: 'de stichting', en
2. De gemeente Hengelo, gevestigd te Hengelo, Burgemeester Jansenplein 1, ten deze krachtens het bepaalde in artikel 171, lid 2 Gemeentewet vertegenwoordigd door de heer SWJG Schelberg, burgemeester, handelend ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van Hengelo, hierna te noemen: 'de gemeente.'

Overwegingen:

- In het kader van Wet op de Bedrijveninvesteringszones heeft de Vereniging van eigenaren van Commercieel Onroerend goed in de binnenstad van Hengelo (VCOH) in het jaar 2015 de stichting opgericht. De stichting heeft als statutaire doelstelling:
 - o het versterken van het centrum van Hengelo (Overijssel) als plaatselijk en regionaal centrum op het gebied van de detailhandel, dienstverlening en horeca, via het uitvoeren van activiteiten die zijn gericht op het bevorderen van leefbaarheid, veiligheid, ruimtelijke kwaliteit of een ander mede publiek belang in de openbare ruimte.
 - o het verbeteren van het vestigings- en verblijfsklimaat in het centrum;
 - o voorts al hetgeen met een en ander rechtstreeks of zijdelings verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn, alles in de ruimste zin des woords.
- Het centrum van Hengelo een BI-Zone kent voor gebruikers van objecten op basis van de verordening BI-Zone Centrum 2011 en de werking en uitvoering daarvan succesvol is.
- De wens van zowel de VCOH als de gemeente is om het centrum van Hengelo een structurele economische kwaliteitsimpuls te blijven geven en de binnenstad meer toekomstbestendig te maken door onder andere leegstand aan te pakken en delen van ons centrum te transformeren.
- Ter uitvoering van de gemeentelijke verordening als bedoeld in artikel 1 van de Wet op de bedrijveninvesteringszones gaan partijen hierbij een uitvoeringsovereenkomst aan, op grond waarvan de stichting verplicht is het businessplan, dat bij deze overeenkomst is gevoegd, ten uitvoer te brengen en de gemeente subsidie verleent.

Komen het volgende overeen:

Artikel 1 - Begripsbepalingen

In deze overeenkomst wordt verstaan onder:

1. Businessplan: het door de stichting op Stichting Bedrijveninvesteringszone pandeigenaren Hengelo ingediende projectvoorstel bij de gemeente Hengelo. Dit plan is onderdeel van deze overeenkomst en als bijlage bijgevoegd. Dit plan kent de naam: 'Ondernemingsplan 2016-2020 Stichting Bedrijfsinvesteringszone pandeigenaren Hengelo.'
2. BI-Zone: het gebied dat aangemerkt dient te worden voor een BI-Zone is aangewezen binnen de paarse belijning op de kaart zoals deze bij deze overeenkomst is gevoegd.
3. Het College: burgemeester en wethouders van Hengelo.
4. Perceptiekosten: kosten die de gemeente maakt bij de heffing en invordering van de BIZ-bijdragen.
5. Verordening: de Verordening bedrijveninvesteringszone eigenaren centrum Hengelo 2016-2020.
6. De wet: Wet op de bedrijveninvesteringszones.

Artikel 2 – Verordening en draagvlak

1. De gemeenteraad zal uiterlijk 18 november 2015 worden voorgesteld een Verordening BI-zone vast te stellen, zoals bedoeld in artikel 1 van de Wet.
2. Het college zal in week 48 en 49 van het jaar 2015 een draagvlakmeting uitvoeren zoals bedoeld in artikel 4, lid 1 van de Wet om te onderzoeken of er voldoende steun bestaat

voor de heffing van de BIZ-bijdrage onder de bijdrageplichtigen. Het college stelt hiertoe een reglement vast.

Artikel 3

De stichting zal zich blijvend inspannen om bij de pandeigenaren in het centrum draagvlak en betrokkenheid te creëren voor de uit te voeren acties voortvloeiend uit het businessplan. Periodiek zal de stichting hiertoe nieuwsbrieven verspreiden, bijeenkomsten organiseren en informatie via de website bij de pandeigenaren onder de aandacht brengen.

Artikel 4

Indien er onvoldoende draagvlak voor deze BIZ blijkt te zijn, zal de gemeente zich samen met de stichting inspannen om, na evaluatie van het doorlopen traject, op een andere wijze een fonds te vormen, welke kan worden ingezet voor de uitvoering van een meerjarenbeleidplan voor het centrum.

Artikel 5

1. De stichting verbindt zich jegens de gemeente om het businessplan ten uitvoer te brengen in de BI-Zone. De stichting heeft als doel, krachtens haar statuten, om namens de pandeigenaren in het centrum van Hengelo, het centrum van Hengelo te versterken en meer toekomstbestendig te maken. Hiertoe zal de stichting zich bezighouden met onder andere onderstaande werkvelden:
 - Uitvoering van de visie Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo;
 - Behartiging van belangen van vastgoedeigenaren;
 - Aanpak van leegstand;
 - Vergroten van de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte van het centrum;
2. De uitvoering van het businessplan zal starten op 1 januari 2016 en eindigen op 31 december 2020.
3. De stichting en gemeente overleggen ten minste twee keer per jaar op bestuurlijk niveau over de voortgang van de uitvoering van het businessplan.

Artikel 6

1. De stichting legt jaarlijks voor 1 mei schriftelijk rekening en verantwoording af aan de gemeente over het in het voorafgaande jaar gevoerde beleid in de vorm van een financieel en inhoudelijk verslag.
2. Binnen zes weken na ontvangst van het jaarverslag stelt het college de hoogte van de BIZ-subsidie over het voorgaande subsidiejaar definitief vast.
3. Voorts wordt jaarlijks voor 1 november voor het daaropvolgende subsidiejaar een begroting en jaarplan aan de gemeente overgelegd.
4. De subsidie zal door het college betaalbaar worden gesteld overeenkomstig artikel 7 van deze uitvoeringsovereenkomst. De stichting zal hiertoe jaarlijks voor het opvolgende jaar tijdig een aanvraag toe indienen. Dit laatste gebeurt uiterlijk tezamen met de in lid 3 genoemde stukken.
5. De Algemene Subsidieverordening van de gemeente Hengelo is hierbij niet van toepassing.

Artikel 7

1. De subsidie wordt, in elk jaar waarin de BIZ-bijdrage wordt geheven, jaarlijks door het college betaalbaar gesteld in maximaal vier termijnen, met inachtneming van het bepaalde in de volgende leden.
2. Het totaal van de vier jaarlijkse termijnen bedraagt ten hoogste het bedrag van de BIZ-bijdragen die in het betreffende jaar worden geïnd, verminderd met de in het betreffende jaar gemaakte perceptiekosten voor de heffing en invordering van de BIZ-bijdragen.
3. De hoogte van de perceptiekosten bedraagt ten hoogste 1,5 % van de door het GBT opgelegde BIZ-bijdragen.
4. Het totaal van de vier jaarlijkse termijnbedragen worden als volgt betaalbaar gesteld:
 - a. voor 28 februari van het betreffende jaar: 50% van de beoogde BIZ-bijdragen voor dat jaar;
 - b. in juni van het betreffende jaar: 75% van de beoogde BIZ-bijdragen voor dat jaar, verminderd met het bedrag dat op voet van sub a van dit lid betaalbaar is gesteld én verminderd met de voorlopig gecalculeerde in dat jaar gemaakte perceptiekosten.

- c. in oktober van het betreffende jaar wordt de eventuele meeropbrengst, tot op dat moment in het kalenderjaar, van de BIZ-bijdragen, ten opzichte van het bedrag dat op voet van sub a en b betaalbaar is gesteld, betaalbaar gesteld.
 - d. het restant zal, na definitieve calculatie met inachtneming van het bepaalde in het tweede lid, zo spoedig mogelijk na 31 december van het betreffende jaar, betaalbaar worden gesteld, doch uiterlijk voor 31 januari van het daaropvolgende kalenderjaar.
5. Gemeente en stichting treden elk kwartaal met elkaar in overleg over de opbrengsten van de BIZ en mutaties in de BI-Zone. Hiertoe kan in overleg tijdig een zo goed mogelijke inschatting van de BIZ-opbrengst worden gemaakt. Deze inschatting kan de stichting gebruiken bij de uitvoering van haar activiteiten en het opstellen van haar begroting.

Artikel 8

De gemeente zal met de stichting in overleg treden hoe een samenwerkingsvorm bereikt kan worden om de uitvoering van de reeds opgestelde visie TBH (Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo), toekomstige ideeën en te besteden middelen zo optimaal mogelijk op elkaar af te stemmen.

Artikel 9

De gemeente zal, gedurende de looptijd van de BIZ het onderhoudsniveau van de openbare ruimte op een voldoende peil houden. De gemeente hanteert hiervoor bepaalde beheerniveaus. Deze zijn vastgesteld in februari 2005, raadsvoorstel 79507 'IBOR Stedelijke Niveau.'

Wanneer diverse structuurelementen worden gekoppeld aan de hoofdgroepen van beheer en onderhoud ontstaat het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte. Voor de binnenstad zijn deze als volgt:

Structuurelement	Verhardingen	Terreinelementen	Groenvoorzieningen	Netheid
Binnenstad	Basis	Basis	Basis	Hoog

Uitleg

Basis: Onderhoud op basisniveau heeft als doel het op de langere termijn instandhouden van voorzieningen en het voorkomen van achterstanden. Achterstanden kunnen gedurende een korte periode voorkomen. Er is enige vervuiling, schade of slijtage.

Hoog: Het beheer en onderhoud richt zich op volledige instandhouding van de kwaliteit van de openbare ruimte. Het algemene beeld is van hoge kwaliteit. De omgeving ziet er verzorgd en goed onderhouden uit. Vervuiling, schade of slijtage komt slechts op beperkte schaal voor.

Hiermee geeft de gemeente uitvoering aan artikel 7, lid 5 van de Wet.

Het verhogen van het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte is een gemeentelijke ambitie die voortkomt uit de visie Toekomstbestendige Binnenstad Hengelo. De gemeente gaat in de eerste helft van het jaar 2016 bekijken hoe deze verhoogde ambitie te realiseren is en treedt met de stichting en andere binnenstadspartners in overleg om de mogelijkheden hiertoe te bespreken. De uitkomsten hiervan worden in het college teruggelegd.

Hierbij dient opgemerkt te worden dat de gemeente gelijktijdig ook bezig is met het traject 'Samen Verder.' In dit traject trachten de gemeente Hengelo, Hof van Twente en SWB Midden Twente het beheer en onderhoud te bundelen in één organisatie. De ambities die we ten aanzien van het beheer van de openbare ruimte daarin hebben opgenomen gelden ook voor de binnenstad.

Artikel 10

1. Een partij kan met inachtneming van wet- en regelgeving de overeenkomst met onmiddellijke ingang beëindigen door een schriftelijke kennisgeving aan de andere partij, indien één van de volgende situaties zich voordoet:
 - het verkeren in surseance,
 - een faillietverklaring,
 - het niet naar behoren uitvoeren van de uitvoeringsovereenkomst,
 - het meer dan de helft vacant zijn van de zetels van het stichtingsbestuur.
2. Als de overeenkomst op grond van het voorgaande met onmiddellijke ingang wordt beëindigd, dan zal het college de Raad voorstellen de verordening, zo nodig met

terugwerkende kracht, met ingang van de datum van de beëindiging van de overeenkomst, in te trekken. Rechtsgevolg van de ingetrokken verordening met terugwerkende kracht is, dat hetgeen geïnd is, wordt gerestitueerd aan de bijdrageplichtigen. Het restitueren vindt plaats voor zover er dat jaar door de Stichting nog geen kosten zijn gemaakt voor uitvoering van het businessplan en het de perceptiekosten overstijgt. De partijen verplichten zich hierbij jegens elkaar in overleg te treden over de financiële afwikkeling.

3. De overeenkomst zal ook eindigen, met als datum 31 december van het jaar van het intrekken van de verordening, indien de verordening wordt ingetrokken met toepassing van artikel 6 lid 1 van de wet.

Artikel 11

Partijen kunnen, voor het overige, de samenwerking tussentijds beëindigen met in achtneming van een opzegtermijn van 1 jaar. Indien de samenwerking niet is beëindigd, treden partijen uiterlijk op 1 februari 2020 met elkaar in overleg over de vorm en voorwaarden voor voortzetting van de samenwerking. Daarbij verplichten partijen zich jegens elkaar om ook afspraken te maken over hoe de resterende, op grond van de verordening verkregen middelen, aangewend zullen worden. Het aanwenden van deze middelen zal moeten plaatsvinden binnen de kaders van het businessplan.

Artikel 12

Deze overeenkomst zal uiterlijk eindigen op 31 december 2020.

Artikel 13

Geschillen die voortvloeien uit deze overeenkomst worden voorgelegd aan de bevoegde rechter van de Rechtbank Overijssel te Zwolle.

Artikel 14

Deze overeenkomst komt tot stand onder de opschortende voorwaarde dat de verordening als bedoeld in artikel 1 van de wet uiterlijk 1 januari 2016 van kracht wordt. De datum van inwerkingtreding wordt door het college bepaald door een besluit op voet van artikel 4 en 5 van de verordening.

Aldus overeengekomen en ondertekend op <volgt> ,

Namens de gemeente,
Burgemeester S.W.J.G. Schelberg

Namens de stichting,
Voorzitter <volgt>

RAADSBSLUIT

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
1099334	Peper, Marianne	PF-FIN	Mariska ten Heuw
ONDERWERP			
7e wijziging Beleidsbegroting 2015			

DE RAAD VAN DE GEMEENTE HENGelo BESLUIT:

vast te stellen de 7e wijziging Beleidsbegroting 2015

PUBLIEKSVRIENDELIJKE SAMENVATTING

De 7e wijziging Beleidsbegroting 2015 betreft de verwerking van de financiële gevolgen van diverse besluiten van de raad en het college in de Beleidsbegroting 2015. Bovendien enkele technische aanpassingen die budgettair neutraal verlopen.

DE GEMEENTERAAD VAN HENGelo,**DATUM**

De griffier

De voorzitter

RAADSADVIES

ZAAKNUMMER	BEHANDELEND AMBTENAAR	SECTOR	PORT. HOUDER
1099334	Oude Hesselink, Hennie	PF-FIN	Mariska ten Heuw
ONDERWERP			
7e wijziging Beleidsbegroting 2015			



PROGRAMMA / FACET-AGENDA
Niet van toepassing

AANLEIDING, DOEL EN WAT GING ER AAN VOORAF
Verwerking financiële gevolgen van raads- en collegebesluiten in de Beleidsbegroting 2015 alsmede enkele technische aanpassingen en correcties.

INHOUD VAN HET VOORSTEL
In deze 7^e wijziging zijn verwerkt alle op de agenda van de raad voorkomende voorstellen met financiële gevolgen voor de programma's van de Beleidsbegroting 2015. Ook de gevolgen van eerdere raadsbesluiten en van collegebesluiten, die niet via een afzonderlijk voorstel aan de raad worden voorgelegd, zijn in deze wijziging opgenomen. Conform verzoek van de raad is als bijlage bij dit voorstel een overzicht opgenomen van mutaties in de reserves. Tenslotte zijn ook enkele technische aanpassingen en correcties van de begroting in deze wijziging verwerkt, die in totaliteit budgettair neutraal verlopen. Voor de verdere inhoud wordt verwezen naar de financiële aspecten in het raadsvoorstel.

BESPREEK- EN BESLISPUNTEN
n.v.t.

FINANCIËLE ASPECTEN

HOOFD-STUK	PRODUCT	OMSCHRIJVING	REGNR.	LASTEN (x 1.000)	BATEN (x 1.000)
1		ECONOMIE, WERK EN INKOMEN			
	310.3	b&w 8-9-2015: toekennen eenmalige subsidie Trimotion bv en St. Pastoriestraat Hengelo 3.0 ingevolge regeling Pilot Spontane (binnen)stad (totaal 200.000,-). Dekking cofinanciering o.a. via verlaging subsidie diverse projecten binnen dit product. Zie verder hfst. 5 product 821.2	1080693/ 1080683	-2	
		totaal excl. reserves		-2	0
4		SPORT EN CULTUUR			
	531.1	techn.wijz.: In december 2014 is de raad per brief geïnformeerd over de invulling van de taakstelling FBK-stadion. Het gaat om het verlagen van onderhouds- en kapitaallasten en verhogen van huurbaten. Met deze wijziging wordt deze opdracht in de begroting verwerkt.	1008824	-15	-15
		totaal excl. reserves		-15	-15
5		RUIMTELIJKE ORDENING EN MOBILITEIT			

821.2	b&w 8-9-2015: toekennen eenmalige subsidie Trimotion bv en St. Pastoriestraat Hengelo 3.0 ingevolge regeling Pilot Spontane (binnen)stad (totaal 200.000,-). Dekking voor 50% uit Ontwikkelagenda Netwerkstad Twente en 50% cofinanciering uit middelen Investeringsbudget Binnenstad. (zie ook hfst. 1 (310.3) en 8 (922.5 en 980.9)	1080693/ 108683	200	100
totaal excl. reserves			200	100
6	BEHEER OPENBARE RUIMTE EN DUURZAAMHEID			
721.1	b&w 18-8-2015: instemmen met projectplan "Circulaire economie voor de stad" en middelen voor de uitvoering (400.000,-) beschikbaar stellen voor periode van 3 jaar. Dekking via provinciale subsidie en een verlaging verwerkingskosten afval. De raad is hierover per brief geïnformeerd.	1088033	83	83
totaal excl. reserves			83	83
8	FINANCIEN			
830.7	rb 1-7-2015: krediet van 150.000,- beschikbaar stellen voor verbouw leegstaande ruimte boven Wemenstraat 61. Exploitatielasten worden gedekt door extra huuropbrengsten.	1077278	13	13
830.7	b&w 23-6-2015: verkoop pand Kievitstraat 9 en opbrengst na verrekening kosten en boekwaarde doteren aan Reserve Vastgoed (zie ook hfst. 8 onder reserves).	1080369		219
922.5	b&w 8-9-2015: toekennen eenmalige subsidie Trimotion bv en St. Pastoriestraat Hengelo 3.0 ingevolge regeling Pilot Spontane (binnen)stad (totaal 200.000,-). Dekking cofinanciering o.a. via aanwending beschikbaar budget binnenstad binnen dit product. Zie verder hfst. 5 product 821.2.	1080693/ 1080683	-76	
totaal excl. reserves			-63	232
980.9	b&w 8-9-2015: toekennen eenmalige subsidie Trimotion bv en St. Pastoriestraat Hengelo 3.0 ingevolge regeling Pilot Spontane (binnen)stad (totaal 200.000,-). Dekking cofinanciering o.a. via aanwending Reserve ARI (zie verder hfst. 5 product 821.2).	1080693/ 1080683		22
830.7	b&w 23-6-2015: verkoop pand Kievitstraat 9 en opbrengst na verrekening kosten en boekwaarde doteren aan Reserve Vastgoed (zie hfst. 8 product 830.7).	1080369	219	
totaal reserves			219	22

BIJLAGE(N)

- 7^e wijziging Beleidsbegroting 2015
- overzicht reservemutaties 7^e wijziging Beleidsbegroting 2015

Dit raadsadvies is vastgesteld door het college van B & W van Hengelo.

BIJLAGE I

BETREFT: VASTSTELLING 7E WIJZIGING BELEIDSBEGROTING 2015 (zaaknummer 1099334)

DATUM RAADSBSLUIT: 18 november 2015

[illegible]

BIJLAGE II

Overzicht van mutaties in reserves uit de 7e wijziging Beleidsbegroting 2015 Raadsbesluit 18-11-2015 (raadzaak 1099334)

Reserve	Omschrijving	Bedrag (x 1.000)		Opmerkingen
		Onttrekking	Toevoeging	
Reserve ARI	Onttrekking 22.000,- uit deze reserve t.b.v. uitvoering regeling Pilot Spontane Binnenstad	22		<i>vrij aanwendbaar</i>
Reserve vastgoed	Opbrengst verkoop pand Kievitstraat 9 wordt na verrekening kosten en boekwaarde gedoteerd aan deze reserve.		219	<i>vrij aanwendbaar</i>
saldo		22	219	

**Voor toerekening weerstandsvermogen is bepalend de vrije aanwendbaarheid
(zie Beleidsbegroting 2015-2018 par. 6.2 Weerstandsvermogen (pag. 94))**

toename weerstandsvermogen	219
afname weerstandsvermogen	22
totaal toename weerstandsvermogen	197