

Sturing en Beleid

Aan de leden van de gemeenteraad

ambtenaar : Hr. A. Doek & Mw. J. Simons
doorkiesnr : 0180 451 267
fax :
email : a.doek@ridderkerk.nl
bijlage(n) : 2

uw brief d.d. :
uw kenmerk :
ons kenmerk : RU12/08744

Ridderkerk, 18 december 2012

Onderwerp: Stand van Zaken Metropoolregio

Geachte leden van de raad,

Op 1 mei 2012 heeft u het zienswijzedocument van de metropoolregio ontvangen. Wij hebben in september gezamenlijk een brief vastgesteld die als reactie op dit document is verstuurd. Inmiddels hebben alle raden een reactie gegeven op het zienswijzedocument en zijn er een aantal ontwikkelingen in het proces. Dit lijkt ons een goed moment om samen met de raad na te denken wat deze ontwikkelingen betekenen voor onze opstelling in het proces gericht op de vorming van een metropoolregio.

Met deze brief en bijlagen kunt u zich op ons gesprek voorbereiden.

Proces sinds zienswijzedocument

Na ontvangst van het zienswijzedocument hebben alle 24 gemeenteraden een reactie gegeven. Deze reacties zijn samengevoegd en vertaald naar een vervolgotitie. In de reactie van Ridderkerk zijn vooral kanttekeningen geplaatst bij de snelheid van het proces, het voorgestelde bestuurlijk construct en de positionering van de Vervoersautoriteit.

De gemeentelijke reactie van Ridderkerk, dat het prematuur is om na te denken over de precieze vormgeving van de bestuurlijke aansturing van de Metropoolregio, kan op draagvlak rekenen bij een aantal andere gemeenten. Als samenvatting is in de vervolgotitie opgetekend dat 'de vorm, of vormen, waarin de samenwerking gegoten wordt nog een belangrijk discussiepunt is'. Het uitgangspunt hierbij is een 'lichte regeling waar dit kan en een zwaardere waar dit nodig is'. De bestuurlijke structuur zal volgend zijn op de inhoud en aan gemeenten maatwerk bieden. De wijze van samenwerking en de vorm waarin de samenwerking wordt gegoten kan per thema verschillend zijn.

De reacties van de gemeenten hebben dus geleid tot een koerswijziging in de discussie over samenwerking. Mede als gevolg van de brief van Ridderkerk is de inhoudelijke agenda nu leidend voor de keuze van de bestuurlijke vormgeving. De inhoudelijke reacties vormen de basis voor de strategische agenda waaraan op dit moment gewerkt wordt. Het is de bedoeling dat deze agenda aan de gemeenteraden wordt voorgelegd. Uiteindelijk bepalen de gemeenteraden of en op welke wijze zij in een metropoolregio willen participeren

Onderwerp: Stand van zaken metropoolregio (vervolg)

Bestuursforum

Medio 2012 is het Bestuursforum vormgegeven bestaande uit burgemeesters en collegeleden/bestuurders van de 24 gemeenten van de stadsregio Rotterdam en het stadsgewest Haaglanden. Het Bestuursforum is een afstemmingsoverleg dat periodiek bij elkaar komt en het proces en de vervolgstappen coördineert. Ridderkerk wordt hierin vertegenwoordigd door de burgemeester. Op 12 november jl. heeft een vergadering van het bestuursforum plaatsgevonden. Hierin is gesproken over de vervolgnote, het toekomstige proces van de metropoolregio, het opstellen van een strategische agenda en het betrekken van de raad hierbij. Op basis van de vervolgnote zal worden toegewerkt naar de eerder genoemde strategische inhoudelijke agenda. Daarnaast worden onder aansturing van het Bestuursforum voorstellen voorbereid voor de bestuurlijke vormgeving.

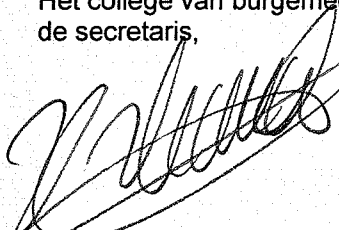
Betrokkenheid gemeenteraad

Bijgaand ontvangt u een brief van het Bestuursforum en de vervolgnote die gebaseerd is op de reacties op het zienswijzedocument. In deze brief wordt de stand van zaken besproken en het proces tot aan het metropoolcongres van 27 maart 2013 geschetst. We willen hierover graag met de raad in een open gesprek van gedachten wisselen om tot een gezamenlijke opstelling te komen in de discussie over de vorming van een metropoolregio. In overleg met de griffie is hiervoor als datum 15 januari 2013 vastgelegd.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Het college van burgemeester en wethouders van Ridderkerk
de secretaris,

de burgemeester,



Dhr. H.W.J. Klaucke



Mw. A. Attema

Bijlage:

1. Brief en vervolgnote op het zienswijzedocument Metropoolregio Rotterdam Den Haag: opbrengst, conclusies en vervolgacties

METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG



Retouradres: Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag

Uw brief van

-

Uw kenmerk

-

Ons kenmerk

Bestuursforum/2012.reactiesvervolg

Doorkiesnummer

070 – 35 33674

E-mailadres

victor.dobbe@denhaag.nl

Aantal bijlagen

1

Datum

7 december 2012

Onderwerp

Samenvatting reacties en vervolg metropoolvorming

Zeer geacht college,

Hartelijk dank voor uw reactie op het zienswijzedocument Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Wij stellen het bijzonder op prijs dat uw raad en college in de afgelopen maanden tot een reactie op de gepresenteerde voorstellen zijn gekomen. Ook in de overige gemeenten is de discussie inmiddels afgerond. Om u een goed beeld te geven van de reacties van alle gemeenten gezamenlijk is bijgaande samenvattende notitie opgesteld. Deze notitie is in het Bestuursforum van 12 november jl. met vertegenwoordigers van alle 24 gemeenten besproken (zie bijlage voor toelichting bestuursforum en lijst aanwezigen). Tijdens die bijeenkomst zijn ook de vervolgstappen voor de komende periode aan de orde gekomen. Namens het Bestuursforum hechten wij eraan om u hiervan op de hoogte te stellen.

Wij halen, mede op basis van de bespreking in het Bestuursforum, uit de reacties op dat alle 24 gemeenten de noodzaak onderschrijven om de economische motor in dit deel van de Randstad te versterken. Ook onderschrijven de gemeenten dat het daarvoor van belang is om op het schaalniveau van de metropoolregio intensiever samen te werken. Gemeenten geven in hun reacties ook hun zorg- en aandachtspunten mee. Dat betreft aan de ene kant de inhoud en het tempo en aan de andere kant de bestuurlijke organisatie, de onderlinge verhoudingen en de rol van de gemeenteraden. Het proces van de afgelopen maanden heeft deze punten helder op de tafel gebracht.

Uiteindelijk blijkt voor de gemeenten het aanjagen van de economische motor doorslaggevend, maar wel in een vorm en tempo waar elke gemeente zich comfortabel bij voelt. Op die manier maken we dit gebied samen tot een aantrekkelijke en welvarende metropoolregio. Dat is en blijft ons verbindende thema.

Wij willen met inachtneming daarvan met elkaar de metropoolsamenwerking op een slagvaardige wijze verder gestalte geven, waarbij wordt uitgegaan van onze gezamenlijke inhoudelijke belangen, met voldoende ruimte voor maatwerk en een heldere rol voor de individuele gemeenten. Dat betekent dat de 24 gemeenten per onderwerp aangeven of en hoe ze aan de metropoolsamenwerking willen meedoen. Dit traject kan gefaseerd verlopen. Vanuit de inhoud krijgt Vervoer als motorblok van de samenwerking als eerste vorm, naast het nader uitwerken van de onderwerpen Economie, Groen en Wonen.

Inmiddels is het kabinet Rutte II aangetreden. In het regeerakkoord geeft het kabinet aan voornemens te zijn de Wgr+ af te schaffen. Nog niet duidelijk is wanneer en hoe dit vorm gaat krijgen. In het bestuursforum is in lijn met de brief van 1 mei jl. besproken dat dat echter geen aanleiding is om te wachten op voorstellen van het Rijk, maar dat het eerder een extra reden is om als gemeenten zelf met voorstellen te komen. Daarmee scheppen we richting het Rijk duidelijkheid over de wijze waarop wij ons regionaal willen organiseren. Dat doet ook recht aan de positie van de gemeenten als eerste overheid, verenigd in verlengd lokaal bestuur.

Alles overwegende heeft het Bestuursforum de opdracht gegeven om nu aan de slag te gaan met:

- Het nader uitwerken van de inhoud van de metropoolsamenwerking;
- Het uitwerken van een lichte regeling voor het geheel van de metropoolsamenwerking;
- Het uitwerken daarbinnen van voorstellen voor de Vervoersautoriteit als motorblok van de metropoolsamenwerking.

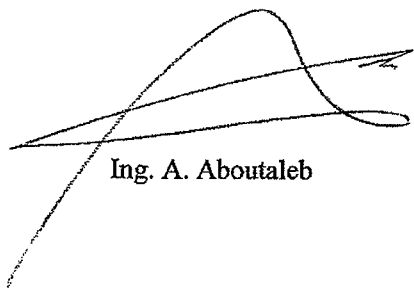
De voorstellen worden voorbereid onder aansturing van leden van het Bestuursforum, in overleg met de betrokken bestuurders.

De voorstellen worden medio januari 2013 in het Bestuursforum besproken. Deze voorstellen zullen vervolgens in de periode daarna aan de gemeenten ter besluitvorming worden voorgelegd. Aanvullend op het metropoolcongres van maart 2013 stellen wij voor de komende periode in overleg met de griffies een aantal informele raadsavonden te organiseren om het gesprek binnen en tussen gemeenteraadsleden te faciliteren. Vanzelfsprekend worden ook initiatieven vanuit de gemeenteraden zelf zeer op prijs gesteld. De gemeenteraden zijn en blijven de hoogste organen die bepalen of en hoe en met welke thema's de metropoolsamenwerking vorm krijgt. Gestart zal worden met het thema Verkeer en Vervoer.


Wij verzoeken het college deze brief en de bijlage door te geleiden aan uw gemeenteraad. Een afschrift van deze brief sturen wij tevens aan de minister van BZK, de staatssecretaris van I&M, de leden van de Vaste commissie voor Binnenlandse Zaken van de Tweede Kamer, als ook aan de Commissaris van de Koningin van de provincie Zuid-Holland, opdat ook zij geïnformeerd blijven over de stand van zaken van ons gezamenlijk proces.

Met de meeste hoogachting,
Namens het Bestuursforum,

In vriendelijke groet,



Ing. A. Aboutaleb



J.J. van Aartsen

Bijlage 1

Het Bestuursforum is een afstemmings- en voorbereidingsoverleg van bestuurders van de 24 gemeenten uit de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, die door hun colleges zijn afgevaardigd.

Aanmeldingen Bestuursforumleden op 12 november 2012

	Gemeente	Naam	Functie
1.	Albrandswaard	Bert Euser	Wethouder
2.	Barendrecht	Bas Nootenboom	Wethouder
3.	Bernisse	Pauline Bouvy – Koene	Burgemeester
4.	Brielle	Betty van Viegen	Burgemeester
5.	Capelle aan den IJssel	Frank Koen	Burgemeester
6.	Delft	Lucas Vokurka	Wethouder
7.	Den Haag	Jozias van Aartsen	Burgemeester
8.	Hellevoetsluis	Peter Hofmans	Wethouder
9.	Krimpen aan den IJssel	Lennie Huizer	Burgemeester
10.	Lansingerland	Ewald van Vliet	Burgemeester
11.	Leidschendam-Voorburg	Marcel Houtzager	Wethouder
12.	Maassluis	Koos Karssen	Burgemeester
13.	Midden-Delfland	Hans Horlings	Wethouder
14.	Pijnacker-Nootdorp	Rik Buddenburg	Burgemeester
15.	Ridderkerk	Henk Dokter	Loco-burgemeester
16.	Rijswijk	Wim Mateman	Wethouder
17.	Rotterdam	Ahmed Aboutaleb	Burgemeester
18.	Schiedam	Joan Leemhuis Stout	Burgemeester
19.	Spijkernisse	Christel Mourik	Wethouder
20.	Vlaardingen	Tjerk Bruinsma	Burgemeester
21.	Wassenaar	Jan Hoekema	Burgemeester
22.	Westland	Sjaak van der Tak	Burgemeester
23.	Westvoorne	Wim van Montfoort	Wethouder
24.	Zoetermeer	Bé Emmens	Wethouder
25.	Stadsgewest Haaglanden	Marion Stein	Secretaris/ directeur
26.	Stadsregio Rotterdam	Marith Jansen	Secretaris - algemeen directeur
27.	Rotterdam	Seppe Raaphorst	Loco-gemeentesecretaris
28.	Den Haag	Annet Bertram	Gemeentesecretaris

METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG



VERVOLGNOTTIE OP HET ZIENSWIJZEDOCUMENT METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

OPBRENGST, CONCLUSIES EN VERVOLGACTIES

1. Inleiding

De afgelopen maanden hebben de gemeenteraden intensief gesproken over de voorstellen voor de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (zienswijzedocument 1 mei 2012). Reacties van wetenschappers, onder meer tijdens twee expertmeetings van het radeninitiatief pijler 0, hebben aan de meningvorming van de gemeenten bijgedragen. Ook de waterschappen en de beide OR's van de stadsregio's hebben een reactie op het zienswijzedocument gegeven. In deze notitie vatten we de belangrijkste conclusies samen en doen we voorstellen voor het vervolgproces. Deze notitie is besproken in het Bestuursforum van 12 november jl.

De notitie is als volgt opgebouwd:

- In paragraaf 2 presenteren we op hoofdlijnen de gemeentelijke reacties op het geheel van het zienswijzedocument. We trekken wederom op hoofdlijnen een aantal conclusies en doen op basis daarvan een aantal voorstellen voor het vervolgproces.
- In paragraaf 3 gaan we dieper in op wat de gemeenten in hun reacties zeggen over de inhoudelijke agenda voor metropoolsamenwerking. Ook daarover trekken we conclusies en doen we voorstellen voor het vervolgproces.
- In paragraaf 4 behandelen we vervolgens de gemeentelijke reacties op de voorstellen over de bestuurlijke organisatie van de metropoolsamenwerking, wederom gevolgd door conclusies en suggesties voor het vervolgproces.
- In paragraaf 5 vatten we het vervolgproces samen in een procesvoorstel voor de komende periode.

2. Reacties en conclusies van de gemeenten op hoofdlijnen

Samenvatting en conclusies op hoofdlijnen

- Hoofdconclusie: Er is veel dat de gemeenten in de metropoolregio bindt: er is brede consensus over de inhoudelijke doelstellingen, de relevantie van de metropoolschaal, en de meeste gemeenten onderschrijven de noodzaak van een bredere agenda dan alleen verkeer & vervoer. Ook vinden de gemeenten elkaar in de wens van een organische groei, de noodzaak van meer focus en een sterk(er) accent op de inhoudelijke samenwerkingsagenda met democratische voldoende gelegitimeerde samenwerkingsvormen als afgeleide daarvan. Deze consensus over verschillende hoofdelementen van de metropoolsamenwerking biedt, met de nodige uitwerkpunten, een stevig fundament en een vruchtbare bodem voor het verder vormgeven van de samenwerking in de metropoolregio Rotterdam Den Haag. Dit neemt niet weg dat er uiteraard ook zorgen zijn over bijvoorbeeld de democratische legitimiteit, de gewenste flexibiliteit, het voorkomen van een vierde bestuurslaag en de betrokkenheid van de 24 gemeenten. Dit zijn punten die bij de verdere uitwerking steeds als toetspunt meegenomen worden.

Inhoud

- Doel en missie: Vrijwel alle gemeenten ondersteunen de hoofddoelstelling en de focus van de metropoolsamenwerking zoals verwoord in de missie. Zij onderschrijven daarmee dat de samenwerking zich primair dient te richten op het versterken van het (internationale) vestigingsklimaat in het metropoolgebied. Een aantal gemeenten vraagt om een betere inhoudelijke onderbouwing van de visie. Ook vragen veel gemeenten aandacht voor duurzaamheid.
- Relevantie van de metropoolschaal: Vrijwel alle gemeenten geven aan dat om de hoofddoelstelling te realiseren opschaling van regionale samenwerking naar (minimaal) het schaalniveau van de metropoolregio relevant is. Gemeenten zijn het er tegelijkertijd ook over eens dat de samenwerking niet stopt bij de grenzen van de metropoolregio én dat er ruimte moet zijn om zaken op subregionaal niveau op te pakken als dat tot betere resultaten leidt. Westland stelt expliciet voor om de (economische) samenwerking te organiseren op de schaal van de Zuidvleugel, onder de naam Metropoolregio Randstad Zuid.
- Brede agenda: Veel gemeenten onderschrijven dat er op een breed aantal terreinen in het metropoolgebied een kwaliteitsslag moet worden gemaakt om de internationale concurrentiepositie van de regio te versterken. Tegelijkertijd geven veel gemeenten aan dat dat voor hen niet betekent dat per definitie op alle terreinen moet worden samengewerkt door alle 24 gemeenten tezamen.
- Focus en fasering: Daarmee samenhangend doen veel gemeenten voorstellen voor een meer gefaseerde opbouw van de metropoolsamenwerking. Vrijwel alle gemeenten willen in ieder geval beginnen met het versterken van de metropoolsamenwerking op het gebied van verkeer & vervoer en economie. Het borgen van duurzaamheid en samenwerking op het gebied van groen worden veel genoemd. Ten aanzien van de andere thema's is het beeld meer divers.

Structuur

- Structuur volgt strategie: De bestuurlijke samenwerkingsvorm moet een afgeleide zijn van de gedefinieerde inhoudelijke opgaven. Geen "one size fits all" benadering, maar maatwerk per thema, waarbij het wel belangrijk is dat de thema's inhoudelijk verbonden blijven en in samenhang bijdragen aan de verbetering van het regionale vestigingsklimaat.
- Bestuurlijke organisatie: De bestuursvorm moet bovenal slagvaardig zijn. Een algemeen bestuur dat bestaat uit alle raadsleden vinden gemeenten niet werkbaar. Alle gemeenten dienen in het Dagelijks bestuur (DB) te zijn vertegenwoordigd, wat voor de meeste gemeenten overigens niet hoeft te betekenen dat het DB daadwerkelijk uit 24 leden moet bestaan. Daarbij doen enkele gemeenten de suggestie van subregionale gemeentelijke vertegenwoordiging in het DB. Een aantal gemeenten vraagt aandacht voor alternatieve vormen van samenwerking naast of in plaats van een

gemeenschappelijke regeling en een goede afweging tussen lichte en zware bestuurlijke arrangementen, afhankelijk van de inhoud. Daarnaast geven sommige gemeenten aan dat een nieuwe regeling pas in beeld komt bij duidelijkheid over afschaffing van de WGR+.

- Provincie: Er wordt gevraagd om meer helderheid over de wijze van samenwerking met de provincie Zuid-Holland.

Proces

- Veel gemeenten maken opmerkingen over het gevolgde proces tot nu toe en benoemen een aantal aandachtspunten voor het vervolgproces. Zorgvuldigheid, voldoende tijd en het goed betrekken van de gemeenteraden bij het vervolg zijn elementen die vaak worden genoemd.

Voorstellen voor het vervolg

1. Uitwerken van een strategische agenda

- De komende periode, tot eind maart 2013, wordt de inhoudelijke agenda voor de metropoolsamenwerking verder uitgewerkt. De kapstok daarvoor vormt een op te stellen strategische agenda. Verschillende gemeenten refereren in hun reactie aan de noodzaak van een dergelijke agenda om keuzes te maken en richting te geven. De relevante delen van het zienswijzedocument en de ontvangen reacties van de gemeenten vormen hiervoor het startpunt.
- Deze strategische agenda dient als sturingsinstrument om de onderbouwing van, en samenhang tussen, de verschillende inhoudelijke speerpunten van de metropoolsamenwerking te versterken en te verzekeren. In de strategische agenda worden de hoofddoelstellingen verder onderbouwd en wordt, vanuit de verwachte trends en ontwikkelingen, samenhang aangebracht tussen de verschillende strategieën en hun speerpunten. Ook de relatie tussen de schaalniveaus (lokaal, subregionaal, metropoolregio, zuidvleugel en provincie) komt daarin aan de orde. De agenda vormt ook de basis voor het monitoren van de voortgang in het bereiken van de metropoolambities.
- De strategische agenda moet leiden tot een concrete uitwerking van de verschillende inhoudelijke thema's, inclusief de bijbehorende programma's, projecten, instrumenten, partners en financiële middelen. Het gaat in eerste instantie om op te stellen agenda's voor Strategie 1 / Vervoersautoriteit en voor Strategie 2 / Economie.
- Er wordt gewerkt aan een strategische agenda voor de Vervoersautoriteit. Deze geeft richting aan het beleid van de verschillende (wettelijke) taakvelden van de VA. Ook zal het aangeven welke rollen en werkwijze de VA hanteert voor de verschillende taakvelden en welke partijen betrokken kunnen zijn bij de operationele uitvoering daarvan. Een vernieuwende aanpak zal daarin een belangrijk element zijn. Deze punten komen terecht in een beknopte en heldere notitie.
- De strategische agenda stellen we op samen met bedrijfsleven, kennisinstellingen en overige maatschappelijke organisaties. Organisaties als VNO NCW, LTO hebben al aangegeven kansen te zien in sterkere metropoolsamenwerking.
- Voor Strategie 3, in het bijzonder de thema's ruimte, wonen en groen, is een aandachtspunt hoe de gemeentelijke reacties zich verhouden tot het gegeven dat de bestuurlijke strategie van de provincie voor deze thema's zich baseert op het maken van afspraken met samenwerkende gemeenten in regio's. In afwachting van de besluitvorming over de rol van de MRDH in strategie 3 blijven de stadsregio's de regionale aspecten van de thema's ruimte, wonen en groen behartigen.

2. Uitwerken van de bestuurlijke organisatie

- De komende periode wordt aan de hand van de drie uitgangspunten in het zienswijzedocument gewerkt aan een voorstel voor de bestuurlijke organisatie:
 - Gemeenten vormen samen de metropoolregio en vormen geen nieuwe bestuurslaag. De samenwerking is democratisch gelegitimeerd.
 - Het gaat om het bereiken van ambities, de organisatievorm is een afgeleide.
 - Wisselende coalities zijn mogelijk tussen overheden, maatschappelijke partijen en over de grenzen van de metropoolregio heen.

- Voor de strategieën 1 en 2 en voor delen van 3 bestaat breed draagvlak. De komende maanden wordt voor dit takenpakket een *no regret*-optie uitgewerkt die in elke situatie bruikbaar is, te beginnen met de vervoersautoriteit;
- De metropoolsamenwerking kan in de praktijk starten en worden beproefd onder meer door nauwere samenwerking tussen de beide stadsregio's. Het Bestuursforum aan de ene kant en het vergaderen van de gezamenlijke dagelijks besturen aan de andere kant is te zien als voorloper van de metropoolsamenwerking.
- De ambtelijke organisatie is geen optelsom van de bestaande organisaties, maar sluit aan bij de hierboven genoemde uitgangspunten voor de bestuurlijke organisatie, dat wil zeggen: een slanke en efficiënte, hoogwaardige organisatie die maximaal gebruik maakt van de kennis en kunde van de deelnemende gemeenten en andere partners. De strategische agenda met daarop gebaseerde jaarplannen biedt daarvoor het kader.

Een werkgroep van gemeente- en regiosecretarissen is verantwoordelijk voor het opstellen van de strategische agenda en voor de voorstellen voor een bestuurlijke structuur, en legt deze aan het Bestuursforum voor. Deze voorstellen worden vervolgens in maart 2013 aan de raadsleden gepresenteerd op het metropoolcongres.

In paragraaf 3 en 4 worden een en ander verder uitgewerkt gevolgd door een schets van het te volgen proces en een voorstel voor het te volgen tijdpad in paragraaf 5.

3. Reacties en conclusies inhoudelijke agenda

Samenvatting van de gemeentelijke reacties

Strategie 1: Versterken van het daily urban system

- Algemeen: Strategie 1 kan rekenen op een brede steun onder de gemeenten. 22 gemeenten spreken deze steun duidelijk uit. Daarbij worden woorden gebruikt zoals 'onomstreden', 'conditio sine qua non', 'motor van de samenwerking', 'veilig stellen gelden V&V van absoluut belang'.
- Vier gemeenten staan niet per sé negatief tegenover een Vervoersautoriteit (VA), maar maken een voorbehoud. Albrandswaard stelt dat de opheffing Wgr+ prematuur is, zolang er geen beter alternatief is. Ridderkerk ziet bij voorkeur Verkeer en Vervoer opgedragen aan de provincie, net als in andere provincies. Maar als het Rijk een verplichte regeling voor een vervoerregio instelt, doet Ridderkerk vanzelfsprekend mee. Ridderkerk, Capelle a/d IJssel en Westland agenderen de positionering van de VA ten opzichte van de metropoolregio. Capelle a/d IJssel en Westland verwijzen naar de Amsterdamse regio waar de Metropoolregio Amsterdam, een losjes georganiseerd verband met een brede agenda, apart is geplaatst als partner naast de Stadsregio Amsterdam, waarbinnen verkeer en vervoer stevig is verankerd. Gemeente Westland ziet bij koppeling tussen VA en een nieuwe regionale (metropool) organisatie een discrepantie ontstaan tussen de voor de economische structuurversterking benodigde lichte arrangementen en het per definitie zwaardere gehalte van de VA.
- Doelstellingen en speerpunten: Niet alle gemeenten gaan expliciet in op de doelstellingen van de Vervoersautoriteit, maar degenen die dat wel doen zijn overwegend positief. Zo kan steun worden genoteerd voor een versterking van het Daily Urban System op metropoolregioniveau, onder meer door versterking van (de samenhang tussen) het wegennet en het openbaar vervoer en door het nemen van meer benuttingsmaatregelen (mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement). Ook de doelstelling om belangrijke locaties binnen 45 minuten bereikbaar te maken, krijgt steun. Tenslotte wordt ook bevestiging uitgesproken van het eerder door de 24 wethouders VV afgesproken takenpakket voor een Vervoersautoriteit.
- Aandachtspunten uit gemeentelijke reacties:
 - Uitwerken van de inhoudelijke agenda, met aandacht voor kennis en innovatie, duurzaamheid en voor de samenhang met inhoudelijke thema's als economie, ruimte en Greenport (o.a. Rijswijk, Lansingerland, Delft).
 - Goede samenwerking met omliggende regio's en de provincie. Westland lijkt te opteren voor een VA op de schaal van de Zuidvleugel, conform de voorkeur van Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland.
 - Specifieke (lokale) aandachtspunten als sluipverkeer, specifieke knooppunten en verbindingscorridors en regiogrensoverschrijdend OV. (o.a. Rijswijk, Zoetermeer, Krimpen aan den IJssel, Wassenaar)

Strategie 2: Versterken van het economische en kennis- en innovatiepotentieel

- Algemeen: Ook strategie 2 wordt breed gedragen. 22 van de 24 gemeenten spreken zich duidelijk uit over het belang van samenwerking binnen het economische domein.
- Doelstellingen en speerpunten: Voor zover gemeenten inhoudelijk reageren op prioriteiten binnen deze strategie bestaat er brede consensus voor samenwerking op het gebied van internationale promotie & acquisitie (8 gemeenten noemen dit thema expliciet) en voor het afstemmen van vraag en aanbod van werklocaties (11 gemeenten noemen dit thema expliciet). Ook de ambitie om door middel van de metropoolsamenwerking bij te dragen aan het realiseren van de doelen van de Economische Agenda Zuidvleugel wordt door verschillende gemeenten expliciet onderschreven. O.a. Barendrecht, Capelle, Delft, Rotterdam, Den Haag, Lansingerland, Zoetermeer en Midden-Delfland refereren hieraan. Greenport, innovatie en arbeidsmarkt worden diverse malen genoemd in de reacties met verschillende insteken.
- Aandachtspunten:

- Enkele gemeenten vragen aandacht voor cross-overs en samenhang met andere inhoudelijke thema's zoals bereikbaarheid en duurzaamheid
- Een aantal gemeenten (Zoetermeer, Spijkenisse, Bernisse, Brielle) vraagt meer aandacht voor leisure en toerisme als onderdeel van een economische strategie voor de metropoolsamenwerking
- Enkele gemeenten (Delft, Den Haag en Capelle aan den IJssel) vragen aandacht voor de relatie tussen de metropoolambities en de plannen voor een regionale ontwikkelingsmaatschappij (ROM).
- Gemeente Westland pleit nadrukkelijk voor een economische strategie op de schaal van de Metropoolregio Randstad Zuid, waarin de economische kracht van alle sub-regio's van de Randstad Zuid benut worden en waarbij ondernemers en hun organisaties, werknemers en maatschappelijke organisaties actief worden betrokken.

Strategie 3: Versterken van het voorzieningenniveau

- Algemeen: Veel gemeenten geven aan dat onderdelen van strategie 3 niet de eerste prioriteit hebben. Zij pleiten ervoor te beginnen met de eerste twee strategieën, passend binnen de organische ontwikkeling. 17 gemeenten geven anderzijds aan samenwerking op minimaal één van de thema's binnen strategie 3 van belang te vinden. Ruimte als algemeen thema komt in een beperkt aantal reacties voor. De support voor de verschillende inhoudelijke thema's binnen strategie 3 verschilt per thema. 14 gemeenten zien de noodzaak van samenwerking op het gebied van groen, 8 gemeenten op het gebied van wonen, 6 gemeenten op het gebied van sport en cultuur (Midden-Delfland, Pijnacker-Nootdorp, Krimpen aan den IJssel, Den Haag, Delft, Zoetermeer).
- Doelstellingen en speerpunten:
Strategie 3 bestaat uit verschillende onderdelen:
 - Ruimte: Enkele gemeenten staan expliciet stil bij nut van metropoolsamenwerking in het ruimtelijk domein. Verschillende gemeenten ondersteunen de gedachte om een integrale strategische agenda voor de metropoolregio op te stellen. Ten aanzien van metropoolsamenwerking in het ruimtelijk orderingsdomein brengen verschillende gemeenten echter ook de relatie met de provincie als punt van aandacht naar voren.
 - Wonen: onderwerpen die in de gemeentelijke reacties vooral aan de orde komen zijn afstemming van volumeafspraken, spreiding van sociale woningbouw en bundeling van huisvestingsverordeningen/woonruimteverdelingsystemen.
 - Groen: voor zover gemeenten zich inhoudelijke uitspreken over doelstellingen en speerpunten binnen groen wordt de aanpak in 4 metropolitane landschappen onderschreven en zijn gemeenten het eens over de noodzaak van minder bestuurlijke overleggrems en een efficiëntere organisatie van ontwikkeling en beheer.
 - Investeringsfondsen: in algemene vragen gemeenten om een nadere uitwerking van de financiële aspecten van de metropoolregio. Bij het specifieke punt investeringsfondsen staan gemeenten niet expliciet stil
 - Sport en cultuur: voor zover gemeenten hier concreet op ingaan variëren de reacties van steun zonder eigen actieve rol (Krimpen aan den IJssel) tot meer concrete acties. Zoetermeer ziet een plek voor beide onderwerpen als onderdeel van leisure binnen Strategie 2.
- Aandachtspunten:
 - Wonen: 9 gemeenten wijzen met name ten aanzien van volumeafspraken en sociale woningbouw op het subregionale karakter van de woningmarkt en twijfelen aan het nut van afstemming op metropoolschaal.
 - Groen: gemeenten noemen een aantal uitwerkpunten, vooral in de sfeer van efficiëntere organisatie en financiering.

Conclusies en vervolg per strategie

Strategie 1 Vervoersautoriteit

De gemeenten ondersteunen breed de vorming van de Vervoersautoriteit. De meeste gemeenten spreken ook hun steun uit voor een positionering van de Vervoersautoriteit binnen de Metropoolregio.

Daaraan kan dan ook voortvarend worden doorgewerkt, rekening houdend met de gemaakte opmerkingen.

Ten behoeve van de versterking van de inhoudelijke samenwerking is een aantal vragen en opgaven voor de toekomst geformuleerd. De strategische agenda zal duiding moeten geven aan huidige en toekomstige vraagstukken inzake mobiliteit, de rollen en werkwijze van de Vervoersautoriteit, de afbakening tussen en samenwerking met de gemeenten, het bedrijfsleven en andere partners. Een vernieuwende aanpak speelt daarbij een belangrijke rol. Het eindproduct zal een integraal kader opleveren, dat richting kan geven aan het beleid met betrekking tot de verschillende taakvelden van de VA en kan accenten geven aan de organisatievorm. De afstemming met de (bredere) integrale strategische agenda van de metropoolregio zal goed worden geborgd.

Strategie 2 Economie

Binnen strategie 2 is er brede consensus voor samenwerking op het gebied van werklocaties en promotie & acquisitie. Een aantal uitwerkpunten komt terug in de strategische agenda. Dat geldt ook voor innovatie, greenport en arbeidsmarkt:

- Het opstellen van een gezamenlijk internationaal profiel en versterken van de internationale marketing en bijbehorend promotiemateriaal is een lopende actie. Voor wat betreft de internationale marketing richting bezoekers is een groep direct belanghebbende gemeenten samen met hun marketingorganisaties inmiddels concrete voorstellen aan het voorbereiden (Rotterdam, Delft, Den Haag, Westland, Zoetermeer).
- Een aantal gemeenten (Capelle aan den IJssel, Spijkenisse, Bernisse, Brielle, Rijswijk) agendeert als punt voor de strategische agenda de versterking van de samenwerking tussen de beide acquisitieorganisaties RIA en WFIA, mede in het licht van het huidige samenwerkingsconvenant dat eind 2014 afloopt. Het ontwikkelen van gezamenlijk promotiemateriaal is een lopende actie die daarmee samenhangt.
- Een aantal gemeenten spreekt zich direct uit over het belang van innovatie (Rotterdam, Lansingerland, Barendrecht, Krimpen aan den IJssel, Delft, Den Haag, Rijswijk, Zoetermeer, Pijnacker-Nootdorp), vaak ingekleurd met een specifiek lokaal initiatief of thema. Sommige gemeenten geven aan meer in de randvoorwaardelijke sfeer bij te dragen aan een goed innovatieklimaat in de metropoolregio (Leidschendam-Voorburg en Wassenaar wijzen in dat verband bijvoorbeeld op hun bijdrage aan een hoogwaardig woon- en leefklimaat). Andere gemeenten spreken zich niet uit over het belang van innovatie. Dat betekent niet dat zij er indirect geen belang bij hebben. Een punt voor de strategische agenda is of en op welke thema's opschaling van lokale innovatie initiatieven naar een innovatieagenda op metropoolniveau nuttig is. Bijvoorbeeld op het gebied van energie.
- Daaraan gekoppeld is een potentieel punt voor de strategische agenda of het indirecte belang van de verschillende lokale of multilaterale innovatie-initiatieven (vgl Medical Delta, Clean Tech Delta, Security Delta, Greenport Horticultuur, Innovatiefabriek Zoetermeer) ook voor andere gemeenten in het metropoolgebied zodanig is dat dit bijvoorbeeld om actie op metropoolschaal vraagt (naar voorbeeld van onder meer Twente, Brainport Eindhoven).
- Daaraan gekoppeld is ook de relatie met ROM Zuidvleugel een potentieel uitwerkpunt voor de strategische agenda. Een aantal gemeenten informeert / verwijst expliciet naar dit dossier (Capelle aan den IJssel, Delft, Den Haag, Westland). Dit is nu een initiatief van de gemeenten Rotterdam, Delft, Den Haag, Leiden en Dordrecht in samenwerking met de provincie Zuid-Holland en het ministerie van EL&I, overigens met een geografische scope die de hele provincie en daarmee ook de hele metropoolregio dekt. Daarbij ligt het in de rede dat de betrokken metropoolgemeenten de positie van de metropoolregio vertegenwoordigen en als liaison tussen de ROM en de metropoolregio fungeren.
- Arbeidsmarkt tot slot is ook een uitwerkpunt voor de strategische agenda. De gemeentelijke reacties bevatten een aantal ingrediënten voor een arbeidsmarktagenda op de schaal van de metropoolregio, waaronder de relatie onderwijs-arbeidsmarkt. Deze vragen echter wel om een uitwerkings- en operationaliseringslag, inclusief een goede omgevingsanalyse, omdat er op het gebied van arbeidsmarktbeleid al het nodige gebeurt, vaak in andere, anders afgebakende geografische verbanden.

Deze onderwerpen worden uitgewerkt in wisselende coalities tussen gemeenten en maatschappelijke partners zoals bedrijfsleven en kennis- resp. onderwijsinstellingen.

Strategie 3 Voorzieningen

Gemeenten geven in wisselende mate prioriteit aan onderdelen van deze strategie. Als het gaat over de ruimtelijke ordening, de verstedelijkingsafspraken en de Economische Agenda voor de Zuidvleugel, zijn er met de provincie afspraken gemaakt. De WGR+ regio's hebben op onderdelen van strategie 3 wettelijke taken. De bestuurlijke strategie van de provincie baseert zich, ook de komende periode, op het maken van afspraken met samenwerkende gemeenten in regio's. Onderwerpen die de komende jaren spelen zijn de herziening van de Provinciale Structuurvisie en afspraken met het Rijk over de Gebiedsagenda Zuidvleugel/Zuid-Holland (Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Vooruitlopend op de besluitvorming over de rol van de metropoolregio in Strategie 3 blijven de stadsregio's de regionale aspecten van de taakvelden ruimte, wonen en groen behartigen. Bij het verder vormgeven van de metropoolsamenwerking is het beleid van de provincie op deze terreinen en wat dat vraagt van de samenwerking op metropoolschaal een uitwerkpunt.

- Wonen: Op basis van de reacties van de gemeenten, in het bijzonder de wens tot meer focus en het subregionale karakter van onderdelen van de woningmarkt, is hier maatwerk in de samenwerking benodigd, waaronder het harmoniseren van de huisvestingsverordeningen van de stadsregio's.
- Groen: 24 gemeenten en de provincie Zuid-Holland zijn in gesprek over het groen- en recreatiebeheer. De voorstellen komen inhoudelijk in belangrijke mate overeen met de groenvoorstellen in het zienswijzedocument metropoolregio. Om de financiering op lange termijn te borgen is nu voorgesteld om een aparte gemeenschappelijke regeling af te sluiten waar ook de provincie aan deelneemt, met als werktitel "Groenautoriteit". Een majeure kwestie is of een aparte gemeenschappelijke regeling, met de provincie, op het gebied van buitenstedelijk groen voldoende kan waarborgen dat de brede metropoolambities ten aanzien van een internationaal aantrekkelijk vestigingsklimaat, met een samenhangende ontwikkeling en beheer van groen, kunnen worden gerealiseerd. In ieder geval moet de besturing en het beleid van de groenautoriteit gekoppeld worden aan de metropoolregio.
- Sport en cultuur bevinden zich in de derde ring van samenwerking, wat wil zeggen dat gemeenten alleen samenwerken als zij daarvoor zelf daadwerkelijk kiezen.

4. Reacties en conclusies bestuurlijke organisatie

Hoofdpunten uit het zienswijzedocument

De MRDH staat voor pragmatische samenwerking gericht op het behalen van concrete resultaten en het realiseren van gezamenlijke ambities. Drie uitgangspunten staan centraal:

- Gemeenten vormen samen de metropoolregio en vormen geen nieuwe bestuurslaag. De samenwerking is democratisch gelegitimeerd.
- Het gaat om het bereiken van ambities, de organisatievorm is een afgeleide.
- Wisselende coalities zijn mogelijk tussen overheden, maatschappelijke partijen en over de grenzen van de metropoolregio heen.

Een lichte juridische regeling is nodig om afstemming tussen de verschillende ambities mogelijk te maken en daarop te kunnen sturen. Daarbinnen is maatwerk mogelijk. Per ambitie is een organische groei van de samenwerking mogelijk. Uitwerking in AB en DB. Discussie en besluitvorming zoveel mogelijk in de eigen raden. Alle gemeenten in het DB en de bgm's van RD en DH zijn wisselend voorzitter. Het ringenmodel is een schematische weergave van de samenwerking: van licht naar zwaar. De provincie kan een belangrijke bijdrage leveren aan het realiseren van de inhoudelijke ambities van de metropoolsamenwerking. De samenwerking met de provincie kan per thema op verschillende wijze vorm krijgen, van samenwerking op juridische basis tot en met inhoudelijke allianties.

Samenvatting van de gemeentelijke reacties

- In grote lijnen steunen de gemeenten de gedachte dat de structuur van de bestuurlijke samenwerking (de governance) volgend is op de inhoud en het te behalen resultaat. De gedachte achter het "ringenmodel" wordt herkend als een pragmatische vorm van samenwerken. Alle gemeenten moeten in staat gesteld worden om zich uit te spreken over belangrijke voorstellen van de MRDH. Dat geldt ook voor het opnemen van nieuwe taken door de MRDH als hiervoor overdracht van bevoegdheden of voorstellen waaraan financiële gevolgen voor alle gemeenten gemoeid zijn.
- Alle gemeenten benadrukken dat de samenwerking met de provincie goed moet zijn. De provincie heeft op veel terreinen waarop de MRDH ambities heeft geformuleerd, formele bevoegdheden en de stadsregio's en de provincie werken op verschillende terreinen constructief samen. De relatie met en samenwerking tussen de metropoolregio en de provincie vraagt daarom om nadere uitwerking. Met name ook de positie van de provincie in de Vervoersautoriteit vraagt om een heldere uitwerking.
- Samenwerking met het bedrijfsleven wordt ook veelvuldig genoemd. Capelle aan den IJssel noemt een adviesorgaan vanuit het bedrijfsleven en maatschappelijke partijen als een mogelijkheid.
- De vorm, of de vormen, waarin de samenwerking gegoten wordt is nog een belangrijk discussiepunt. Pragmatisme en slagvaardigheid zijn daarbij leidraad. Capelle aan den IJssel en Ridderkerk stellen de principiële vraag of een Gemeenschappelijke Regeling überhaupt nodig is. Westland doet dat expliciet voor een openbaar lichaam op basis van de wgr op de schaal van de metropoolregio, maar lijkt bij afschaffing van de wgr+ te opteren voor een voortbestaan van de huidige regio's als wgr-regio. Gemeenten (Lansingerland, Rotterdam, Midden-Delfland, Pijnacker-Nootdorp, Ridderkerk, Westland) doen suggesties voor andere vormen van samenwerking zoals convenanten, verenigingsvorm, platform. Ook de samenwerkingsvorm van de Drechtsteden wordt genoemd.
- Een strategische agenda met daarop gebaseerde jaarplannen zoals ook in Vernieuwend Besturen beschreven, wordt door veel gemeenten gezien als een goed middel om vooraf te kunnen sturen.
- Voor de samenstelling van het AB en DB en de stemverhoudingen daarbinnen, worden uiteenlopende suggesties gedaan, maar gemeenschappelijke noemer hierin is dat AB en DB slagvaardig moeten kunnen opereren en dus vooral niet te groot moeten zijn. Enkele gemeenten (Capelle aan den IJssel, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis, Lansingerland) vragen aandacht voor een roulerend voorzitterschap, waarbij ook anderen dan de burgemeesters van de twee grote steden in beeld zijn.

- Gemeenten vragen aandacht voor verdere uitwerking van de financiële aspecten van de metropoolsamenwerking en geven aan dat helderheid hierover een belangrijke voorwaarde is om tot gemeentelijke besluitvorming over de metropoolregio te komen.

Conclusies en vervolg

Gemeenten ondersteunen breed het uitgangspunt dat de inhoud leidend moet zijn en dat de structuur daarop moet volgen. Per strategie en per speerpunt moeten we daarom bezien welke vorm van samenwerken daarbij aan de orde is en welke partijen daarbij betrokken moeten worden. Daarbij is het noodzakelijk om een sterke relatie te leggen tussen de strategische agenda van de metropoolregio en de beleidsbepaling en uitvoering bij aanpalende samenwerkingen. De MRDH moet daarvoor wel kunnen agenderen, initiëren en monitoren. Het bevorderen van innovatie in economische clusters bijvoorbeeld, vraagt andere vormen van samenwerking dan beheer en ontwikkeling van de metropolitane landschappen, maar beide zijn van belang voor het welslagen van de doelen van de metropoolregio. Een belangrijk onderscheid is daarom het onderscheid tussen collectief handelen met 24 gemeenten of samenwerken tussen slechts enkele gemeenten. Wanneer er sprake is van collectief handelen, worden nieuwe taken voor de metropoolregio altijd eerst aan alle gemeenten ter besluitvorming voorgelegd. Pas daarna kan het AB besluiten over de hoogte van de bijdrage, invulling van de bevoegdheden e.d.

De metropoolregio is geen hermetisch begrensde gebied, integendeel. Er zijn veel relaties naar aangrenzende regio's zoals die naar de Drechtsteden en Leiden/Holland-Rijnland. Bestaande samenwerkingsvormen zoals dat in Zuidvleugelverband of Deltri voor het havengebied van Rotterdam tot en met West-Brabant, blijven daarom gewoon bestaan. Alleen wordt in deze gevallen een van de stadsregio's vervangen door de metropoolregio.

De komende periode wordt aan de hand van de drie uitgangspunten in het zienswijzedocument gewerkt aan een voorstel voor de bestuurlijke organisatie:

- Gemeenten vormen samen de metropoolregio en vormen geen nieuwe bestuurslaag. De samenwerking is democratisch gelegitimeerd.
- Het gaat om het bereiken van ambities, de organisatievorm is een afgeleide.
- Wisselende coalities zijn mogelijk tussen overheden, maatschappelijke partijen en over de grenzen van de metropoolregio heen.

Voor de strategieën 1 en 2 en voor delen van 3 bestaat breed draagvlak. De komende maanden wordt voor dit takenpakket een *no regret*-optie uitgewerkt die in elke situatie bruikbaar is, te beginnen met de vervoersautoriteit.

De metropoolsamenwerking kan in de praktijk starten en worden beproefd onder meer door nauwere samenwerking tussen de beide stadsregio's. Het Bestuursforum aan de ene kant en het vergaderen van de gezamenlijke dagelijks besturen aan de andere kant is te zien als voorloper van de metropoolsamenwerking.

De ambtelijke organisatie is geen optelsom van de bestaande organisaties, maar sluit aan bij de hierboven genoemde uitgangspunten voor de bestuurlijke organisatie, dat wil zeggen: een slanke en efficiënte, hoogwaardige organisatie die maximaal gebruik maakt van de kennis en kunde van de deelnemende gemeenten en andere partners. De strategische agenda met daarop gebaseerde jaarplannen biedt daarvoor het kader.

5. Schets vervolgproces

De komende periode wordt aan de slag gegaan met:

- Het uitwerken van een lichte regeling voor het geheel van de metropoolsamenwerking;
- Het uitwerken van voorstellen voor de organisatie van de Vervoersautoriteit;
- Het gelijktijdig nader uitwerken van de inhoud van de metropoolsamenwerking (strategische agenda).

De voorstellen worden voorbereid onder aansturing van leden van het Bestuursforum, in overleg met de betrokken bestuurders. De zienswijzen van de gemeenten en de bijdragen van diverse wetenschappers dienen daarbij als input. De gemeentesecretarissen van de 24 gemeenten begeleiden het proces. De voorstellen worden medio januari 2013 in het Bestuursforum besproken. Deze voorstellen zullen vervolgens in de periode daarna aan de gemeenten ter besluitvorming worden voorgelegd. Aanvullend op het metropoolcongres van maart 2013 stellen wij voor de komende periode in overleg met de griffies een aantal informele raadsavonden te organiseren om het gesprek binnen en tussen de gemeenteraden te faciliteren. De gemeenteraden zijn en blijven de hoogste organen die bepalen of en hoe de metropoolsamenwerking vorm krijgt.