

MEMO AAN DE GEMEENTERAAD

Aan De gemeenteraad
T.a.v. -
Datum 8 november 2011
Betreft Stand van zaken Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Van Het college
Ons kenmerk 106700
Bijlagen -
CC -

Samenvatting

De burgemeester van Rotterdam verzoekt in zijn rol van initiatiefnemer de raden van de gemeenten in de Rotterdamse regio hun gedachten te vormen over de betekenis van de metropoolregio Rotterdam-Den Haag. De intentie is dat de metropoolregio een sterk netwerk wordt van samenwerkende gemeenten die samen grensoverstijgende maatschappelijke vraagstukken aanpakken ten faveure van de inwoners, bedrijven en bezoekers van dit gebied. In deze brief wordt op de aanleiding en de intentie ingegaan. Wij stellen het op prijs in uw carrousel van gedachten te wisselen over de vragen die aan het einde van deze memo zijn geformuleerd. Het gaat in deze fase nog niet over besluitvorming. Meer over beeldvorming en oordelingsvorming ten aanzien van de metropoolontwikkeling.

Geachte dames en heren,

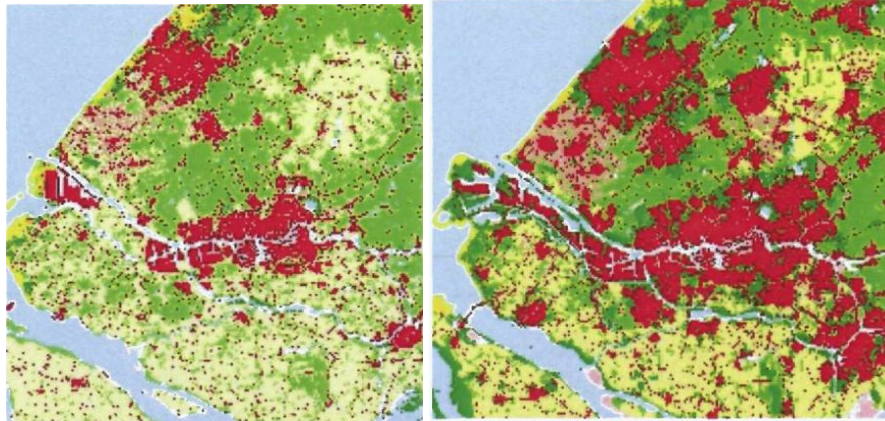
Aanleiding

Maatschappelijke en politieke ontwikkelingen vragen om het herijken van de schaal waarop de regionale samenwerking in de stedelijk gebieden rond Rotterdam en Den Haag dient te worden georganiseerd. In deze memo schetsen wij de aanleiding hiervoor, de huidige voorstellen en een schets van het proces om tot nieuwe samenwerkingsarrangementen tussen gemeenten in het economisch kerngebied van de zuidelijke Randstad te komen. Op basis van deze informatie willen wij met uw raad het gesprek hierover aangaan.

Metropoolregio Rotterdam Den Haag: inspelen op maatschappelijke ontwikkelingen

Een vergelijking tussen het huidige verstedelijkingspatroon van de zuidelijke Randstad met dat van een halve eeuw geleden, laat zien dat de regio's rond de grote steden Rotterdam en Den Haag dicht naar elkaar toe zijn gegroeid. Investerings in nieuwe woongebieden, het glastuinbouwcomplex in Westland en Oostland, het havenindustriële complex, kantoren en bedrijvenlocaties, nieuwe wegen railinfrastructuur hebben één, vrijwel aaneengesloten, stedelijk gebied gecreëerd. Onderstaande figuren illustreren dat treffend.

vervolg pagina



Verstedelijking rond Rotterdam en Den Haag 1960 en 2020
(bron: Planbureau voor de Leefomgeving)

Niet alleen ruimtelijk groeien beide steden naar elkaar toe, ook de functionele relaties tussen beide stedelijke gebieden zijn sterk geïntensiveerd. Meer dan de helft van de werkzame personen in de metropoolregio werkt buiten zijn eigen woonplaats. Het gaat om een half miljoen mensen. Dagelijks pendelt één op de zes daarvan ca 80.000 mensen tussen de Haagse agglomeratie, het middengebied van de regio Delft en Westland en de gehele Rotterdamse regio.¹ Naast woonwerkverkeer reizen ook duizenden studenten dagelijks door de metropoolregio naar universiteiten, HBO-instellingen en gespecialiseerde MBO-opleidingen. Duizenden recreanten vermaken zich in de hele metropoolregio van het water van Scheveningen, Hoek van Holland, Voorne of het Haringvliet tot de groene gebieden ten noorden van Den Haag, ten zuiden van Rotterdam of in het middengebied van Hof van Delfland. Voor al deze mensen is de metropoolregio inmiddels een *daily urban system*.

De ontwikkeling van de twee stedelijke regio's rond Rotterdam en Den Haag naar één samenhangend stedelijk systeem is niet alleen een maatschappelijke werkelijkheid in het hier en nu, het biedt ook kansen voor de toekomst. De internationaal opererende economie concentreert zich mondiaal in toenemende mate in verstedelijkte gebieden. Alleen stedelijke regio's van voldoende omvang beschikken over de condities voor een internationaal concurrerend vestigingsmilieu voor bedrijven, studenten en (kennis-)werkers. Dat biedt economische opbrengsten: hoe groter en meer divers de regionale en stedelijke economie, hoe groter kansen op specialisatie, productiviteitsgroei en innovatie, en daarmee op welvaarts-groei. Een voldoende omvang van het stedelijk gebied geeft ook draagvlak voor een grote variatie aan voorzieningen en daarmee voor een brede basis. Dat is niet alleen aantrekkelijk voor kenniswerkers, maar maakt ook dat een stedelijke regio kan functioneren als emancipatiemachine voor starters aan de onderkant of zijlijn van de economie en samenleving. Niet alleen is het stedelijk gebied zelf van belang hiervoor, ook de grote

¹ COROP gebieden Agglomeratie 's Gravenhage, Delft en Westland en GrootRijnmond

vervolg pagina

groene gebieden en suburbane woonmilieus tussen en om de stedelijke gebieden dragen bij aan een aantrekkelijk woon- en vestigingsmilieu.

De geschetste ontwikkelingen en kansen vragen van bestuurders om hun visie op de regio te herijken en open te staan voor het geleidelijk opbouwen van nieuwe allianties op een intergemeentelijk schaalniveau. Zo ontstaat een structuur van samenwerking, die het niveau van dienstverlening aan burgers en bedrijven kan organiseren voor zaken die niet binnen gemeentelijke grenzen alleen kunnen worden geregeld. Als wij als lokale overheden zelf niet gezamenlijk handelen, gaan ontwikkelingen ons overkomen, op gebieden als verkeer en vervoer, natuurbehoud en groenzones, woningbouw en ruimtelijke ordening. Opgaven als binnenstedelijke intensivering en het aantrekkelijk houden van groene gebieden realiseren we alleen als we in regionaal verband opereren.

Binnen deze context past de intensivering van de samenwerking tussen de Rotterdamse en Haagse regio die al een aantal jaren geleden is ingezet. Gestart vanuit de twee centrumsteden Rotterdam en Den Haag, maar inmiddels breder geagendeerd op de bestuurlijke en politieke agenda in de omliggende regiogemeenten.

Extra urgentie: de visie van het kabinet

Het voornemen van het kabinet om per 1-1-2013 een einde te maken aan het formele samenwerkingskader Wgr+, maakt het nu extra urgent om de intensivering van de regionale samenwerking op het schaalniveau van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag met elkaar te bespreken. Als we niet snel handelen, verliezen de steden en omliggende gemeenten een belangrijk instrument: invloed op het openbaar vervoer en de infrastructuur. Het kabinet erkent in haar visie op het binnenlands bestuur dat de steden en de regiogemeenten "aan het stuur" moeten blijven. Het kabinet ziet in de oprichting van een Vervoersautoriteit, waaraan ook de provincie deelneemt, een belangrijke hoeksteen voor een toekomstige samenwerking binnen een regio met een metropolitaan karakter.

In haar visie (Visienota Bestuur en bestuurlijke inrichting) geeft het kabinet aan de metropoolvorming rond Rotterdam en Den Haag te verwelkomen en te ondersteunen. Het kabinet vindt dat die op korte termijn veel perspectief biedt om gezamenlijke afstemming van besluitvorming en bestuurlijke slagvaardigheid te realiseren. Het kabinet geeft een aantal kaders en richtingen mee: de inhoudelijke richting moet passen in een gezamenlijk commitment van gemeenten en provincie voor de hele zuidelijke Randstad. Gemeenten en provincie moeten op gelijkwaardige wijze inbreng hebben. Zij moeten zich samen verantwoordelijk voelen voor het realiseren van concrete doelen en resultaten. Het kabinet ziet het als een logische stap dat de samenwerking vorm krijgt op basis van de Wgr voor het gebied dat thans wordt gevormd door de stadsregio's Rotterdam en Haaglanden. Het kabinet vraagt aan de gemeenten om, samen met de provincie, voor 1 januari 2012 een concreet voorstel te doen voor invulling van de samenwerking en het tijdpad waarbinnen dit gerealiseerd zal worden.

Nu de kaders van het Rijk bekend zijn, gaat het proces van gemeentelijke samenwerking op het schaalniveau van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag een nieuwe fase in.

vervolg pagina

Ambitie Metropoolregio Rotterdam Den Haag

De gemeenten zijn nu aan zet. Ons college wil met u het gesprek aangaan over de samenwerking binnen de metropoolregio. Wij zijn benieuwd naar uw inhoudelijke ambities en uw denkbeelden over het te volgen proces. Wat kan onze gemeente voor de metropoolregio betekenen, en wat kan de metropoolregio voor onze gemeente betekenen?

De initiatiefnemers hebben de Metropoolregio Rotterdam Den Haag een tweeledige ambitie meegegeven. Ten eerste het versterken van de internationale concurrentiekracht en aantrekkelijkheid van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Dat vraagt om een gezamenlijke aanpak op het schaalniveau van het geheel van de twee huidige stadsregio's. Ten tweede om met nog meer slagkracht, tempo en resultaat dan voorheen effectieve maatregelen te nemen om de potenties van de metropoolregio ten volle te realiseren.

De inhoudelijke ambitie is neergelegd in de keuze voor de 7 pijlers van de metropoolregio waarover u eerder bent geïnformeerd, te weten:

1. Bereikbaarheid;
2. Economie
3. Greenport
4. Onderwijs & Innovatie
5. Ruimte en Wonen
6. Hof van Delfland/Groenzones
7. Voorzieningen (w.o. de metropoolpas)

Bereikbaarheid heeft eerste prioriteit als aanjager van economische ontwikkeling op de schaal van de metropoolregio. Bovendien is er de praktische noodzaak om, wanneer de-Wgr+ per 1 januari 2013 stopt, de nieuwe Vervoersautoriteit operationeel te hebben. Aan deze autoriteit kunnen de BDU-middelen verkeer & vervoer (ruim € 500 miljoen per jaar) worden toegekend. Alleen dan blijven de gemeenten, verenigd in de metropoolregio, zelf verantwoordelijk voor verkeer en vervoer, zoals de concessieverlening in het openbaar vervoer maar wel in goede en praktische samenwerking met de provincie.

De tweede ambitie betreft de werkwijze van metropoolregio. Het doel is niet een nieuwe bestuurslaag. Het gaat om een sterk netwerk van besturen en maatschappelijke partners met behoud van ieders verantwoordelijkheid en identiteit. Onder de vlag van de Metropoolregio mobiliseren de lokale overheden zich, in de eerste plaats de 24 gemeenten in het gebied, en worden coalities gesloten met provincie en maatschappelijke partners. De samenwerking is niet vrijblijvend. Daarom stellen de initiatiefnemers voor dat de 24 gemeenten zich aan de Metropoolregio verbinden in een gemeenschappelijke regeling. Die regeling is geen doel, maar een noodzakelijk middel binnen de Nederlandse bestuurlijke verhoudingen. Daar kunnen we met elkaar een eigentijdse invulling aan geven.

Lokaal belang en belang op BAR-schaal rondom de 7 pijlers.

De bijdrage die gevraagd en geleverd zal worden hangt nou samen met de raakvlakken van de pijlers met Albrandswaardse dossiers, thema's en belangen, maar ook die in BAR-verband. Een korte quickscan laat dan het onderstaande beeld zien:

vervolg pagina

No.	Pijler	Raakvlakken
1	Bereikbaarheid	A16/A15/A29, Tweede Oeververbinding, A4-Zuid
2	Economie	Faciliterende voorzieningen tbv ZZP-ers, stimuleren recreatief-agrarische potenties (bijv. stadslandbouw)
3	Greenport	AGF-cluster, ontwikkeling Nieuw-Reijerwaard, Greenportsamenwerking
4	Onderwijs & Innovatie	Ambities Barendrechts HBO
5	Ruimte en Wonen	Zie pijler 6
6	Hof van Delfland/Groenzones	Deltapoort, Buitenland van Rhoon, Groene Verbinding
7	Voorzieningen (w.o. de metropoolpas)	-

Opgemerkt kan worden dat sommige pijlers elkaar overlappen.

Bovenstaande quickscan laat zien dat in de tweede, derde en zesde pijler de (BAR-)gemeente(n) niet alleen verwachtingen heeft/hebben die bij de metropoolregio kunnen worden neergelegd maar ook concreet iets te bieden heeft/hebben.

De gemeenten zijn nu aan zet

De 24 gemeenten in het gebied van de huidige twee stadsregio's zijn nu aan zet om verder vorm en inhoud te geven aan de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. In mei van dit jaar hebben gemeenten hierover het eerste gesprek met elkaar gevoerd op de Metropoolregiodag. Nu is de tijd rijp dat de gemeentebesturen, samen met de provincie Zuid-Holland en maatschappelijke partners een krachtig vervolg aan het versterken van de metropoolregio. De initiatiefnemers stellen het volgende proces voor.

Uitgangspunt is dat het proces de gemeenteraden van de 24 betrokken gemeenten in staat moet stellen uiterlijk in oktober 2012 te besluiten over de instelling van een gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Bovendien moet het proces de voorwaarden creëren om na de besluitvorming in iedere gemeente de gemeenschappelijke regeling Metropoolregio per 1 januari 2013 van start te kunnen laten gaan.

In de komende periode worden hiertoe met de gemeenten gezamenlijk twee hoofdsporen doorlopen:

1. De afbouw van de beide stadsregio's. Immers, de Wgr+ wordt per 1 januari 2013 ingetrokken. Vanuit dit proces komen adviezen over taken van de huidige stadsregio's die in de metropoolregio een plek zouden kunnen krijgen.
2. De opbouw van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. In dit spoor worden de te nemen maatregelen en uit te voeren taken vanuit de 7 pijlers geconcretiseerd. Deze concretisering mondt uit in het toekomstig takenpakket van de Metropoolregio en een voorstel voor een nieuwe Wgr als vorm van verlengd lokaal bestuur van 24 gemeenten. Vanuit dit spoor ontstaat ook het beeld welke taken van de huidige stadsregio's in de metropoolregio dienen te worden behouden en/of aangevuld of versterkt.

vervolg pagina

Beide hoofdsporen vullen elkaar aan en dienen in directe samenhang te worden doorlopen. De gezamenlijke DB vergaderingen van beide stadsregio's worden om pragmatische redenen gebruikt als bestuurlijke tafel om de coördinatie tussen beide sporen te verzorgen. In het verlengde hiervan en als uitvloeisel van de gezamenlijke inhoudelijke ambitie, zullen voorstellen worden ontwikkeld op het gebied van de bestuurlijke organisatie en de juridische en financiële inbedding. Het proces kent de volgende fases:

November - december 2011

- Vorming van bestuurlijke teams per pijler. Elk team is verantwoordelijk voor de uitwerking van de inhoud en de organisatie van het proces en de betrokkenheid van politiek, bestuur, bedrijfsleven en maatschappelijke actoren.
- Met de gemeenten bezien de initiatiefnemers hoe iedere gemeente kan participeren in de uitwerking van de pijlers. Zij verwachten van elke gemeente een helder beeld van de bijdrage die de gemeente kan leveren aan het realiseren van de ambities van de Metropoolregio. Ze stellen tevens voor om de betrokkenheid waar nodig in samenspraak met omliggende gemeenten subregionaal in te vullen.

Januari - maart 2012

- De uitwerking van de pijlers betekent in deze fase een intensief interactief proces waarin de bestuurlijke teams met gemeenten, het bedrijfsleven en maatschappelijke partners komen tot een portfolio van programma's en projecten vanuit de 7 pijlers en voorstellen voor de bestuurlijke en organisatorische inbedding hiervan.
- Deze fase wordt afgesloten met een gezamenlijke Metropool regiodag waarin de resultaten worden gepresenteerd en besproken.

April-juli 2012

- Op basis van de resultaten uit de voorgaande fase wordt een ontwerp-voorstel voor een gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag opgesteld. Dit voorstel leggen de initiatiefnemers voor een eerste lezing voor aan de bestuursorganen van de 24 gemeenten.

Augustus - oktober 2012

- Na verwerking van de gemeentelijke reacties op de ontwerp gemeenschappelijke regeling, wordt de (definitieve) ontwerp gemeenschappelijke regeling voorgelegd. Hierin zijn alle adviezen voor inhoudelijke programma's en projecten, bestuurlijke taken, financiering en werkwijzen verwerkt.

1 januari 2013

- Start Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Het te volgen proces vraagt om een heldere bestuurlijke aansturing en een voortvarende ambtelijke organisatie. De vergaderingen van de Dagelijks Besturen en Algemene Besturen van de stadsregio's worden gebruikt als bestuurlijke tafels voor de coördinatie tussen de beide hoofdsporen. Een ambtelijke coördinatiegroep bestaande uit de secretarissen van de twee stadsregio's en de steden Rotterdam en

vervolg pagina

Den Haag bewaakt de samenhang tussen beide hoofdsporen. De beide voorzitters bespreken met de provincie Zuid-Holland de rol van de provincie hierin. Een stevig projectmanagement zorgt voor regie op het proces en het bewaken van draagvlak en planning. Parallel aan het bestuurlijk proces worden informatie- en overlegbijeenkomsten georganiseerd met ambtelijke netwerken van gemeentesecretarissen, griffiers en sectordirecteuren.

Afsluitend

De steden en de provincie moeten vóór 1 januari 2012 een concreet voorstel doen voor de invulling van de samenwerking en het tijdpad waarbinnen dit gerealiseerd zal worden. De hierboven geschetste aanpak en fasering worden de komende weken verder ingevuld en geconcretiseerd en met de provincie besproken. Dit levert ook het voorstel op waarom het kabinet heeft gevraagd. Daarmee begint een intensief proces dat uiteindelijk zal leiden tot een voorstel aan de gemeenteraad over deelname aan de metropool regio.

Met deze memo hopen wij u een goed beeld te hebben geschetst over het proces dat de komende periode wordt doorlopen om met elkaar nieuwe vormen van regionale samenwerking op een hoger schaalniveau te organiseren. Wij hebben de initiatiefnemers toegezegd uiterlijk 15 december onze reactie op deze lijn kenbaar te maken.

Wij stellen daarom voor dit onderwerp spoedig met elkaar te bespreken, waarbij wij in het bijzonder de volgende punten met u willen bespreken:

- Wat kan onze gemeente voor de metropoolregio betekenen?
- Wat kan de metropool regio voor onze gemeente betekenen?
- Welke verwachtingen en suggesties heeft u voor het te volgen proces tot 1 januari 2013 en welke rol wil onze gemeente daar zelf in vervullen?

Met vriendelijke groet,

het college van de gemeente Albrandswaard,
de secretaris, de burgemeester,



Hans Cats



mr. Harald M. Bergmann