

Concept-raadsvoorstel

Betreft: Voorstellen Metropoolregio Rotterdam Den Haag

De afgelopen periode zijn de raden en de colleges van B&W van de 24 metropoolgemeenten intensief met elkaar in gesprek geweest over de vorming van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, onder andere op basis van het zienswijzedocument van mei 2012, de gemeentelijke reacties daarop, de samenvatting van december 2012 en de voortgangsbrief van februari 2013. De gesprekken hebben plaatsgevonden met en binnen uw gemeenteraad en tijdens bijeenkomsten met vertegenwoordigers van andere gemeenten, waaronder verschillende bijeenkomsten van het radeninitiatief pijler nul, de open raadsbijeenkomsten van maart 2012 en 2013 en de verschillende metropoolcongressen, meest recent op 27 maart 2013. Nu is het moment gekomen om concrete besluiten te gaan nemen.

Intensiveren van de samenwerking is noodzaak

“Het gaat om werk en welvaart voor onze burgers en hun kinderen nu en in de toekomst”. De economische groei in het zuidelijke deel van de Randstad blijft structureel achter bij andere metropolen in Europa. Dat heeft onder meer te maken met de structuur van de economie in dit deel van de Randstad. Kort gezegd schiet de regio tekort in innovatief vermogen. Maar tegelijk wijzen verschillende wetenschappers erop dat de regio volop potentie bezit. Bijvoorbeeld dat een kwart van het wetenschappelijk onderzoek in Nederland zich in dit gebied bevindt, en dat de regio steeds meer als één stedelijk systeem functioneert. Door dat meer te benutten, worden kansen gecreëerd. In hun toespraken tot het metropoolcongres van 27 maart jl. ondersteunden de ministers Kamp en Plasterk de ambities om de regio als een metropoolregio te ontwikkelen. Minister Kamp verwoordde dit treffend: “Neem het voortouw, trek uw eigen lijn, creëer feiten waarop anderen zich gaan richten. Nederland heeft belang bij het succes van de metropool Rotterdam Den Haag”.

Ook het bedrijfsleven wijst erop dat onze regio tal van potenties heeft en dat die nog beter benut kunnen worden. Terecht wijst het bedrijfsleven erop dat in de zuidvleugel 25% van de nationale economie verdiend wordt. Veruit het grootste deel daarvan wordt binnen de grenzen van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag verdiend. Vanuit die positie hebben Rotterdam en Den Haag samen met de stadsregio's, de provincie en de omliggende regio's gezamenlijk de Economische Agenda Zuidvleugel opgesteld en nemen Rotterdam, Delft en Den Haag ook deel aan de Regionale Ontwikkelingsmaatschappij (ROM) en aan de Economische Programmaraad Zuidvleugel.

De strategische agenda van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag bouwt daarop voort en heet niet voor niets *Kwaliteiten Verbinden*. Om een aantrekkelijk economisch vestigingsklimaat te bieden is meer nodig dan inzet op economie alleen. Denk alleen al aan bereikbaarheid, aantrekkelijk groen en aan een hoogwaardig voorzieningenniveau. Zaken

waaraan de gemeenten een grote bijdrage leveren. Minister Kamp ondersteunt deze aanpak, zo bleek uit zijn toespraak op het congres van 27 maart jl.

Het bedrijfsleven wijst er ook op dat de samenwerking tussen de overheden verbeterd moet worden. Daarom blijft de uitgestoken hand naar de provincie om deel te nemen in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag gehandhaafd. Dat geldt ook voor de op te richten Vervoersautoriteit. Ook daarin wordt een volwaardige plaats ingeruimd voor de provincie.

Het kabinet kondigt in de nota *Bestuur in Samenhang*¹ aan dit voorjaar een wetsvoorstel tot afschaffing van de Wgr-plus in te dienen. Het is de bedoeling dat dit wetsvoorstel op 1 januari 2014 in werking treedt. Over de verdere uitwerking daarvan, ook ten aanzien van de brede doeluitkering verkeer en vervoer en de aanpak van de noord- en zuidvleugel zal de minister in overleg met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de betrokken overheden op korte termijn een definitief voorstel doen. Daarin wordt dan duidelijk hoe de beoogde vervoerregio's vorm krijgen.

De geschetste economische uitgangspositie, de brede behoefte aan betere samenwerking tussen overheden in dit gebied, gecombineerd met het intrekken van de Wgr-plus per 1 januari 2014 (welbeschouwd over iets meer dan een half jaar), nopen nu tot handelen.

Besluitvormingsproces

Kort samengevat geven de gemeenten in hun reacties op het zienswijzedocument en in de discussies tijdens de afgelopen periode aan dat zij de noodzaak van metropoolvorming steunen. Daarbij geven zij tegelijk aan dat zij een compacte vorm wensen. Een kernpakket met prioriteit voor het verbeteren van de bereikbaarheid en versterken van het economisch vestigingsklimaat, en daarmee ook beginnen. Ambities formuleren op ruimte, wonen en groen, omdat deze onderwerpen ook van belang zijn voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat. Gemeenten geven duidelijk aan geen bestuurlijke en ambtelijke drukte te wensen, en willen zelf een koppositie houden.

In het bestuursforum, het informeel bestuurlijk overleg waarin elk van de 24 gemeenten is vertegenwoordigd, zijn op basis hiervan voorstellen voorbereid. Hierin is zoveel mogelijk recht gedaan aan de ideeën en aandachtspunten die tijdens de afgelopen periode over het voetlicht zijn gebracht.

Het college vraagt u nu om u over twee onderwerpen uit te spreken, namelijk: een *besluit* over de bestuurlijke organisatie en een *richtinggevende uitspraak* over de contouren van de strategische agenda *Kwaliteiten Verbinden*.

Daartoe treft u de volgende documenten aan:

- Toelichting bij de voorstellen Metropoolregio Rotterdam Den Haag: Dit betreft een uitgebreide toelichting bij het doel van de samenwerking, de positie van de raden, de taken, samenstelling en verantwoordingsplicht van het Algemeen Bestuur (AB), de stemverhoudingen daarbinnen, de rol en samenstelling van het Dagelijks Bestuur (DB), de taken en bevoegdheden die samenhangen met de regeling en alle overige relevante elementen.

¹ Bestuur in Samenhang. De bestuurlijke organisatie in Nederland. Ministerie van Binnenlandse Zaken, 28 maart 2013. Bijlage bij de brief van minister Plasterk aan de Tweede Kamer.

- Ontwerp gemeenschappelijke regeling: deze regeling beschrijft de positie van de raden, de inrichting en samenstelling van het AB en het DB de taken en bevoegdheden die samenhangen met de regeling en alle overige relevante elementen.
- Artikelsgewijze toelichting bij de ontwerp-gemeenschappelijke regeling.
- Verordening Vervoersautoriteit. De verordening waarmee de Vervoersautoriteit wordt ingesteld, wordt ter bespreking meegezonden. U kunt daarover ook uw opvattingen kenbaar maken. De verordening wordt vastgesteld door het AB.
- Contouren van de strategische agenda “Kwaliteiten Verbinden”. In dit stuk is inbegrepen de Strategische bereikbaarheidsagenda Vervoersautoriteit. U wordt nu gevraagd om een richtinggevende uitspraak over deze contouren te doen. Als de regeling in werking is getreden, zal het AB uw zienswijze vragen op de definitieve strategische agenda. De richtinggevende uitspraken die u nu doet vormen daarvoor de basis.

Wij vragen u nu om over de bestuurlijke organisatie en de Gemeenschappelijke regeling te beslissen. Wij verzoeken u om ons lid van het bestuursforum te machtigen om standpunten van uw raad voor te leggen aan het bestuursforum om overeenstemming te bereiken.

Het wetsvoorstel zal dit voorjaar naar de Tweede Kamer gezonden worden en na de zomer afgerond zijn. De ontwerp-regeling wordt daarom na de zomer ter ondertekening voorgelegd.

Organisatie

Nadat de raden een beslissing hebben genomen over onder meer de bestuurlijke en ambtelijke organisatie en de strategische agenda, kan de organisatie verder uitgelijnd worden, en kan daarvoor een begroting worden opgesteld. Nu al is zeker dat deze lager zal uitvallen dan die van de huidige stadsregio's doordat het takenpakket beperkter wordt en er efficiencywinst geboekt kan worden. De organisatie zal bestaan uit een vaste strategische kern en een onderdeel Vervoersautoriteit. De vaste kern krijgt als taken strategische agendavorming en voorbereiden van de besluiten van het AB en DB.

Een eerste en voorlopige schatting leert dat deze kern kan volstaan met 15-20 formatieplaatsen. De precieze omvang is mede afhankelijk van een nadere takenanalyse op het gebied van het economische vestigingsklimaat. Daarbij is aan de orde welke taken wel en welke niet overgaan naar de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Regionale samenwerking wordt onderdeel van het normale werk van iedere gemeente. Dat past ook in het uitgangspunt dat de metropoolregio van alle gemeenten zelf wordt. Voor het invullen van de strategische agenda en andere activiteiten wordt een beroep gedaan op de gemeenten zelf. Aanvullend op de vaste kern kan de Metropoolregio Rotterdam Den Haag daarom "trekkingsrechten" uitoefenen op gemeentelijke capaciteit. Daarmee wordt bereikt dat het én goedkoper kan én dat de Metropoolregio Rotterdam Den Haag put uit de gemeentelijke kennis en ervaring.

De Vervoersautoriteit wordt geheel bekostigd uit de brede doeluitkering verkeer en vervoer en eventuele aanvullende (rijks)middelen.

Relatie met de afbouw van de stadsregio's

De dagelijks besturen van Stadsregio Rotterdam en Stadsgewest Haaglanden werken ter voorbereiding op de intrekking van de Wgr-plus en de opheffing van de stadsregio's ieder op hun manier aan de afbouw respectievelijk transitie van hun organisaties en aan overdracht of afbouw van de taken op het gebied van – per regio in enige mate verschillend - ruimte,

wonen, groen, recreatie, toerisme, water en milieu die de stadsregio's nu voor de samenwerkende gemeenten verrichten.

Het is om allerlei redenen belangrijk om daar op korte termijn en op een zorgvuldige manier duidelijkheid over te verkrijgen. Allereerst om de inhoudelijke en financiële belangen die met de taken gemoeid zijn, en vervolgens ook om organisatorische en personele belangen. Daartoe maken de Dagelijks Besturen van de stadsregio's een inventarisatie van taken en activiteiten die niet overgaan naar de metropoolregio. Dit betreft een beperkt aantal taken die ofwel afgebouwd kunnen worden of aan de gemeenten worden overgedragen. Voor de jeugdzorg wordt in ieder geval een apart traject gevolgd.

Financiën

In financieel opzicht zijn de volgende geldstromen te onderscheiden.

1. De Brede doelluitkering verkeer en vervoer. De kosten van de Vervoersautoriteit worden hieruit gedekt, aangevuld met specifieke middelen, zoals rijksbijdragen voor projecten of het mobiliteitsfonds van de gemeenten die nu tot Haaglanden behoren.
2. De inwonerbijdrage aan de metropoolregio. Deze dient ter bekostiging van bestuurskosten, activiteiten en van de vaste kern. De vaste kern is fors kleiner dan de optelsom van de huidige stadsregio's en de inwonerbijdrage zal hiermee vergeleken eveneens lager zijn. Dit model werkt alleen als de deelnemende gemeenten daadwerkelijk hun bestuurlijke en ambtelijke inzet plegen.
3. Aan de uitgavenkant ontstaan vermoedelijk voor de tijd van een jaar in beperkte mate frictiekosten.

Kosten die voortvloeien uit regionale samenwerking anders dan in de metropoolregio, bijvoorbeeld voor zaken die niet overgaan naar de metropoolregio zijn facultatief en behoren niet tot het werkgebied van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en vragen dus om aparte besluitvorming door de raad.

De beide stadsregio's hebben zekerheidshalve voor het jaar 2014 beleidsarme begrotingen opgesteld. Zodra de stadsregio's ophouden te bestaan, kan uit de reservering hiervoor op de gemeentelijke begroting de inwonerbijdrage aan de metropoolregio worden bekostigd. Omdat de kabinetsinzet gericht is op effectuering van de intrekking van de Wgr-plus per 1 januari 2014 is nu besluitvorming over de gemeenschappelijke regeling en de strategische agenda nodig. De begroting voor de metropoolregio wordt eerst met een zienswijzenprocedure aan de gemeenteraad aangeboden. Om deze redenen stelt het college voor om technisch gezien de inwonerbijdrage voor de stadsregio vooralsnog in de begroting te handhaven totdat het exacte bedrag voor de metropoolregio bekend is.

Het kan wenselijk zijn om de verdeling van de kosten en baten specifiek te richten op groepen van gemeenten. Dat kan worden geregeld in een bijdrageverordening. Daarmee wordt het mogelijk om – indien gewenst – de systematiek van een aanvullende bijdrage voor het mobiliteitsfonds zoals het Stadsgewest Haaglanden die nu kent te handhaven.

Samenwerking met Provincie Zuid-Holland

Verschillende raden wijzen op de noodzaak van goede samenwerking met de provincie Zuid-Holland. Deze noodzaak onderschrijven wij.

Op het gebied van verkeer en vervoer is samenwerking met de provincie onder meer gewenst vanwege de betekenis van de provinciale infrastructuur voor het verkeerssysteem in de metropoolregio en vanwege de (OV-)relaties met de omliggende regio's. Daarnaast beschikt

de provincie over bevoegdheden op het gebied van ruimtelijke ordening (bovenlokale ruimtelijke bevoegdheden van de provincie), waarmee de provincie een bijdrage kan leveren aan het realiseren van de metropooldoelstellingen (denk bijvoorbeeld aan de provinciale structuurvisie). Dat geldt ook voor de ambities en doelstellingen op het gebied van metropolitaan groen en economisch vestigingsklimaat (samenwerking binnen de Regionale ontwikkelingsmaatschappij en de Economische Agenda Zuidvleugel).

Om die reden is meermalen de wens uitgesproken dat het provinciebestuur deelneemt in de Gemeenschappelijke regeling, overigens zonder provinciale bevoegdheden daadwerkelijk over te dragen. In een brief die wij 25 maart jl. ontvingen, onderstreept het college van Gedeputeerde Staten (GS) het belang van de samenwerking tussen de Rotterdamse en de Haagse regio en juicht zij intensivering van de samenwerking toe. GS zullen echter niet deelnemen in de Gemeenschappelijke regeling, maar zullen in alle gevallen goed willen samenwerken met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Ons college blijft deelname door de provincie Zuid-Holland aan de metropoolsamenwerking wenselijk vinden. De vorm waarin is onderwerp van nader overleg met de provincie in de komende periode. In afwachting van de definitieve wetsvoorstellen en in lijn met de eerder uitgesproken wens tot deelname in de Gemeenschappelijke regeling, is ons college van mening dat met de deelname van de provincie er sprake zal zijn van de noodzakelijke versterking van de bestuurskracht van onze regio. Om deelname van de provincie aan de regeling te kunnen opnemen, en de regeling te kunnen vaststellen, moet aan de provincie een stemgewicht worden toegekend. In de regeling is daartoe een voorstel opgenomen waarbij aan de provincie vooralsnog één stem wordt toegekend. Het bestuursforum gaat graag in gesprek met de provincie Zuid-Holland om tot afspraken hierover en over de samenwerkingsvorm te komen.

Voor het overige gaat het college net als GS ervan uit dat er in alle gevallen sprake zal zijn van een goede samenwerking.

Beïnvloedingsmogelijkheden door de raden

De raden krijgen ten opzichte van het AB een stevige positie. Zij zijn de ruggengraat van de metropoolsamenwerking. Allereerst beslissen de raden over het takenpakket van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Wijziging daarvan vraagt instemming van alle vertegenwoordigende organen. Verder worden alle belangrijke besluiten eerst met een zienswijzenprocedure aan de raden voorgelegd. De besluitvorming begint in de raden! Het lid van het AB krijgt zo een duidelijke boodschap mee, en is over zijn of haar handelen ook verantwoording schuldig aan de raad. Als uiterste consequentie kan de raad het AB-lid ontslaan. Diezelfde relatie geldt ook naar de Vervoersautoriteit. Iedere gemeente is daarin vertegenwoordigd met de wethouder verkeer en vervoer en de Vervoersautoriteit krijgt een adviescommissie bestaande uit raadsleden. Daarmee kunnen raden met elkaar en met het metropoolbestuur in gesprek.

De vertegenwoordigers van de gemeenten in het AB hebben het recht van initiatief en amendement. Financieel toezicht is er ook. De rekenkamer van elke deelnemende gemeente kan krachtens de Gemeentewet het metropoolbestuur controleren en verslag aan de eigen raad uitbrengen.

De juridische basis van de metropoolsamenwerking wordt gevormd door een gemeenschappelijke regeling “Metropoolregio Rotterdam Den Haag” waarmee een openbaar lichaam wordt opgericht. De regeling kan alleen worden gewijzigd bij gelijkkluidende besluiten van alle vertegenwoordigende organen die aan deze regeling deelnemen.

Zienswijzenprocedures

Voor belangrijke besluiten wordt bepaald dat een zienswijzenprocedure moet worden gevoerd. Bij de volgende besluiten begint de besluitvorming voorafgaand aan een besluit van het AB, in de raad waarbij het AB -lid van die gemeente ruggespraak kan houden met de raad:

- Het vaststellen van de strategische agenda;
- Het vaststellen van het werkplan gebaseerd op de strategische agenda;
- Het besluit tot overdracht van bevoegdheden aan het DB;
- Het besluit tot het vaststellen van de strategische bereikbaarheidsagenda, tot het vaststellen van het regionaal verkeers- en vervoersplan, tot het vaststellen van de uitgangspunten van het opstellen van dienstregelingen voor het openbaar vervoer, en tot het vaststellen van het programma van eisen voor de verlening van een vervoersconcessie;
- Het besluit tot het treffen van een Gemeenschappelijke regeling;
- Het besluit tot het oprichten van of deelnemen in een vereniging, coöperatie, onderlinge waarborgmaatschappij, naamloze of besloten vennootschap of stichting;
- Het besluit tot het vaststellen van de begroting en investeringsprogramma's.

Het Algemeen Bestuur

Deze gemeenschappelijke regeling kent een AB van één vertegenwoordiger per deelnemer. Rotterdam en Den Haag wijzen daarnaast hun burgemeester en wethouder verkeer en vervoer aan als lid. Het AB zorgt voor het boeken van resultaten, voor onderlinge afstemming en de leden fungeren naar buiten toe als ambassadeurs van de metropoolregio. Het DB bestaat uit drie leden. Het voorzitterschap van zowel AB als DB wordt bij toerbeurt vervuld door de burgemeesters van Rotterdam en Den Haag en er is een secretaris. In het reglement van orde van het AB zal worden bepaald dat burgers en raadsleden kunnen inspreken en het recht krijgen om opinies over metropoolaanlegingen onder de aandacht te brengen van het AB.

Stemverhoudingen

Het AB beslist bij volstreekte meerderheid van stemmen, met dien verstande dat:

- De door de gemeenteraad van Rotterdam aangewezen leden van het AB ieder vijftien stemmen kunnen uitbrengen;
- De door de gemeenteraad van Den Haag aangewezen leden van het AB ieder dertien stemmen kunnen uitbrengen;
- De door de gemeenteraden van Delft, Westland en Zoetermeer aangewezen leden van het AB ieder negen stemmen kunnen uitbrengen;
- De door de gemeenteraden van Capelle aan den IJssel, Leidschendam-Voorburg, Schiedam, Spijkenisse, Vlaardingen aangewezen leden van het AB ieder zeven stemmen kunnen uitbrengen;
- De door de gemeenteraden van Barendrecht, Hellevoetsluis, Lansingerland, Pijnacker-Nootdorp, Ridderkerk, Rijswijk aangewezen leden van het AB ieder vijf stemmen kunnen uitbrengen;
- De door de gemeenteraden van Albrandswaard, Krimpen aan den IJssel, Maassluis en Wassenaar aangewezen leden van het AB ieder vier stemmen kunnen uitbrengen;
- De door de gemeenteraden van Bernisse, Brielle, Midden-Delfland, Westvoorne aangewezen leden van het AB ieder twee stemmen kunnen uitbrengen.

Ieder lid van het AB wordt verplicht om verantwoording af te leggen aan de gemeenteraad die hem heeft aangewezen en er wordt duidelijk gemaakt dat het lid als uiterste consequentie kan

worden ontslagen indien de raad het vertrouwen in dat lid verliest. De leden van het AB, DB, de voorzitter en de bestuurders in de Vervoersautoriteit zijn verplicht gevraagd en ongevraagd de gemeenteraden te informeren.

Het Dagelijks Bestuur

Het DB bestaat uit drie leden. De voorzitter en de vice-voorzitter worden op grond van de regeling als lid aangewezen. Het AB benoemt het derde lid. In het reglement van orde wordt bepaald hoe dit geschiedt. Het DB heeft als taak het voorbereiden van de vergaderingen van het AB en is daarmee te vergelijken met het presidium voor de gemeenteraad.

Vervoersautoriteit

De gemeenschappelijke regeling kent een Vervoersautoriteit die wordt vormgegeven als een bestuurscommissie met bevoegdheden. De Vervoersautoriteit bestaat uit de portefeuillehouders verkeer en vervoer van de deelnemers. Er is een adviescommissie voor de Vervoersautoriteit, bestaande uit raadsleden.

Alle bevoegdheden die op grond van de wet aan het Openbaar Lichaam (in dit geval de Metropoolregio Rotterdam Den Haag) worden overgedragen, zullen, met uitzondering van de bevoegdheid om de begroting en investeringsplannen vast te stellen, door het AB aan de bestuurscommissie worden overgedragen. Een besluit waarop de zienswijzenprocedure van toepassing is, zendt de Vervoersautoriteit vooraf ter bespreking aan het algemeen bestuur. Dat geldt ook voor de ontvangen zienswijzen.

De Vervoersautoriteit houdt rekening met de algemene kaders, waaronder met name de strategische agenda, vastgesteld door het AB. De Vervoersautoriteit legt naast verantwoording aan het AB, ook rechtstreeks via zijn leden verantwoording af aan de raden.

Strategische Agenda

De *contouren* van de strategische agenda *Kwaliteiten Verbinden* worden als *richtinggevende* documenten voor de op te richten metropoolregio vastgesteld. Zodra de Gemeenschappelijke regeling in werking is getreden, zal het AB op basis van deze stukken en in overleg met de gemeenten een definitieve strategische agenda opstellen (zoals ook in de Gemeenschappelijke regeling is voorzien) met een looptijd van vier jaar. Het AB zal de agenda vaststellen en deze vertalen in jaarplannen waarop de benodigde formatie gebaseerd wordt. Het AB concretiseert de plannen ook in termen van investeringen en opbrengsten, en geeft de gevolgen aan voor middelen en organisatie.

De definitieve strategische agenda 2014 – 2018 en het op basis daarvan opgestelde jaarplan 2014 worden direct na oprichting van de metropoolregio aan u voorgelegd, volgens de in de Gemeenschappelijke regeling opgenomen procedure.

Tot slot

Het college verzoekt u conform het verzoek van het bestuursforum om vóór 1 augustus 2013 te besluiten over de voorstellen in deze brief. Het komt nu vanwege de aangekondigde beëindigingsdatum van de Wgr-plus per 1 januari 2014 aan op snelle duidelijkheid, mede uit het oogpunt van goed werkgeverschap en de wens om dan de Vervoersautoriteit operationeel te hebben. Wij vragen vanuit die urgentie ook begrip voor het feit dat wij een beroep op u doen in een periode waarin ook de jaarrekening en voorjaarsnota de nodige aandacht van u vragen.

Gezien het voorafgaande stelt het college de raad voor de volgende besluiten te nemen:

De raad van de gemeente
Gezien het voorstel van het college dd

Besluit 1 Bestuurlijke organisatie

De raad overwegend:

1. Dat het ter versterking van het economisch vestigingsklimaat en ter verbetering van de bereikbaarheid van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, omvattende het gebied van de stadsregio's Rotterdam en Haaglanden, gewenst is de samenwerking te intensiveren;
2. Dat voor deze samenwerking de raden de ruggengraat zijn waarbij het principe geldt "lokaal wat lokaal kan, regionaal wat regionaal moet";
3. Dat voor het bereiken van de doelstellingen samenwerkingsverbanden nodig en mogelijk zijn tussen het overheidsbestuur, maatschappelijke partners en met partijen over de grenzen van de metropoolregio heen;
4. Dat ter vermijding van een nieuwe bestuurslaag, als richtinggevend principe geldt dat de bestuurlijke en ambtelijke organisatie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag gebaseerd moet zijn op samenwerking tussen de deelnemers en dus vorm moet krijgen in de vorm van verlengd lokaal bestuur;
5. Dat samenwerking van onderop betekent een kleine organisatie met flexibele invulling vanuit de gemeenten;
6. Dat de besluitvorming zo dicht mogelijk bij de deelnemers zelf moet plaatsvinden en dat daarvoor voorstellen van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag ter bespreking tijdig vóóraf in de raden geagendeerd worden, onder meer door gebruik te maken van de zienswijzenprocedure;
7. Dat raden in staat gesteld moeten worden om onderwerpen via hun AB -lid te agenderen in het AB;
8. Dat de Metropoolregio Rotterdam Den Haag begint met een takenpakket met als doelstellingen de verbetering van de bereikbaarheid en de versterking van het economisch vestigingsklimaat; en dat voor uitbreiding met andere taken en doelstellingen vooraf instemming van alle vertegenwoordigende organen nodig is;
9. Dat ondertekening van de gemeenschappelijke regeling kan plaatsvinden na afronding van het wetgevingstraject.

Besluit:

1. In te stemmen met de ontwerp-Gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag zodat hij na de zomer ondertekend kan worden.

Besluit 2 Strategische agenda's

De raad overwegend:

1. Dat de economische vitaliteit, innovatiekracht, de groeipotenties en daarmee de kansen voor meer ondernemerschap en werkgelegenheid in onze regio, gebaat zijn bij intensieve samenwerking tussen de gemeenten door afstemming en benutting van de dwarsverbanden tussen de (top)sectoren;
2. Dat daarvoor een strategische agenda nodig is die daaraan bijdraagt en dat deze gebaseerd moet zijn op een analyse van de economische positie van de regio, mede in relatie tot een bredere omgeving van zuidvleugel, provincie en Randstad;
3. Dat deze agenda een samenwerkingsagenda is voor alle partijen die een bijdrage kunnen leveren en dat de Metropoolregio Rotterdam Den Haag daarin een aanjagende en organiserende rol heeft;

4. Dat voor de bereikbaarheid in samenhang met de strategische agenda een strategische bereikbaarheidsagenda nodig is;
5. Dat deze strategische bereikbaarheidsagenda eveneens met andere partijen opgesteld en uitgevoerd wordt en dat de Vervoersautoriteit hierin tevens programmerende en uitvoerende taken heeft;
6. Dat ruimte, wonen en groen van belang zijn voor het realiseren van de doelstellingen en dat gemeenten daar gezamenlijk ambities voor kunnen formuleren. De rol die de metropoolorganisatie hierbij kan vervullen is die van aanjagen en verbinden van lokale initiatieven.

Besluit:

1. De raad neemt kennis van de strategische agenda Kwaliteiten Verbinden;
2. De raad besluit deze agenda te beschouwen als contouren van een door het AB op te stellen strategische agenda als bedoeld in de Gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Besluit 3 Financiën en organisatie

De raad overwegend:

1. Dat de Stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden beleidsarme begrotingen voor 2014 opstellen;
2. Dat de metropoolorganisatie voor de taken die niet tot de Vervoersautoriteit behoren, kan volstaan met een kleine vaste kern, daarnaast gebruikmakend van de inzet, kennis en expertise van de gemeenten zelf;
3. Dat de kosten voor de ambtelijke organisatie van de Vervoersautoriteit, ten laste van de brede doeluitkering en aanvullende middelen gebracht worden.

Besluit:

1. Dat de kosten voor de vaste kern ten laste komen van een bijdrage per inwoner.
2. In aanvulling hierop en op basis van een door de deelnemers te onderschrijven kader een inhoudelijke bijdrage aan de Metropoolregio Rotterdam Den Haag te leveren.

Besluit 4 Machtiging

De gemeenteraad besluit het college te machtigen om de gevoelens van de gemeenteraad in het bestuursforum in te brengen met het doel om hierover overeenstemming binnen het bestuursforum te bereiken en met dit doel naar bevind van zaken te handelen.

De griffier.

De voorzitter.

Bijlagen:

- Toelichting bij de voorstellen Metropoolregio Rotterdam Den Haag

- Ontwerp-Gemeenschappelijke regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag
- Artikelsgewijze toelichting
- Verordening Vervoersautoriteit Rotterdam Den Haag
- Contouren van de strategische agenda “Kwaliteiten Verbinden”