



Aan de gemeenteraad van Ridderkerk
P/a griffie

Uw brief van:
Uw kenmerk:
Bijlage(n): 3

Ons kenmerk: 1094615
Contact: R. Sluiskes
Doorkiesnummer:
E-mailadres: R.Sluiskes@ridderkerk.nl
Datum: - 3 JUNI 2016

Betreft: RIB stand van zaken MRDH

Geachte leden van de raad,

Ridderkerk is een van de 23 gemeenten die samen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) vormen. In 2015, het eerste jaar van de MRDH, is veel in gang gezet om invulling te geven aan de beide pijlers, economisch vestigingsklimaat en de vervoersautoriteit. De ontwikkelingen in de MRDH gaan soms zo snel, dat het lastig is deze te volgen en een actieve rol hierin te vervullen. Om de MRDH voor Ridderkerk van (hogere) meerwaarde te laten zijn, is het van belang dat de gemeente goed is aangesloten. Niet alleen ambtelijk en bestuurlijk, maar ook de gemeenteraad. Een sterkere aansluiting van de gemeenteraad op wat er in de MRDH gebeurt, kan van meerwaarde zijn voor (de positie van) Ridderkerk in de MRDH. Zoals aangegeven in de onlangs door uw raad vastgestelde nota Verbonden Partijen, heeft ook de raad een rol bij het sturen en toezicht houden op deze 'verbonden partij'. Goede informatievoorziening is een belangrijke stap in het risicomangement en daarmee het vertrouwen richting de MRDH. Deze brief is hier onderdeel van.

Met deze raadsinformatiebrief schetsen wij u de laatste stand van zaken, met specifiek aandacht voor de inzet van de gemeente Ridderkerk. In de brief wordt achtereenvolgens aandacht besteed aan een aantal MRDH-brede thema's, aan de pijler Economisch Vestigingsklimaat, de pijler Vervoersautoriteit en de inzet van de gemeente Ridderkerk.

Algemene MRDH zaken

Jaarstukken en begroting

Op 15 april 2016 heeft de MRDH de voorlopige Jaarstukken 2015 aan de gemeenteraden verstuurd. Naast een financieel overzicht, geven de jaarstukken een goed beeld van de activiteiten van de MRDH in haar eerste jaar. De voorlopige jaarstukken zijn ook als bijlage bij deze brief gevoegd. Daarnaast heeft in april en mei een zienswijzeprocedure gelopen over de ontwerpbegroting voor 2017. Voor een toelichting hierop verwijzen we u naar het bijbehorende raadsvoorstel.

Overige zienswijzen

Naast de zienswijze op de ontwerpbegroting zijn er in het voorjaar van 2016 over twee andere onderwerpen zienswijzeprocedures geweest: de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid en het verkrijgen van zeggenschap over HTM en RET. Naar verwachting zullen in 2016 in ieder geval nog zienswijzen gevraagd worden op de Kadernota OV en het Regionaal Investeringsprogramma. Via de gebruikelijke weg zullen wij deze aan u voorleggen en waar mogelijk relateren aan herkenbare beleidskaders.



Samenwerking en besluitvorming: Van, voor, door

Eind 2015 is er een programmatische aanpak gestart om de MRDH als netwerkbestuur te versterken, in evenwicht met lokale invloed en democratische legitimiteit. Deze aanpak, 'MRDH van, voor en door 23 gemeenten', is gericht op gezamenlijk eigenaarschap, gezamenlijke doelen en resultaten en op slagvaardige besluitvorming. Maatregelen zijn onder andere het rouleren van vergader- en werklocaties (waaronder in Barendrecht), opstellen van het Regionaal Investeringsprogramma (zie hieronder), opzetten van een jaarkalender, versterken van de focus in bestuurlijke vergaderingen en stroomlijnen van besluitvorming. De aanpak wordt getrokken door enkele regiobestuurders, en afgestemd met het Algemeen Bestuur, de Bestuurscommissies en de Adviescommissies. Volgens de planning zal eind 2016 worden gestart met een evaluatie van de MRDH.

Samenwerking provincie

De samenwerking tussen de MRDH en de provincie is in 2015 aanzienlijk verbeterd. Zoals beschreven in de jaarstukken is in het najaar van 2015 een aantal samenwerkingsafspraken gemaakt. De nauwere samenwerking heeft dit voorjaar geleid tot een samenwerkingsconvenant, waarvan het ontwerp u begin april is toegestuurd. Dit ontwerp convenant, dat volgens planning in het AB van 1 juli 2016 moet worden vastgesteld, is tevens als bijlage bij deze raadsinformatiebrief gevoegd. Centraal in het convenant staan een nauwere samenwerking en afstemming tussen MRDH en provincie; er is geen sprake van overheveling, ieder vanuit zijn eigen agenda's en bevoegdheden. Samenwerking is niet alleen belangrijk bij de onderwerpen waar beide mee bezig zijn (economie en verkeer en vervoer), maar ook op aanpalende beleidsterreinen, zoals ruimtelijke ordening en arbeidsmarkt, waar de MRDH zich niet mee bezig houdt, maar de deelnemende gemeenten en de provincie wel. De (wettelijke) bevoegdheden van de MRDH zullen overigens tevens een thema zijn bij de genoemde evaluatie van de MRDH. Door het convenant kan de gewenste ontwikkeling van de Zuidelijke Randstad integraler worden benaderd, zoals geadviseerd door de OESO, zonder dat hier een herverdeling van bevoegdheden voor nodig is of de MRDH sterker of breder moet worden opgetuigd.

Pijler Economisch Vestigingsklimaat

Agenda Economisch Vestigingsklimaat en vier kernopgaven

Bij de start van de MRDH is de 'Agenda Economisch Vestigingsklimaat' opgesteld. Dit is de beleids- en werkagenda voor de kolom Economisch Vestigingsklimaat. Aanvullend hierop zijn in 2015 op basis van een analyse door professor Tordoir vier kernopgaven voor de regio geformuleerd:

- Verbetering van de (internationale) bereikbaarheid;
- Economische vernieuwing;
- Transitie naar toonaangevende duurzaamheid;
- Attractiviteit van de regio.

Alle acties van de MRDH op het vlak van economie dienen gekoppeld te zijn aan een van deze kernopgaven en nemen dan ook een belangrijke plek in onder meer het Regionaal Investeringsprogramma en de Roadmap Next Economy (zie verderop) in.

In de Agenda Economisch Vestigingsklimaat werden acht werkvelden benoemd. De specifieke acties die de MRDH op deze acht werkvelden heeft uitgevoerd, zijn terug te lezen in paragraaf 3.2 van de Jaarstukken 2015. Ridderkerk is goed aangesloten bij de beschreven acties op de werkvelden, met een actieve rol bij met name werklocaties, energie-infrastructuur, clustervorming en gebieden.

Van specifiek belang voor Ridderkerk is de bijdrage van € 50.000 in het Greenport/Food cluster die aan de gemeente Barendrecht is verleend voor het opzetten van een Innovatie- en Demonstratiecentrum (IDC) Greenportlogistiek. Het IDC is een initiatief van overheden en kennisinstellingen en vindt voorlopig een plek in het gebouw van Edudelta in Barendrecht. Dit IDC moet innovaties in de logistieke sector



beschikbaar maken voor de bedrijven in de agrologistiek. Ook de Ridderkerkse agrologistieke bedrijven worden nauw bij het IDC betrokken. De aanwezigheid van het IDC in het agrologistieke cluster versterkt de aantrekkingskracht van het cluster, wat ook de aantrekkingskracht van Nieuw Reijerwaard ten goede zal komen.

Daarnaast is de MRDH betrokken bij de positionering van Nieuw Reijerwaard in het regionale krachtenveld van agrologistieke bedrijventerreinen (Westland, A12-corridor Oostland). De insteek hierbij is dat samenwerking van de deelregio's in de internationale context (complementariteit) meer oplevert dan onderlinge concurrentie. Iedere deelregio heeft zijn eigen kenmerken en sterke punten. Voor ons cluster ligt dit vooral op verwerking en distributie van agf-producten, en minder op bijv. teelt. De Greenport Westland Oostland (GPWO) is het platform waarin deze afstemming plaatsvindt. De afspraken die in de GPWO worden gemaakt, worden gezamenlijk ingebracht bij de MRDH.

OESO-rapport

In opdracht van de MRDH en het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft de OESO in 2015 een onderzoek uitgevoerd. Dit is op 1 februari jl. gepresenteerd. In het rapport concludeert de OESO dat de regio goede uitgangspunten heeft, maar dat er economische groei blijft liggen. De goede uitgangspunten betreffen onder meer de sterke kennisinfrastructuur, de aanwezigheid van alle topsectoren, goede bereikbaarheid, een goed opgeleide beroepsbevolking en een hoog voorzieningenniveau. Het onderpresteren komt tot uiting in de zeer hoge werkloosheid, achterblijvende economische groei en minder innovatie dan verwacht.

Als oorzaak noemt de OESO een gebrek aan agglomeratiekracht en ruimtelijk-economische versnippering door gebrek aan bestuurlijke samenhang. Er is een langjarig verkeerd gericht ruimtelijk-economisch beleid gevoerd, dat was gericht op 'verdelende rechtvaardigheid' in plaats van op economische ontwikkeling. De OESO adviseert daarom een krachtiger samenwerking om de problemen aan te pakken en het potentieel te benutten. Het gaat hierbij primair (maar niet alleen) om samenwerking tussen de gemeenten onderling en tussen de gemeenten (MRDH) en de provincie. De OESO adviseert in te zetten op een integraal en bindend ruimtelijk-economisch ontwikkelingsplan en een gezamenlijke inzet op economische transitie. De kracht van de regio wordt bepaald door de prominente plekken, waarmee de OESO adviseert gericht te investeren en niet weer terug te vallen in de verdelende rechtvaardigheid, waarbij iedereen zijn deel van de koek krijgt.

Roadmap Next Economy

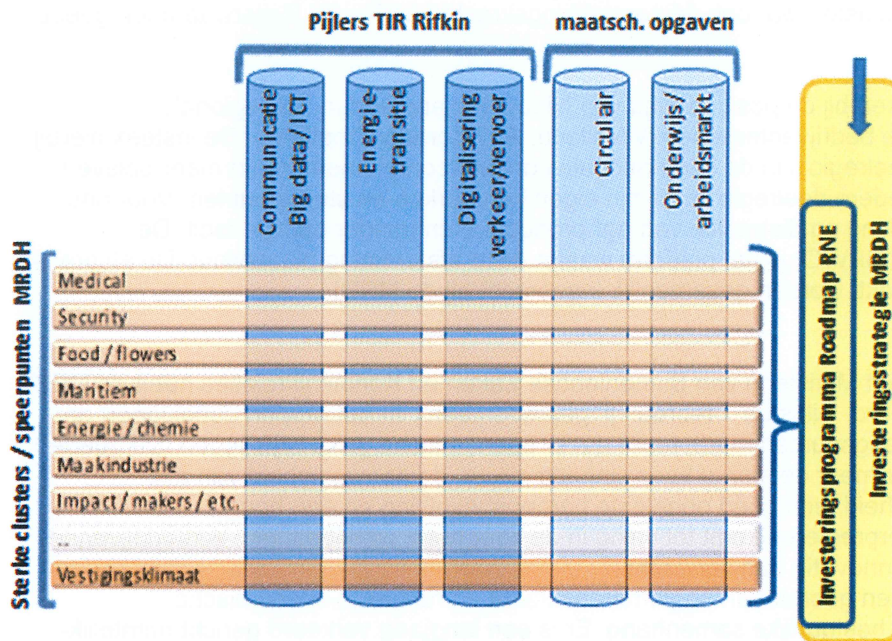
Vanuit het besef dat vernieuwing nodig is om de economie in de regio vitaal te maken/houden, is opdracht gegeven voor het opstellen van een 'Roadmap Next Economy' (RNE), door een groep toonaangevende economen rond de Amerikaan Jeremy Rifkin. In de visie van Rifkin heeft de 'next economy' drie pijlers:

- Communicatie, big data/ICT
- Energietransitie
- Digitalisering verkeer en vervoer.

Deze drie pijlers vormen samen een nieuw technologieplatform, het 'internet of things'. Via dit platform sturen, voeden en bewegen we de economie. De drie pijlers worden in de RNE gekoppeld aan de belangrijkste sectoren van de regio. In het onderzoek naar de RNE staan de volgende vragen centraal:

- Waar verdient onze regio in de toekomst zijn geld mee?

- Welke arbeidsmarkt levert dat op (werk verdwijnt; nieuwe banen ontstaan)?
- Welke competenties zijn nodig (onderwijs en innovatie)?
- Welke effecten heeft dit op fysieke ontwikkeling?



Uiteindelijk moet dit leiden tot concrete (voorbeeld)projecten die de vernieuwing en verduurzaming van de economie in de regio vorm moeten geven en stimuleren. De verwachting is dat de RNE in het najaar van 2016 gereed zal zijn.

Regionaal Investeringsprogramma

Momenteel wordt in de MRDH en de deelnemende gemeenten, in samenwerking met de provincie, Drechtsteden en de gemeente Leiden, gewerkt aan een Regionaal Investeringsprogramma, dat 1 juli a.s. door het AB van de MRDH moet worden vastgesteld. Dit programma moet projecten bevatten die invulling geven aan de structuurversterking van de economie in de regio. De adviezen van de OESO en de kernopgaven zoals door Tordoir geformuleerd zijn hierbij leidend. Het moet een samenhangend pakket van projecten zijn op het gebied van economie, bereikbaarheid, innovatie, duurzaamheid, wonen en recreatie, waar de regio als geheel voor gaat. Financiering van de projecten moet zowel publiek (deelnemende gemeenten, provincie, Rijk, EU-fondsen) als privaat worden gevonden. De noodzaak om snel tot een samenhangend pakket te komen, hangt onder meer samen met de aanstaande kabinetwisseling (verkiezingsprogramma's, kabinetsformatie) en de beschikbaarheid van Europese fondsen (Juncker). Daarom is 1 juli a.s. als deadline voor vaststelling van het programma gesteld. Dit betekent dat het investeringsprogramma gereed is voordat de RNE is afgerond. Projecten uit de RNE zullen nog aan het Regionaal Investeringsprogramma worden toegevoegd, voor zover zij daar al geen plaats op hebben.

Bij de voorbereiding van het investeringsprogramma zijn clusters van gemeenten geformeerd, waarbij Ridderkerk sterk betrokken is geweest bij het Greenport cluster. De reden hiervan is de aanwezigheid van een sterk foodcluster en de ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard. De inzet is om innovatieve en duurzame projecten bij de ontwikkeling van Nieuw Reijerwaard als deelproject in het Regionaal



Investeringsprogramma te krijgen, en bovendien ook in de RNE. Hierbij werkt Ridderkerk nauw samen met de andere gemeenten en partners in de Greenport Westland Oostland. Het 'Greenportpakket' is als één geheel ingebracht in het Regionaal Investeringsprogramma.

Naast een aantal projecten die specifiek door één deelregio/cluster of één gemeente zijn ingebracht, zijn er enkele MRDH-brede projecten, die voor alle gemeenten van belang zijn. Wij sturen aan op een goede aansluiting van Ridderkerk op deze algemene projecten, zeker waar er een direct verband is met onze eigen beleidsdoelstellingen.

Pijler Vervoersautoriteit

Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid

De Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB) is de inhoudelijke beleids- en werkagenda van de MRDH, en is de uitwerking van de Strategische Bereikbaarheidsagenda uit 2013. De gemeente heeft in maart haar zienswijze op het concept gegeven. De vaststelling van de Uitvoeringsagenda zal plaatsvinden in het AB van 1 juli a.s.. De UAB is tevens het kader voor andere beleidstrajecten waarin de MRDH participeert, zoals het Regionaal Investeringsprogramma, het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport van het Rijk), het programma Stedenbaan met overige Zuid-Hollandse partijen, etc.. Voor de MRDH zijn de grote investeringsprojecten van de komende jaren de Hoekse Lijn, de Rotterdamse Baan en de A13/16.

Openbaar Vervoer: Kadernota OV en nieuwe concessies

December 2016 gaan de nieuwe concessies Haaglanden Rail en Rotterdam Rail t/m 2026 van start. Gekoerst wordt op 'inbesteden', dus onderhands gunnen van de concessie aan HTM resp. RET. Volgens de wet moet de MRDH hierbij invloed kunnen uitoefenen 'als over haar eigen diensten'. Hiertoe heeft de MRDH het voornemen om één aandeel te verwerven over zowel HTM als RET. De gemeente heeft onlangs haar zienswijze hierop verstuurd.

Voor toekomstige concessies (zoals Rotterdam bus) en OV-beleid werkt de MRDH momenteel aan een Kadernota OV. Deze Kadernota zal een belangrijk beleidskader gaan vormen. Daarom wordt deze naar verwachting voor zienswijze voorgelegd aan de gemeenteraden. De kadernota heeft onder meer betrekking op netwerk, dienstregeling, materieel, brandstof (duurzaamheid), reisinformatie, toegankelijkheid, voorzieningen, etc.. Daarnaast lopen voor specifieke thema's separate trajecten, zoals beheer en onderhoud infrastructuur, sociale veiligheid en tarieven.

Binnen de kaders van de concessie hebben vervoerders een bepaalde speelruimte in het aanbieden van openbaar vervoer, mede in relatie tot hun (commerciële) opbrengstverantwoordelijkheid. Jaarlijks moeten vervoerders hun vervoerplannen met voorgenoemde aanpassingen indienen bij de MRDH, en overleg voeren met wegbeheerders en reizigersorganisaties. Voor Ridderkerk is met name het Vervoerplan 2017 van de RET van belang omdat de RET de enige vervoerder met een concessie van de MRDH is die Ridderkerk bedient.

MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag

Het MIRT is het programma voor grote Rijksinvesteringen in het ruimtelijk domein. Het MIRT kent verschillende fases en 'spelregels' om te komen tot investeringen. Elke fase heeft zijn scope en diepgang. Op dit moment werken Rijk, MRDH, provincie en gemeenten Den Haag en Rotterdam aan het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag. Dit onderzoek moet zorgen voor

overeenstemming over de belangrijkste gezamenlijke bereikbaarheidsopgaven. De focus ligt hierbij op het gebied tussen Rotterdam en Den Haag, met o.a. 'viersporigheid' als inzet. Daarnaast zijn voor Ridderkerk de knelpunten op de A16/A15/A29 van belang, en wensen in Rotterdam Zuid voor nieuwe stadsbruggen en OV-investeringen.

Te ontvangen subsidies

Ridderkerk maakt via het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit aanspraak op subsidies van de MRDH. In 2016 in totaal ruim € 400.000, onder meer voor een bijdrage aan de rotonde Vlietlaan - Donkerslootweg. Daarnaast is de subsidie van € 5 miljoen voor de IJsselmondse Knoop aan de GR Nieuw Reijerwaard relevant voor Ridderkerk.

Inzet Ridderkerk

In het eerste jaar van de MRDH zien we, met name bij de pijler Economisch Vestigingsklimaat, een sterke dynamiek. Aangejaagd door verschillende onderzoeken (Tordoir, OESO) zien we in de regio het besef ontstaan van de noodzaak van economische vernieuwing. Wij onderschrijven daarom de uitkomsten van het OESO-rapport, waarbij wij benadrukken dat de geschetste uitdagingen binnen de huidige kaders moeten worden opgepakt, dus geen (discussie over) herverdeling van bevoegdheden. Het samenwerkingsconvenant met de provincie zien wij dan ook als een positieve stap.

Wij zien de noodzaak van een sterkere samenwerking in en waarderen de focus op uitvoering en concrete projecten. In de MRDH willen we daarom een actieve bijdrage leveren. Wij zijn van mening dat het Ridderkerks bedrijfsleven kan profiteren van de huidige ontwikkelingen in de MRDH. Niet alleen de agrologistieke sector, maar ook de bedrijven (koplopers) die voortduren innoveren en vernieuwen. Door deze bedrijven te koppelen aan de diverse clusters en fieldlabs in de regio kunnen we hen faciliteren, wat op lokale schaal op deze thema's niet goed mogelijk is, bijv. door het ontbreken van hoger en middelbaar beroepsonderwijs en kennisinstellingen. Wij verwachten bovendien dat we met een actieve deelname in de MRDH een deel van onze ambities van onze lokale beleidsagenda (voor economie en verkeer/vervoer) kunnen (helpen) realiseren.

Onze inzet op verkeer hebben we in maart van dit jaar al opgenomen in de zienswijze over de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.

Specifiek zal onze focus het komende jaar gericht zijn op:

- Lobby voor sterke positie Nieuw Reijerwaard in het Regionaal Investeringsprogramma en de RNE.
- Goede aansluiting van de Ridderkerk bij de meer algemene (MRDH-brede) projecten van het Regionaal Investeringsprogramma.
- Koppelen van het Ridderkerks bedrijfsleven aan de zgn. Fieldlabs (samenwerking kennisinstellingen en bedrijfsleven om innovaties naar de bedrijven te brengen) in de regio met het oog op de noodzakelijke vernieuwing, ook van de lokale economie.
- Actieve rol op het werkveld 'werklocaties', gericht op het vitaal houden van de winkelgebieden, bedrijventerreinen en kantoorlocaties.
- De HOV-corridor Rotterdam - Ridderkerk – Drechtsteden.
- Duurzaam borgen van buslijn 601 door integratie in de reguliere concessie/ dienstregeling.
- Verbeteringen aan het (boven)regionale wegennet, waarbij leefbaarheid centraal staat.
- Spoedige transitie naar schone brandstoffen in het busvervoer (elektrisch en waterstof).



Betreft: RIB stand van zaken MRDH

Pagina 7 van 7

Communicatie

De huidige communicatie met betrekking tot MRDH-zaken vindt momenteel voornamelijk plaats via de commissievergaderingen, via zienswijzeprocedures en door rechtstreekse informatievoorziening van de MRDH aan de raad. Indien, onder andere als uitwerking van de nota Verbonden Partijen, behoefte bestaat aan een intensievere communicatie, dan zijn daar verschillende mogelijkheden voor. Deze zijn in de nota Verbonden Partijen beschreven. U kunt hierbij denken aan het één keer per jaar organiseren van een themabijeenkomst voor uw raad over en met de MRDH, maar ook aan een regelmatige (2-3 x per jaar) informatievoorziening via een RIB of aan overleg tussen de raadsleden die zitting hebben in één van de adviescommissies van de MRDH en de portefeuillehouder en accounthouder van de gemeentelijke organisatie. Wij gaan hierover graag met u in gesprek.

Wij verwachten u met deze brief van de nodige informatie te hebben voorzien.

Met vriendelijke groet,

Het college van burgemeester en wethouders van Ridderkerk,

de secretaris,

de burgemeester,


dhr. H.W.J. Klaucke


mw. A. Attema

Namen bijlage(n):

- Samenvatting OESO rapport
- Jaarstukken 2015
- Samenwerkingsconvenant MRDH – provincie Zuid-Holland

