

Afspraken transitie Bestuur Regio Utrecht naar de Provincie Utrecht

Totaaloverzicht van de gemaakte afspraken

17 februari 2015

Inhoud

Inleiding.....	1
Uitkomsten en consequenties van het accountantsonderzoek.....	1
Beleidsresultaat, lopende projecten/programma's en governance.....	2
Personeel.....	3
Financiën	4
Bijlage 1: Beleidsstukken BRU en betrokken overheden	5

Inleiding

De Wet afschaffing plusregio's (Wap) is op 1 januari 2015 van kracht geworden en heeft tot gevolg dat alle middelen en bevoegdheden met betrekking tot de Wet Brede Doeluitkering (BDU) Verkeer en Vervoer overgaan van Bestuur Regio Utrecht (BRU) naar de provincie Utrecht (PU).

1

In dit document staan de afspraken die in het kader van de transitie BRU tussen provincie Utrecht en BRU gemaakt zijn. Hierin zijn de uitkomsten en consequenties van het accountantsonderzoek van Ernst & Young (EY) betrokken.

Uitkomsten en consequenties van het accountantsonderzoek

Gedeputeerde Staten van de Provincie Utrecht hebben op 2-12-2014 kaders vastgesteld waarbinnen de transitie plaatsvindt. Er is een voorbehoud gemaakt voor de uitkomsten van een in te stellen accountantsonderzoek. In december 2014 is aan EY Transactions Advisory Services (EY) de opdracht gegeven om, op grond van beschikbaar feitenmateriaal, een "risicoanalyse uit te voeren naar de geprognosticeerde exploitatieresultaten, kasstromen en vermogenspositie".

De uitkomsten van het uitgevoerde accountantsonderzoek geven geen aanleiding de gemaakte bestuurlijke afspraken te herzien. Het onderzoek is op dit moment gebaseerd op de voorlopige cijfers over 2014. Aangezien het onderzoek eerst volledig kan worden afgerond na vaststelling van de definitieve cijfers over 2014 worden de gemaakte afspraken vastgesteld onder de voorwaarde dat de definitieve cijfers over 2014 niet tot een ander oordeel leiden dan het huidige oordeel. Dat zal worden beoordeeld na vaststelling van de jaarrekening 2014 en splitsingsbalans van BRU.

Beleidservenis, lopende projecten/programma's en governance

Gemaakte afspraken zijn:

1. Instellen van een overgangperiode waarbij Bestuur Regio Utrecht haar expertise en kennis en ervaring ten aanzien van mobiliteitsbeleid in de Utrechtse grootstedelijke regio kan overdragen. Onderdeel hiervan is dat de provincie na de transitie het door Bestuur Regio Utrecht vastgestelde beleid zal overnemen.
2. De vigerende beleidstukken van Bestuur Regio Utrecht zijn tot 2020 uitgangspunt, dat laat onverlet dat de bevoegdheid van Provinciale Staten heeft om tussentijds beleid te actualiseren. Om te komen tot een geïntegreerd BRU- en provinciebeleid wordt, niet eerder dan na 2 jaar, een proces ingericht van herijking van beleid. In dit proces worden de huidige BRU-gemeenten vooraf bestuurlijk geconsulteerd.
3. De door Bestuur Regio Utrecht vastgestelde meerjarenbegroting met uitvoeringsprogramma's (inclusief exploitatie en subsidiebeschikkingen) zullen na transitie gerespecteerd blijven tot 2020, wat onverlet laat dat Provinciale Staten over budgetrecht beschikt. In relatie tot subsidiebeschikkingen zal een harmonisatie met de provinciale verantwoordings- en beschikkingsregels worden toegepast.
4. Tegenvallers bij investeringsprogramma's, OV-exploitatie en beheer & onderhoud worden binnen deze meerjarenbegroting (zie punt 3) opgevangen. In 2020 worden mee- en tegenvallers binnen deze programma's bekeken. Over besteding van een eventueel restant wordt in overleg getreden met de huidige BRU-gemeenten.
5. In aanvulling op punt 2 neemt de Provincie Utrecht de besluitvorming van Bestuur Regio Utrecht ten aanzien van de tramremise en vervoerkundige koppeling over. Ook hiervoor geldt ten aanzien van mee- en tegenvallers het gestelde onder punt 4.
6. Bij het vaststellen van het jaarlijks OV-vervoerplan worden huidige BRU-gemeenten bestuurlijk nauw betrokken.
7. Gelijk aan andere gemeenten worden BRU-gemeenten vooraf geconsulteerd bij visievorming. De provincie blijft in continue dialoog met de huidige BRU-gemeenten ten aanzien van de specifieke kenmerken van de stadsregionale vraagstukken.
8. De Provincie Utrecht neemt de systeemverantwoordelijkheid over voor het OV-systeem bestaande uit eigendom, beheer en exploitatie van infrastructuur en materieel. Ook neemt de provincie de Regiotram Utrecht over, inclusief bijhorende eigendommen. Pas na uitvoering van de huidige infraprojecten (2017-2018) neemt de provincie besluiten over de toekomstige positie (c.q. eventuele verzelfstandiging) van het trambedrijf.

Ten aanzien van **Regiotaxi** is afgesproken:

1. De huidige contracten Regiotaxi, inclusief beheerorganisatie, onder te brengen bij de Provincie Utrecht. Voorwaarden hierbij zijn:
 - a. Handhaving van de meerjarenbegroting van Bestuur Regio Utrecht door de Provincie Utrecht tot 2020 (conform beleidservenis afspraak 2). Voor Regiotaxi is in deze begroting 4.2 mln. euro per jaar opgenomen.

- b. De BRU-gemeenten houden zeggenschap over de invulling van de Regiotaxi-afspraken. Dit houdt in dat er per perceel een stuurgroep is waarin de gedeputeerde en de betreffende wethouders zitting hebben. De stuurgroep wordt ondersteund door een ambtelijke projectgroep. De stuurgroep heeft zeggenschap over de wijze waarop Regiotaxi (WMO gelden, tarifiering, indicatiestelling enz.) en de beheerorganisatie is georganiseerd.
- c. De BRU-gemeenten houden zeggenschap over de verlengingsoptie van de huidige Regiotaxicontracten. Dit staat in 2016 op de agenda en dit is ook het moment waarop er opnieuw wordt gesproken over het doelgroepenvervoer.
- d. De BRU-gemeenten houden zeggenschap over de volgende aanbesteding waarvan de eerste ingangsdatum februari 2017 is. Het huidige contract kan met twee jaar worden verlengd.

Ten aanzien van beleidserfenis is afgesproken:

- 1. De OV MIRT verkenning maakt onderdeel uit van de beleidserfenis. De Provincie Utrecht heeft hier provinciale middelen voor gereserveerd en zal vanuit de meerjarenbegroting van Bestuur Regio Utrecht ook inzet overwegen. Dit zal in overdrachtsdocument opgenomen worden.
- 2. Bestuur Regio Utrecht heeft een overzicht gemaakt van de beleidsstukken die als leidraad gebruikt worden bij invulling van afspraak 2. (zie bijlage 1)

Personeel

Gemaakte afspraken zijn:

- 1. Provincie Utrecht zal alle medewerkers overnemen die primair deel uitmaken van de formatie van BRU, BDU-gerelateerde werkzaamheden verrichten en gemotiveerd zijn;
- 2. Er wordt voor een zachte landing gezorgd van BRU-medewerkers binnen de Provincie Utrecht.
- 3. Het personeel van Bestuur Regio Utrecht komt “schoon” over naar de provincie en wordt gelijk aan provinciemedewerkers. “Schoon” over betekent dat de arbeidsvoorwaarden van de BRU-medewerkers moeten passen binnen de regelingen die de provincie Utrecht heeft.
- 4. Het Sociaal Plan t.b.v. de transitie van personeel van Bestuur Regio Utrecht naar de Provincie Utrecht per 1 januari 2015 is vastgesteld door het Dagelijks Bestuur van Bestuur Regio Utrecht en op 22 december vastgesteld door de vakbonden. De Algemeen Directeur van de Provincie Utrecht heeft bevestigd dat hij zich aan de inhoud van het Sociaal Plan committeert.
 - a. Voor de uitvoering van het Sociaal Plan geldt dat BRU de kosten betaalt voor wat betreft de overgang van personeel. Het gaat om kosten waarvan de regelingen bij BRU afwijken t.o.v. die bij de Provincie Utrecht (zie Sociaal plan artikel 2.6.1, 2.6.2, 2.8, 2.11).
 - b. Vóór 1 januari 2016 zullen de medewerkers die vanuit Bestuur Regio Utrecht zijn aangesteld bij de Provincie Utrecht niet boventallig worden verklaard ten gevolge van een organisatiewijziging. Voor medewerkers die bij de Provincie Utrecht na 1 januari 2016 boventallig worden verklaard, geldt dat zij aanspraak kunnen maken op de voorzieningen die worden vastgelegd in de nieuwe versie van de CAP, waaronder een werk naar werk traject (Sociaal Plan artikel 3.5, zie 14).

- c. De directeuren hebben met de OR van Bestuur Regio Utrecht afspraken gemaakt over de overdracht van personeelsdossiers. Er wordt gekozen voor overdragen van dossiers van Bestuur Regio Utrecht naar de Provincie Utrecht indien ex-BRU-medewerker toestemming verleent.
5. De Provincie Utrecht heeft het Organisatiebesluit Provincie Utrecht 2004, nummer 8111C52D, gewijzigd door toevoeging van een afdeling BRU als tijdelijke afdeling tot het moment van definitieve invlechting van Bestuur Regio Utrecht in de provinciale organisatie, vast te stellen. Voor 1 augustus 2015 zal er duidelijkheid zijn over de definitieve wijze van invlechting van Bestuur Regio Utrecht.
6. De ontslagzaak, waarvan de inhoud bij partijen genoegzaam bekend is, is door Bestuur Regio Utrecht afgerond. Mochten er nog vervolgacties nodig zijn, dan zullen de daaruit voortvloeiende kosten door Bestuur Regio Utrecht (inclusief een eventueel te betalen afkoopsom) worden betaald. In geval van eventuele liquidatie van Bestuur Regio Utrecht is expliciet duidelijk gemaakt waar de eventueel resterende BRU-verantwoordelijkheden van deze zaak, en dan m.n. de financiële gevolgen, belegd zijn.

Financiën

Bij “Beleidsrferfenis” zijn ook afspraken over de financiën gemaakt. Dit betreft met name afspraken 3 en 4.

Aanvullende afspraken over de financiën zijn:

1. De BDU-gelden van Bestuur Regio Utrecht zijn één op één in de Begroting 2015 van de Provincie Utrecht, onder programma 5 ‘Bereikbaarheid’ opgenomen. In de paragraaf ‘weerstandsvormogen’ is in de programmabegroting 2015 een risico opgenomen van € 15 mln. met een kans van voorkomen van 25% ervanuit gaande dat volgens de voorgestelde kaders tegenvallers bij investeringsprogramma’s, OV-exploitatie en beheer & onderhoud binnen de meerjarenbegroting kunnen worden opgevangen.
2. de lopende subsidies die door Bestuur Regio Utrecht zijn verstrekt, worden afgehandeld door Gedeputeerde Staten op grond van de aangepaste Uitvoeringsverordeningen (GS 18-12-14: de Provinciale Uitvoeringsverordening is aangevuld met de relevante BRU-verordeningen behorende bij de door Bestuur Regio Utrecht verstrekte subsidies); waarbij de verantwoording plaatsvindt volgens de provinciale regels;
3. Eventuele financiële mee- of tegenvallers bij BRU investeringsprogramma’s, OV-exploitatie en beheer & onderhoud worden zichtbaar gemaakt in de P&C-cyclus van Provincie Utrecht.

Bijlage 1: Beleidsstukken BRU en betrokken overheden

1. Mobiliteitsvisie grootstedelijk Utrecht
2. OV-visie voor de regio Utrecht
3. Fietsvisie regio Utrecht
4. Knooppuntontwikkeling regio Utrecht
5. OV-streefbeeld 2020
6. MIRT-onderzoek OV regio Utrecht (onderzoek van Rijk en regionale overheden)
7. Gebiedsagenda Noord-Holland Utrecht en Flevoland
8. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, opgesteld door I&M)
9. Lange Termijn Spooragenda (I&M) en Ontwikkelagenda Spoor (aansluitend op LTSa)

1. Mobiliteitsvisie grootstedelijk Utrecht (2015-2028)

Het is noodzakelijk om nu keuzes te maken over mobiliteit in grootstedelijk Utrecht om de groeiende bevolking, economie en mobiliteit in goede banen te leiden en de regio aantrekkelijk en leefbaar te houden. Om ruimtelijke problemen en problemen met de leefbaarheid en bereikbaarheid te voorkomen maakt de regio de volgende keuzes:

- Kiezen voor het verantwoord accommoderen van de mobiliteitsgroei: ruimtelijke en economische groei in de regio Utrecht leidt tot een grote mobiliteitsopgave. Verantwoord accommoderen betekent dat het grootstedelijk gebied leefbaar en aantrekkelijk blijft.
- Kiezen voor de meest geschikte vervoerwijze per gebied, ook door versterking van knooppunten en bevordering van de ketenmobiliteit.
- Kiezen voor kwaliteit voor de OV-reiziger met als topprioriteit de verbetering van de betrouwbaarheid van het totale OV-systeem, de vergroting van de capaciteit door een schaa sprong in het OV-systeem en het ontlasten van het Utrechtse stationsgebied.
- Kiezen voor kwaliteit voor de fietser, waarmee wordt gekozen voor een schaa sprong van het fietsnetwerk, omdat fietsen een goedkope, ruimte-efficiënte en gezonde wijze van verplaatsen is
- Kiezen voor een optimale rol voor de Ring Utrecht in het mobiliteitssysteem. Op veel plekken in de regio (bijv. werkgebieden met voldoende parkeergelegenheid en landelijke woongebieden) blijft de auto het belangrijkste vervoermiddel en veel autoritten gaan over een deel van de Ring. Als het daar vaststaat, kiezen automobilisten voor alternatieven over het onderliggend weggennet door dichtbevolkt gebied wat negatieve effecten heeft voor de leefbaarheid daar.

Met deze keuzes zet grootstedelijk Utrecht alle zeilen bij om de bereikbaarheid duurzaam te verbeteren. Daar is meer inzet op dataverzameling, -beheer en -monitoring voor nodig en intensieve samenwerking met bedrijven, onderwijsinstellingen en andere overheden.

2. OV-visie voor de regio Utrecht (2020 met doorkijk naar 2028 en 2040)

Het OV-aanbod richten op de keuzereiziger en dus op dikke lijnen tussen belangrijkste woon- en werkkernen. Doelstelling is een efficiënter OV-systeem dat is berekend op groei en betaalbaar, toegankelijk en duurzaam is. Daarbij is aandacht voor het spoor als ruggengraat van het OV-systeem, knooppuntontwikkeling en het belang van de fiets. Kernwaarden voor het OV-systeem: snel, betrouwbaar, gemakkelijk en comfortabel.

3. Fietsvisie regio Utrecht (2030)

Het fietsverkeer in de regio blijft groeien doordat we vaker en verder gaan fietsen. Dat is positief, want fietsen is duurzaam, milieuvriendelijk, gezond en goedkoop. Gratis is het echter niet: om een verdubbeling van het fietsgebruik in woon-werkverkeer in 2030 te realiseren ten opzichte van 2011 is het volgende nodig:

- Vergroten van kennis over fietsgedrag (m.b.v. apps en verkeersmodel Fiets)
- Verbetering marketing en communicatie en kennisbevordering bij gemeenten
- Kwaliteitsverbetering bestaand fietsnetwerk
- Aanleggen van ontbrekende schakels
- Vergroten stallingscapaciteit

4. Knooppuntontwikkeling regio Utrecht (2020 met doorkijk)

Deze visie beschrijft ruimtelijke en mobiliteitskansen en -opgaven en de rol van knooppuntontwikkeling daarbij. Per knooppunt worden opgaven in kaart gebracht en geprioriteerd. Hiermee vormt het document input voor maatregelen op het gebied van fiets en OV. Bij het ruimtelijke aspect van knooppuntontwikkeling spelen de markt en diverse allianties (overheden, projectontwikkelaars, vervoerders) een belangrijke rol.

5. OV-streefbeeld 2020

Uitwerking van de OV-visie tot en met 2020. In deze visie is de exploitatieve koppeling tussen de SUNIJ-lijn en de Uithoflijn in 2020 uitgangspunt. Daarnaast wordt ingezet op OV-knooppunten en benoemt het document projecten die het functioneren van het OV-systeem verbeteren.

6. MIRT-onderzoek OV regio Utrecht (2020 met doorkijk naar 2030 en 2040)

Dit onderzoek van Rijk en regionale overheden beschrijft toekomstige kansen en knelpunten op gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio Utrecht na 2020 en richt zich vooral op rol van OV hierbij. Vóór 2020 bestaan er al bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen op de corridor tussen het stationsgebied en De Uithof (twee economische hotspots van nationaal belang) ondanks de aanleg van de Uithoflijn. Reden: de beperkt beschikbare ruimte in binnenstad op deze corridor en de sterke mobiliteitsgroei op deze verbinding tot en na 2020. De capaciteit voor het regionaal OV in de OV-terminal is in 2020 al ontoereikend. Genoemde oplossingsrichtingen:

- Lightrail op de drukste OV-assen van en naar de OV-terminal
- Verbetering van de doorstroming van regionaal OV en fiets in stedelijk gebied
- Versterking van tangenten om de OVT te ontlasten
- Knooppuntversterking
- Integratie van landelijk en regionaal OV

7. Gebiedsagenda Noord-Holland Utrecht en Flevoland (2013-2040)

Gezamenlijk product van Rijk en regio dat als 'voorraadkamer' voor de besluitvorming over programma's en projecten in het BO MIRT fungeert. Speerpunt is behouden en versterken van de internationale concurrentiepositie van het kerngebied van de Noordvleugel, conform de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van I&M. Opgaven ten aanzien van economie, woningbouw en bereikbaarheid staan hierbij centraal. Naast deze thematische uitdagingen beschrijft de gebiedsagenda een aantal majeure integrale gebiedsontwikkelingen, ook voor de regio Utrecht.

8. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012-2040)

In deze visie van het Rijk wordt geschetst hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Veel ruimtelijk en mobiliteitsbeleid wordt daarbij aan decentrale overheden overgelaten, terwijl het Rijk zich richt op de nationale belangen met in het bijzonder aandacht voor de stedelijke regio's rondom de mainports, brainports, greenports en valleys. Doelen van de SVIR zijn:

- Vergroting van concurrentiekracht door versterking ruimtelijk-economische structuur
 - Verbeteren van bereikbaarheid
 - Een leefbare en veilige omgeving met natuurlijke en cultuurhistorische waarden
- Voor Utrecht is een specifiek doel van nationaal belang opgenomen: het goed laten functioneren van de 'draaischijf' Nederland (weg, spoorweg en vaarweg) inclusief goed regionaal OV en het uitvoeren van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

9. Lange Termijn Spooragenda (2030) en Ontwikkelagenda Spoor (2028)

Met het onderzoek Bediening Spitsreiziger wordt bekeken hoe een beter spoorproduct eruit zou moeten zien. Met de LTSa verbetert I&M haar sturing op NS en ProRail. De komende jaren ligt de uitdaging in het beter inspelen op de grote massa reizigers (spitsreizigers in de Randstad). De regionale Ontwikkelagenda Spoor die samen met de NS en ProRail is opgesteld beschrijft de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen in de regio, de programmering van spoorprojecten in de komende jaren en de lange termijn ambities, waaronder het ontlasten van de OV-terminal, het bereikbaar houden van De Uithof en het verbeteren van internationale verbindingen en de bereikbaarheid van OV-knooppunten.