



Provincie Noord-Holland

De minister van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

1 | 4

Betreft: Inrichting Infrastructuurautoriteit Noordvleugel

Kenmerk:2011-66399

Excellentie,

Uw kenmerk:

Graag informeren wij U hierbij, naar aanleiding van het gesprek van 27 oktober jl. dat de portefeuillehouders verkeer en vervoer van onze colleges hadden met de ambtelijke top van uw Ministerie, hoe wij aankijken tegen een infrastructuurautoriteit in de Noordvleugel van de Randstad.

Bij brief van 23 november jl. hebben de betrokken portefeuillehouders van de gemeenten Amsterdam, Almere en Utrecht en de plusregio's Amsterdam en Utrecht hierop gereageerd. Bij dezen doen de colleges van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, Flevoland en Utrecht dat.

De afgelopen maanden is er veelvuldig ambtelijk en bestuurlijk overleg geweest tussen diverse bewindspersonen en bestuurders van gemeenten en provincies, zijn er initiatieven ontplooid en hebben discussies plaatsgehad over:

1. Het vervallen van de plusstatus van de huidige WGR+ regio's;
2. De oprichting van een infrastructuurautoriteit.

Deze activiteiten moeten vorm geven aan het streven van het Kabinet om de bestuurlijke drukte te verminderen en de verantwoordelijkheden daar te leggen waar ze horen: bij de legitiem gekozen bestuursorganen. Op deze wijze kan met slag- en daadkracht sterker worden ingezet op de versterking van de "economische motor" in dit deel van de Randstad.

Graag gaan wij thans in op de meest recente ontwikkelingen en doen u een voorstel dat is afgestemd tussen de provincies Utrecht, Flevoland en Noord-Holland toekomen.

De door het rijk voorgenomen opheffing van de plusstatus van de huidige WGR+ regio's heeft als doel de bestuurlijke drukte in de Randstad te verminderen. De decentralisatie van de ruimtelijke taken naar de provincie,

maakt dat stad en provincie op het fysiek ruimtelijke domein verder naar elkaar toe zijn gekomen. Zowel binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) als binnen de regio Utrecht werken de overheden op ruimtelijk en economisch gebied goed samen. Dit goede willen we behouden en verder uitwerken. Om de taken van de huidige WGR+ te borgen, stellen wij voor dat de centrumgemeenten en de provincies - binnen de kaders van de Wet Financiële verhoudingen en met instandhouding van het "Huis van Thorbecke" - de verdeling van taken en financiën opnieuw vorm geven.

We beseffen dat deze nadruk op de grote steden en provincies, kan leiden tot een beeld dat de dynamiek van de stedelijke agglomeraties en andere gemeenten onderbelicht is. We hechten echter een groot belang aan de samenwerking en afstemming met de andere gemeenten. In de huidige situatie krijgt deze samenwerking binnen de provincies vorm in de verkeers- en vervoersberaden zoals het Utrechts verkeers- en vervoerberaad en de MRA . Deze lijn zetten wij voort om bij die gemeenten draagvlak te verkrijgen voor voornemens van de autoriteit.

Infrastructuurautoriteit Noordvleugel

Een goede bereikbaarheid van de economische kerngebieden is ons uitgangspunt. Hiervoor moet de samenwerking tussen stad en omliggend gebied beter benut worden.

De infrastructuurautoriteit zal voornamelijk in het teken dienen te staan van het adequaat opereren op het gebied van de verkeer- en vervoerproblematiek in de hele Noordvleugel van de Randstad.

Gelet op:

- de schaal waarop de bereikbaarheidsopgaven zich afspelen (bovenregionaal);
- de noodzaak tot versterking van de belangrijke economische rol van dit deel van de Randstad;
- de rol en taken van de provincies en gemeenten;
- de doorzettingsmacht bij infrastructurele projecten op basis van de nieuwe Wet RO en de Crisis- en Herstelwet;
- benutten schaalvoordelen van samenwerken;
- het leggen van bevoegdheden en middelen in één hand;
- de vermindering van de eerder genoemde bestuurlijke drukte;
- versnelling besluitvorming;
- verbetering van de democratische legitimiteit;
- de afspraken over de kerntaken van provincies en gemeenten, te weten gemeenten primair het sociale domein, provincies primair het fysieke domein;

menen wij dat een autoriteit van de drie provincies en de steden Amsterdam, Utrecht en Almere samen het beste in staat is om efficiënt, effectief en gelegitimeerd de opgaven aan te pakken.

De juridische vorm die in belangrijke mate invulling kan geven aan bovenstaande kenmerken van een uitvoeringsorganisatie is een



privaatrechtelijke organisatie (bijvoorbeeld een NV). De autoriteit werkt in opdracht van democratisch gelegitimeerde overheden (provincies en gemeenten) en voert uit wat deze hebben besloten.

De infrastructuurautoriteit beschikt over de expertise om projecten en concessies efficiënt uit te voeren en kan coördinerend optreden. De infrastructuurautoriteit bereidt dus voor, voert uit, beheert, monitort en coördineert. Steden en provincies bepalen (democratisch gelegitimeerd) wat wordt uitgevoerd. Hieronder werken wij een en ander globaal uit.

Taken infrastructuurautoriteit

Tot de taken van de infrastructuurautoriteit kunnen behoren:

1. Aanbesteden van het openbaar vervoer;
2. Het beheren en monitoren van de diverse concessies en contracten;
3. De voorbereiding op de besluitvorming over prioritering van infrastructurele projecten ten laste van de zogeheten grote Brede Doel Uitkering;
4. De uitraag en het voorstel voor besluitvorming over prioritering en toekenning van subsidies op basis van zgn. kleine Brede Doel Uitkering aan gemeenten;
5. De voorbereiding van planvorming op gebied van openbaar vervoer infrastructuur voor het kerngebied Almere-Amsterdam-Utrecht;
6. Gezamenlijke uitvoering van programma's voor bv. beter Spoorvervoer (zoals BOR Regionet) en bereikbaarheid (BonRoute en Beter Benutten);
7. Afstemming investeringsbesluiten in de eigen verkeer- en vervoerinfrastructuur uit de eigen middelen;
8. De voorbereiding op besluitvorming van planvorming en uitvoering regionale infrastructuur;
9. De coördinatie en aansturing van verkeersmanagement en afstemming wegwerkzaamheden.

Financieel

De financiële middelen voor exploitatie en investeringen die thans via de rijksoverheid decentraal, via de Brede Doel Uitkering, beschikbaar worden gesteld dienen vanzelfsprekend ten goede te komen aan de uitvoerende activiteiten van de beoogde infrastructuurautoriteit, een en ander in lijn met hetgeen hierover ook door de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aan de Tweede Kamer is verwoord. Dit betekent dat de middelen die nu uitgekeerd worden aan het WGR+ gebied voor exploitatie en investeringen overgeheveld worden naar de respectievelijke provincie- en gemeentefondsen, waarna deze partijen deze middelen, nadat zij hierover besluiten hebben genomen, beschikbaar stellen aan de infrastructuurautoriteit voor de realisatie van de taken hiervoor genoemd,.

Organisatie

Participanten in de infrastructuurautoriteit zijn de dagelijkse bestuurders van de deelnemers, in casu de gedeputeerden respectievelijk de

wethouders verkeer en vervoer van Noord-Holland, Utrecht en Flevoland en Amsterdam, Utrecht en Almere.

Deze zes overheden vormen een bestuurlijk platform, waarin op basis van een gedeelde visie op de Noordvleugel, de bereikbaarheidsopgaven worden opgepakt. Het bestuurlijk platform is de eerste aangewezen gesprekspartner voor het rijk en treedt daarbij zo veel mogelijk op als een eenheid.

Gelet op het feit dat u voornemens bent om de WGR+ gebieden per 1 januari 2013 op te heffen is haast geboden. Dit om de in gang gezette onderzoeken en projecten die thans onder verantwoordelijkheid van het WGR+ gebied in gang zijn gezet c.q. opgezet te borgen.

Wij menen dat wij een alleszins redelijk en praktisch uitvoerbaar voorstel bij u neerleggen dat voldoet aan de gestelde wensen en voornemens van het kabinet met recht voor ieders positie. Dit alles gericht op vermindering van de bestuurlijke drukte en resulterend in een daadkrachtig en slagvaardig bestuur ter versterking van de economische motor in dit gedeelte van Nederland.

Wij zijn gaarne bereid om een infrastructuurautoriteit op deze wijze met U verder uit te werken en operationeel te maken, zodat deze op 1 januari 2013 kan functioneren.

Hoogachtend,

De gedeputeerden verkeer en vervoer van de provincies Noord Holland, Flevoland en Utrecht



E. Post MMC
Gedeputeerde Mobiliteit en Financiën provincie Noord-Holland

J.W.R. van Lunteren
Gedeputeerde Mobiliteit, Economie en Financiën provincie Utrecht



J. Ladders
Gedeputeerde Verkeer en Vervoer provincie Flevoland

Aan de ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
mevrouw drs. J.W.E. Spies
Postbus 20011
2500 EA 's-GRAVENHAGE



Interprovinciaal Overleg



uw brief van

uw kenmerk

ons kenmerk
BV 05212/2012

datum
26 januari 2012

onderwerp

Beste Liesbeth,

Enkele belangrijke vereenvoudigingen in het huis van Thorbecke liggen binnen handbereik. Het gaat daarbij om de afschaffing van de WGR+ en verbetering van de samenwerking op het gebied van vervoer en infrastructuur in de Randstad. Beide onderwerpen zijn prominent in het Regeerakkoord opgenomen. Om de laatste hobbels te nemen wil ik graag enkele overwegingen meegeven, daarbij mede geïnspireerd door uitspraken van jouw collega Melanie Schultz van Haegen in het bestuurlijk koepeloverleg met de bewindslieden van I&M van 16 januari jl.

Zij stelde daar dat we oplossingen vooral vanuit de inhoud moeten benaderen. De kern van het beleid, zowel bij de instelling van de kaderwetgebieden/WGR+ als bij de vorming van de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer, was de regionale mobiliteitsproblematiek. Daarbij was het zoeken naar een goede schaal voor wat in het Engels het 'Daily Urban System' heet. Het systeem dat het gros van de dagelijkse verplaatsingen afwikkelt. Dat systeem is sinds het begin van de 20^{ste} eeuw flink over de gemeentelijke grenzen gegroeid, maar nog steeds regionaal gebonden. Gemiddeld reizen Nederlanders 35 kilometer per dag. Het lange afstandsverkeer (en ook veel regionaal verkeer overigens) wordt gefaciliteerd door het spoorwegnet van ProRail en de autowegen van Rijkswaterstaat. Het gaat dus met name over de nog veel kortere ritten. Daar moet een passende organisatievorm voor worden gezocht op de schaal van de Randstadprovincies.

Verkeer houdt zich niet aan bestuurlijke grenzen. Het heeft dus geen zin om onze bestuurlijke organisatie telkens langs starre sectorgrenzen te leggen. Zeker niet daar waar de integrale afweging over de sectorgrenzen door een democratisch gelegitimeerd bestuur vereist is. We moeten inzetten op goede samenwerking om vooral de bestuurlijke grensproblemen adequaat op te lossen.

Inlichtingen bij : ir. Jan Ploeger
Doorkiesnummer : (070) 888 12 91
Bijlagen : geen

4001201200030

Als ik naar de schaal van de stedelijke verkeersproblematiek kijk, dan zie ik drie steden die met kop en schouder boven de rest uitsteken. De typisch stedelijke problematiek doet zich met name voor in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Dit zijn ook de steden die nog steeds als enige een eigen vervoerbedrijf hebben. Hier vallen de vervoersconcessie nog steeds samen met het stedelijk gebied. Elders is het concessiegebied al lang opgeschaald.

In de brief van de VNG en SkVV (16 december 2011) wordt gesteld dat, in geval van een opheffing van de WGR+, deze taken teruggelegd dienen te worden naar het lokale niveau. Tegen bovenstaande achtergrond is dit volgens mij alleen relevant voor de drie grote steden. Daar is ook voldoende volume aanwezig om, zonder versnippering, zelf over de stedelijke infrastructuur te beslissen. Het gaat daarbij vooral om de voorzieningen voor het stedelijke railvervoer (tram en metro).

De situatie waar de VNG elders naar terug wil (bevoegdheden teruggeven aan middelgrote gemeenten) is vanwege een groot aantal ontwikkelingen inmiddels volstrekt achterhaald. De introductie van marktwerking in het openbaar vervoer en het loslaten van de subsidiering van exploitatiekortingen is door de Wet personenvervoer 2000 al tien jaar een feit. Zestien voormalige BOS-/BOV-gemeenten, die niet in een stadsregio zijn opgegaan, hebben als VOC-gemeenten nog tot 1 januari 2004 een status gehad als OV-autoriteit voor lokaal busvervoer en waren ontvanger van de Brede Doeluitkering. De overgang van hun OV-autoriteit naar de provincies is zonder noemenswaardige discussie verlopen. De VNG heeft hiertegen toen ook geen enkel bezwaar gemaakt. Dit paste ook volledig in het beeld van de commissie-Brocx waarbij opschaling van concessiegebieden wenselijk werd geacht.

De stelling van de VNG dat lokale middelen en bevoegdheden zijn ingebracht in de WGR-regeling is uiterst twijfelachtig en voor het openbaar vervoer evident onjuist. Er is geen enkele WGR+-wegbeheerder: die bevoegdheid van wegbeheerder en het eigendom van infrastructuur ligt bij de autonome gemeenten. De grote steden zijn nog steeds zelf eigenaar van hun stadsvervoerbedrijf en hebben ook geen railinfra ondergebracht in de WGR+. WGR+ onderhoudt in feite een subsidierelatie met hun deelnemende gemeenten. Bij het aanvragen van subsidie leggen de deelnemende gemeenten wel een eigen deel bij. Maar zo'n subsidierelatie met gemeenten bestaat ook tussen gemeenten en provincies met hun BDU-geld, bijvoorbeeld voor verkeersveiligheid en fietspaden. WGR+-regio's hoeven niets over te hevelen naar provincies. Personeel wordt betaald uit BDU-middelen en kan dus zonder probleem overgaan.

Mijn conclusie is de volgende. Zoek een oplossing in een samenwerking tussen met name Noord-Holland en Amsterdam op de noordvleugel enerzijds en Zuid-Holland met Den Haag en Rotterdam op de zuidvleugel anderzijds. Dit past uitstekend bij de feitelijke grenzen van het 'Dally Urban System'. De drie steden kunnen dan eigen middelen via het Gemeentefonds krijgen. In de systematiek van het Gemeentefonds is dat ook erg simpel te regelen. Daarmee komt ook het budgetrecht over deze grote stedelijke concessies weer bij de gemeenteraden. Elders kan een samenwerkingsvorm ontstaan die nu ook al via de Planwet verkeer en vervoer wordt opgelegd aan de BDU ontvangende provincies, namelijk om in een Provinciaal Verkeer- en vervoerberaad met de inliggende gemeenten te overleggen en plannen af te stemmen. Dat werkt nu ook effectief, zonder dat daar een gemeenschappelijke regeling aan verbonden wordt. Daarmee wordt ook de inhoud (het Provinciaal verkeers- en vervoerplan) leidend bij het besteden van het geld.

Tot slot nog een overweging met betrekking tot de organisatie van ons binnenlands bestuur. Ik heb het kabinetsvoornemen om de WGR+ af te schaffen geïnterpreteerd als: "terug naar de hoofdstructuur van ons binnenlands bestuur". Ik onderschrijf dat van harte. De door mij aangegeven oplos-

singsrichting voldoet daaraan. Het rechtstreeks toekennen van financiële middelen aan samenwerkingsverbanden van gemeenten (al dan niet in de vorm van een Metropoolregio) of het laten lopen van de financiële middelen via de centrumgemeenten voldoet daar nadrukkelijk niet aan. Dan staat de WGR-+- regio in een andere gedaante weer op.

Een eensluitende brief heb ik gezonden aan jouw collega Melanie Schultz van Haegen.

Ik hoop dat ik met deze brief als voorzitter van het IPO een bijdrage aan jullie uiteindelijke besluitvorming heb kunnen leveren.

*Met hartelijke groet,
Johan Remmel*



cc: DG-Bk 5/1

ontv. 5/1

Burgemeester

Retouradres: Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag

De Minister van Binnenlandse Zaken
Hare Excellentie mevrouw mr. drs. J.W.E. Spies

Uw brief van

-

Uw kenmerk

-

Ons kenmerk

Burgemeester/2011.PlanMRD

Doorkiesnummer

E-mailadres

Aantal bijlagen

1

Datum

30 december 2011

Onderwerp
Aanbieding Plan Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Excellentie,

Het kabinet heeft in de visienota 'Bestuur en bestuurlijke inrichting' verzocht om voor 1 januari 2012 een concreet voorstel te doen voor invulling en routekaart van de samenwerking in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (kortweg Metropoolregio). Bijgaand treft u 'Vernieuwend Besturen: de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Plan voor de Metropoolvorming', dat ik u, mede namens de burgemeester van Rotterdam, van harte aanbied.

Inmiddels heeft de samenwerking in de Metropoolregio invulling gekregen met de vorming van bestuurlijke duo's die namens de 24 gemeenten de 7 inhoudelijke pijlers concretiseren. De bestuurlijke duo's hebben aanspreekpunten vanuit het provinciaal bestuur, die zullen meedenken en meewerken aan de Metropoolvorming. De bestuurlijke duo's hebben de taak om in de periode tot aan april 2012, met actieve inbreng van de 24 gemeenteraden en colleges, inhoud en vorm te geven aan de pijlers. Zij doen dat samen met maatschappelijke partners en deskundigen.

De vorming van de Metropoolregio is een organisch proces dat van onderop door de 24 gemeenten vormgegeven wordt. In het Plan is daarom een stand van zaken weergegeven en niet een eindresultaat.

Gemeente Den Haag
Spui 70
Den Haag

Postadres
Postbus 12 600
2500 DJ Den Haag

Telefoon 070 - 353 20 80
Fax 070 - 353 27 58

De Metropoolregio zal vorm krijgen als verlengd lokaal bestuur, het wordt dus geen nieuwe bestuurslaag. Op de Metropoolregiodag van 4 april 2012 zullen de bestuurlijke duo's de resultaten van de pijlers presenteren. Daarna kan de daarbij passende samenwerkingsvorm bepaald worden. De tweede helft van 2012 zal in het teken van het afronden van de besluitvorming staan, zodat de Metropoolregio op 1 januari 2013 een feit zal zijn.

Met elkaar maken we in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag een sprong voorwaarts in het belang van de inwoners, het bedrijfsleven en de maatschappelijke instellingen in het gebied. We zijn verheugd met de actieve steun die het kabinet voor de Metropoolregio heeft uitgesproken en hebben er het volste vertrouwen in dat de 24 gemeenten, samen met de provincie, het proces tot een goed einde zullen brengen.

Met de meeste hoogachting,

En vriendelijke groet,

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke.



provincie **HOLLAND**
ZUID

Gedeputeerde Staten

Contact

De minister van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties
Mevrouw mr. drs. J.W.E. Spies
Postbus 20011
2500 EA DEN HAAG

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum **29 DEC 2011**

Ons kenmerk
PZH-2011-318270140
Uw kenmerk

Bijlagen

Onderwerp
Samenwerking provincie Zuid-Holland en
metropoolregio Den Haag - Rotterdam

Geachte mevrouw Spies,

Op 14 december jl. heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen de provincie Zuid-Holland en de regio's Haaglanden en Rotterdam. Daarbij is ook aan de orde geweest het verzoek van voormalig minister Donner om aan hem voor 1 januari 2012 een voorstel te doen over de invulling van de samenwerking en het bijbehorende tijdspad.

Zoals u bekend heeft inmiddels de samenwerking in de metropoolregio nader gestalte gekregen met de vorming van bestuurlijke duo's die de zeven pijlers moeten concretiseren. De provincie en de stadsregio's hebben afgesproken dat elk dezer bestuurlijke duo's vanuit het provinciaal bestuur aanspreekpunten en contactpersonen krijgt, die zullen meedenken en meewerken aan het beoogde plan van aanpak. Wij streven naar een gezamenlijk plan van aanpak per eind januari 2012.

Er is dus door provincie en metropoolregio voor gekozen op inhoudelijke thema's samen aan het werk te gaan. Vanuit de inhoud van deze samenwerking zullen noodzaak en mogelijkheden van bestuurlijke regelingen moeten blijken. Bestuurlijke constructies worden tevoren niet gekozen of geblokkeerd, vanuit het inzicht dat de inhoudelijke opgaven een gedifferentieerde aanpak vergen. Bij de verdere aanpak is betrokkenheid van de in de metropoolregio deelnemende gemeenteraden, maar ook van de omliggende regio's van belang.

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Trams 8 en 9 en bussen
18, 22, 65 stoppen
dichtbij het
provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.



3012201109004

Specifieke aandacht vraagt de inrichting van de vervoersautoriteit, waarbij de bestuurlijke vragen urgent op tafel liggen. Wij streven er naar om snel tot door provincie en stadsregio's gedeelde uitgangspunten en randvoorwaarden te komen. De provincie heeft aangegeven een brede gemeenschappelijke regeling met bestuurlijke deelname van de provincie niet als gewenste toekomstige inrichting van de metropoolregio te zien, maar kan zich voorstellen dat voor de vervoersautoriteit een specifieke regeling vereist is.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
waarnemend secretaris,

voorzitter,



M.M. van der Kraan



J. Franssen



Postbus 55
8200 AB Lelystad

Telefoon

Fax

E-mail
provincie@Flevoland.nl
Website
www.flevoland.nl

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Postbus 20011
2500 EA 'S-GRAVENHAGE



Verzenddatum

20 DEC 2011

Bijlagen

1

Uw kenmerk

Ons kenmerk

1262254

Onderwerp

Bestuurlijke samenwerking

Geachte mevrouw Spies,

Allereerst willen wij u van harte geluk wensen met uw benoeming tot minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Wij vertrouwen op een plezierige en constructieve onderlinge samenwerking.

Ter kennisname ontvangt u hierbij de brief die wij op 16 december 2011 hebben verzonden aan de burgemeester van Amsterdam, de heer mr. E.E. van der Laan. Deze brief hebben wij opgesteld ten behoeve van de reactie die wij als Noordvleugelbestuurders voorbereiden overeenkomstig de afspraken met uw voorganger op 10 november 2011 in het kader van de bestuurlijke inrichting van de Randstad.

Wij hopen u hiermee voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Flevoland,
de secretaris,

de voorzitter,

mr. drs T. van der Wal

L. Verbeek



PROVINCIE FLEVOLAND



Postbus 55
8200 AB Lelystad

Telefoon

Fax

E-mail
provincie@Flevoland.nl
Website
www.flevoland.nl

De burgemeester van Amsterdam
De heer mr. E.E. van der Laan
Postbus 202
1000 AE AMSTERDAM



Verzenddatum
16 Dec 2011

Bijlagen

Uw kenmerk

Ons kenmerk
1258622

Onderwerp
Annotatie aan minister BZK

Geachte heer Van der Laan,

Op 10 november 2011 hebben de Noordvleugelpartners gesproken met minister Donner over de visienota over de bestuurlijke inrichting. In dit overleg heeft de minister verzocht om een analyse van de bestuurlijke belemmeringen die er zijn om de economische agenda voor de Noordvleugel te realiseren en een voorstel over wat er nodig is om de samenwerking te verbeteren en welke stappen er gezet moeten worden.

In dit overleg is afgesproken dat Amsterdam het initiatief neemt voor de coördinatie van de reactie vanuit de Noordvleugel. Wij zijn u erkentelijk dat u ons voor overleg hierover heeft uitgenodigd en wij gaan graag op deze uitnodiging in.

Vooruitlopend op dit overleg willen wij graag een aantal zaken naar voren brengen die wij van belang vinden om onder de aandacht te brengen van de minister. Het gaat om de volgende onderwerpen:

Allereerst over de bestuurlijke kant van de zaak. De motie Brinkman (TK 2011/12 28750, nr. 31) heeft het voornemen van het kabinet om te komen tot een opschaling van de Randstadprovincies in een ander daglicht gesteld. Het is niet zo dat Flevoland deze discussie uit de weg gaat. Wij zijn nog steeds bereid om vanuit de inhoud het gesprek aan te gaan over de vraag op welke manier de bestuurlijke taken op Noordvleugelniveau het beste kunnen worden belegd.

De insteek voor de reactie aan minister Donner is vooral economisch van aard. Op het economisch domein werken de Noordvleugelpartijen al nauw samen. Onderdeel daarvan is de wijze waarop de Noordvleugelpartijen kunnen bijdragen aan het topsectorenbeleid van het Rijk. Versterking van de economische structuur en de aansluiting van de Flevolandse clusters op het gebied van life science, composieten en agribusiness op het topsectorenbeleid van het Rijk is hierbij onze inzet.

Doordat Almere de komende decennia doorgroeit naar een stad van 350.000 inwoners, zal de driehoek Amsterdam-Utrecht-Almere steeds belangrijker worden. De ontwikkeling van luchthaven Lelystad is hierbij ook van belang. Een logische consequentie hiervan is dat de MRA en de NV Utrecht hun samenwerking intensiveren. Wij zijn voorstander van een verdere 'organische' groei van deze samenwerking.

Vanuit onze schakelfunctie (positie ten opzichte van West-, Oost- en Noord-Nederland) vervult Flevoland een belangrijke rol ten behoeve van de economische ontwikkeling in de Noordvleugel en

Intichtingen bij
mr. E.M. Strating

Doorkiesnummer
0320-265279

Bezoekadres
Visarenddreef 1
Lelystad





het omringende gebied. Wij zien hierin een meerwaarde voor de rol van de provincie Flevoland als lid van een samenwerkingsverband in de MRA. De economische assen Amsterdam-Almere-Utrecht en Amsterdam-Almere-Lelystad-Zwolle zijn hierbij leidend in onze economische ambities.

In de RAAM-brief (Rijksbesluiten Amsterdam-Almere-Markermeer) van november 2009 heeft het kabinet een aantal principebesluiten genomen over de driedovoudige schaa sprong van Almere. Deze principebesluiten worden momenteel door Rijk en regio gezamenlijk geoptimaliseerd, waarbij met name voor de IJmeerlijn als onderdeel van het Amsterdamse metronet betekenisvolle resultaten worden geboekt. De geplande investeringen in het kader van A6/A1/A9/A10-oost en OV SAAL versterken de as Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad aanmerkelijk. Het recent uitgevoerde Woningbehoefteonderzoek Noordvleugel toont aan dat de lange termijn woningbehoefte in onze regio groot is. Voor Flevoland is het van groot belang dat de principebesluiten uit de RAAM-brief in 2012 door het kabinet worden bevestigd in de Rijksstructuurvisie RRAAM.

Het voornemen van het kabinet op de WGR+ af te schaffen geeft de mogelijkheid en de verantwoordelijkheid aan gemeenten en provincies om verkeer en vervoer op het niveau van de Noordvleugel gezamenlijk te regelen met respect voor elkanders positie en verantwoordelijkheden.

Tot slot willen wij graag benadrukken dat wij het belangrijk vinden om met elkaar op zoek te gaan naar de mogelijkheden om de opgaven van de Noordvleugel gezamenlijk aan te pakken. De discussie over de bestuurlijke structuur heeft het risico dat de onderlinge verhoudingen onnodig worden verscherpt. Wij vertrouwen erop dat een slimme aanpak gebaseerd op samenwerking de beste waarborg is voor een economisch positieve ontwikkeling in de Noordvleugel. Daarbij mogen wij het vraagstuk van de democratische verantwoording niet uit het oog verliezen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Flevoland,
de secretaris,

de voorzitter,

mr. drs T. van der Wal

L. Verbeek



Haarlem

Gemeente Haarlem, Stadszaken

J.A.V. dhr. J.P.H. Honner

1212201100353

Retouradres Postbus 511, 2003PB Haarlem

Gemeenten Amsterdam, Utrecht en Almere en Stadsregio Amsterdam
T.a.v. dhr E. Wiebes
Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Datum 6 december 2011
Ons kenmerk SZ//2011/498227
Contactpersoon
Doorkiesnummer
E-mail
Kopie aan Provincie Noord-Holland, ministeries van BZK en I&M
Onderwerp Inrichting Infrastructuurautoriteit Noordvleugel

Geachte bestuurders.

In reactie op de brief van Amsterdam, Utrecht en Almere aan het ministerie van I&M d d 23 november 2011 wil de gemeente Haarlem hierbij haar belangstelling tonen voor deelname aan de in te richten Infrastructuur Autoriteit Noordvleugel. Zowel tijdens de bestuurlijke werkconferentie van de Stadsregio Amsterdam als in de projectgroep bestuurlijke toekomst heeft Haarlem dit signaal al eerder mondeling afgegeven. Gezien het tempo van de ontwikkelingen en de gelegenheid die in uw brief van 23 november wordt geboden met betrekking tot de toetreding van andere gemeenten hebben wij gemeend dat een brief namens het College van B&W van Haarlem op zijn plaats is.

Haarlem is al geruime tijd actief deelnemer aan de Metropoolregio Amsterdam als vertegenwoordiger van de subregio Zuid-Kennemerland. Onze stad en regio maken immers onlosmakelijk deel uit van het daily urban system van de metropool Amsterdam. De sterke samenhang van openbaar vervoer en ander verkeer in de metropool is evident en houdt vanuit Amsterdam westwaarts gezien niet 15 kilometer voor de kust op te bestaan. Om deze reden lijkt het ons logisch dat Haarlem ook bestuurlijk organisatorisch aanhaakt op een daadkrachtige Infrastructuur Autoriteit Noordvleugel. Daarbij staat Haarlem evenals de andere partners voor een goede bestuurlijke samenwerking met de gemeenten van de stadsregio's, de gemeente Almere en de drie betrokken provincies.

Wij verzoeken u deze brief te betrekken bij de inrichting van en de besluitvorming over de Infrastructuur Autoriteit Noordvleugel en horen graag onder welke



Haarlem

2

voorwaarden Haarlem zou kunnen deelnemen, op welke manier het overleg met Haarlem hierover kan plaatsvinden en welke stappen Haarlem zou moeten ondernemen om op 1 januari 2013 gezamenlijk operationeel te kunnen zijn.

Hoogachtend.

Het college van burgemeester en wethouders.

de burgemeester,
mr. B.B. Schneiders

Bezoekadres
Stadhuis, Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
Telefoon 020 552 2700
Fax 020 552 2127
www.amsterdam.nl



Gemeente Amsterdam

- min BZK

E. Wiebes
wethouder

Retouradres: B&W, Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

De Minister van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

2511201190197

Datum
Ons kenmerk
Behandeld door
Doorkiesnummer
E-mail

23 november 2011

2011/7477
t.

Kopie aan

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Onderwerp

inrichting infrastructuurautoriteit Noordvleugel

Geachte minister,

Op 24 oktober besprak minister Donner de visienota Bestuur en Bestuurlijke Inrichting met de burgemeesters van Almere, Amsterdam en Utrecht en de commissarissen van Flevoland, Noord-Holland en Utrecht. De bestuurders uit de Noordvleugel beschouwen de visienota van het kabinet als een welkome stimulans voor verdergaande samenwerking. Met de minister van BZK is afgesproken dat de Noordvleugelpartijen hun plannen zullen concretiseren en vóór 1 februari 2012 bij het kabinet zullen indienen. Het College van de gemeente Amsterdam zal hiervoor het initiatief nemen.

In aansluiting hierop doen wij als portefeuillehouders verkeer en vervoer van de steden en de stadsregio's u hierbij onze voorstellen toekomen voor de inrichting van de infrastructuurautoriteit voor de Noordvleugel.

Wij streven naar een infrastructuurautoriteit die adequaat de bereikbaarheidsopgave in de vervoersknopen binnen de Noordvleugel kan oppakken. De infrastructuurautoriteit zou daartoe moeten voldoen aan de volgende eisen.

1. De infrastructuurautoriteit is even goed toegerust voor de regionale bereikbaarheidsopgave als de huidige stadsregio's. Deze functioneren goed; laten wij het goede behouden.
2. De bestuurlijke drukte wordt verder teruggedrongen.
3. De infrastructuurautoriteit beschikt duurzaam over de budgetten die voor de regionale bereikbaarheidsopgave staan.

De uitwerking voor de infrastructuurautoriteit Noordvleugel zien wij in hoofdlijnen als volgt.

1. Een infrastructuurautoriteit heeft een belangrijke taak in het organiseren van openbaar vervoer en infrastructuur in stedelijke gebieden. Het gaat om de aansluiting van de verschillende vervoerwijzen en de inrichting van de flankerende infrastructuur. Die complexiteit zit vooral op metropolitane vervoersknopen, niet langs vervoersassen. De knopen Amsterdam en Almere groeien inmiddels aaneen

tot één knoop. Er wordt zelfs gedacht aan een gezamenlijk metrosysteem. Naar verwachting zal de Metropoolregio Amsterdam – Utrecht, waaronder de knopen Amsterdam/Almere en Utrecht, op termijn steeds hechter aan elkaar groeien. In verband met de toenemende economische en ruimtelijke samenhang van de Noordvleugel in de driehoek Amsterdam – Utrecht – Almere voorzien wij in de relatie Utrecht – Almere een groeiende bereikbaarheidsopgave.

Op dit moment is echter nog sprake van twee verschillende knopen. Een vervoersknoop kan alleen maar vanuit één organisatie, door één bestuur en met één budget goed worden bediend. Voor de tussenliggende vervoersas tussen Amsterdam en Utrecht is dat minder relevant. Die is op orde en bestaat bovendien geheel uit rijksinfrastructuur.

Wij zien daarom een oplossing in de vorm van een autoriteit met twee bestuurskamers voor de nabije toekomst als de meest praktische benadering. Verdere integratie vindt op termijn plaats.

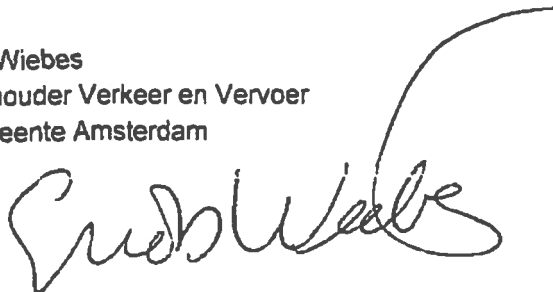
Gelijktijdige toetreding van andere gemeenten die nu geen deel uitmaken van de huidige stadsregio's, zou mogelijk moeten zijn. Voorwaarden zijn bestuurlijke overeenstemming en praktische haalbaarheid zodat de beoogde ingangsdatum van 1 januari 2013 kan worden gehaald.

2. De bevoegdheid van de infrastructuurautoriteit omvat zowel het openbaar vervoer als kleine en middelgrote regionale infrastructuur, met andere woorden: de reikwijdte van de bestaande Brede Doeluitkering.
3. In het bestuur van de infrastructuurautoriteit zijn de gemeente Almere, de gemeenten van de twee huidige stadsregio's en de provincies vertegenwoordigd.
4. De infrastructuurautoriteit dient slagvaardig te kunnen opereren. De te kiezen bestuursrechtelijke vorm en de financiële relaties met het rijk en de regionale partners moeten daaraan bijdragen en geen vermijdbare drukte opleveren. Wij hebben een sterke voorkeur voor een model waarin het rijk de relevante middelen – het bestaande pakket van de Brede Doeluitkering – rechtstreeks toekent aan de infrastructuurautoriteit. Uit buitenlandse voorbeelden blijkt dat het succes van een dergelijke autoriteit staat of valt met een duurzame toedeling van budget. Onzekerheid over de middelen als gevolg van indirecte financiële routes via gemeenten en/of provincies zal de bestuurlijke drukte in de regio onvermijdelijk doen toenemen. We hebben nu geen wezenlijke discussie over verdeling van geld en kunnen "gewoon ons werk doen". Laat dat zo blijven. Mocht rechtstreekse toekenning van middelen aan de infrastructuurautoriteit niet mogelijk zijn, dan is in onze ogen toekenning via de drie centrumgemeenten de enige duurzame oplossing.
5. Wij hebben goede nota genomen van de visie van het kabinet op de opschaling van het provinciale bestuur. Essentieel voor het slagen van de infrastructuurautoriteit is dat de bestuurlijke drukte ook vóórdat deze opschaling haar beslag krijgt niet verder toeneemt. Wij zijn daarom voorstander van samenwerking van de provincies bij hun inbreng in het bestuur van de infrastructuurautoriteit.

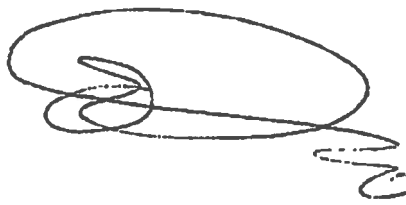
De door u voorgenomen ingangsdatum van de infrastructuurautoriteit onder gelijktijdige afschaffing van de wgr-plus is 1 januari 2013. Dit betekent dat op korte termijn meerdere deelbeslissingen moeten worden genomen over de inrichting van de infrastructuurautoriteit, zowel voor wat betreft geografisch gebied als functionaliteit. In afwachting van provinciale opschaling zullen wij graag de nodige stappen nemen. We zullen daarbij uitgaan van het "no regret" principe, zodat deze stappen niet als gevolg van beslissingen over provinciale opschaling weer ongedaan moeten worden gemaakt.

Hoogachtend,

Eric Wiebes
Wethouder Verkeer en Vervoer
Gemeente Amsterdam



Adri Duivesteijn
Wethouder Duurzame Ruimtelijke Ontwikkeling
Gemeente Almere



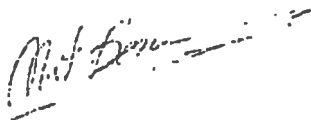
Frits Lintmeijer
Wethouder Verkeer
Gemeente Utrecht



Kees van Dalen
Portefeuillehouder Wegen en Verkeer
Bestuur Regio Utrecht

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'K' followed by a horizontal line and a vertical stroke.

Michel Bezuijen
Portefeuillehouder Verkeer
Stadsregio Amsterdam

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Michel Bezuijen' with a horizontal line underneath.

Minister van Binnenlandse Zaken
en Koninkrijksrelaties
De heer mr. J.P.H. Donner
Postbus 20011
2500 EA DEN HAAG

SEKRETARIAAT
Nijverheidstraat 30
7511 JM Enschede

POSTADRES
Postbus 1400
7500 BK Enschede

CONTACT

RECEIPTENUMMER
08195873

LW KENMERK 2011-2000447582

ONS KENMERK 11008540

DATUM 11 november
2011

BEHANDELD DOOR

E-MAIL

DOORKIESNR 053-4876555

ONDERWERP

Visienota 'bestuur en
bestuurlijke inrichting:
tegenstellingen met
elkaar verbinden'

VERZONDEN 15. 11. 11

Geachte heer Donner,

Wij hebben kennisgenomen van de visienota 'Bestuur en Bestuurlijke inrichting: tegenstellingen met elkaar verbinden' die u op 10 oktober 2011 heeft aangeboden aan de Tweede Kamer.

De visie die u neerlegt, heeft consequenties voor de gemeentelijke samenwerking in grootstedelijke regio's. Zo ook voor Regio Twente als een van de zeven Wgr-plus gebieden. Wij hechten er aan u in kennis te stellen van onze zienswijze over de gevolgen van de visienota en de wijze waarop wij aankijken tegen de samenwerking binnen de regio Twente.

De doelstellingen die u in de visienota neerlegt -vermindering van de bestuurlijke "spaghetti" en het scheppen van transparante bestuurlijke relaties binnen de overheid - kunnen wij onderschrijven. De bestuurlijke samenwerking van onderop, die naar uw oordeel getuigt van creativiteit en bestuurlijke innovatie, wordt door u terecht gestimuleerd en ondersteund.

In de regio Twente kenmerkt de bestuurlijke samenwerking tussen de gemeenten zich door een zeer sterke ontwikkeling en motivatie van onderop. Juist door het bundelen van bestuurlijke samenwerking wordt die bestuurlijke spaghetti beperkt. Binnen de organisatie Regio Twente zijn diverse gemeentelijke taken (waaronder GGD, recreatie en toerisme, arbeidsmarktzaken, milieu en duurzaamheid) ondergebracht (verlengd lokaal bestuur) binnen één integrale gemeenschappelijke regeling, die tevens ook de Wgr-plus taken omvat. Tot voor kort behoorden de taken die nu bij de Veiligheidsregio zijn ondergebracht ook tot het takenpakket. Er is sprake van een hechte basis voor intensieve bestuurlijke samenwerking die, waar nuttig en nodig, ook de dynamiek in de regio kan faciliteren. Er is daarbij ook duidelijk oog voor de balans tussen een efficiënte taakuitvoering en politiek controle. De samenwerking kenmerkt zich verder door soberheid en de bestuursorganen zijn beperkt van omvang.

Mede door deze bundeling van intergemeentelijke samenwerking kunnen ook de kosten van de samenwerking (en dus ook de ambtelijke kosten voor de uitvoering van de Wgr-plus taken) binnen onze organisatie beperkt worden gehouden.

Anticiperend op toekomstige ontwikkelingen wordt binnen de regio Twente al vrijwillig voorgesorteerd op de regionale samenwerking op gebied van jeugdzorg en de Wet werken naar vermogen; onderwerpen waar u de samenwerking min of meer verplicht wilt gaan opleggen. Bijzonder is ook de uitstekende samenwerking tussen de vier O's. Op veel terreinen, waaronder innovatie, economische, arbeidsmarkt-zaken en mobiliteit werken ondernemers, onderzoeks- en onderwijsinstellingen en overheid intensief met elkaar samen.

Voorts biedt de huidige samenwerkingswijze in Twente een solide basis voor verdere vernieuwing o.a. op het gebied van shared services. In dit verband willen wij ons graag bij u aanmelden als een proeftuin voor bestuurlijke vernieuwing en innovatie (kennisontwikkeling en -verspreiding rondom de praktijk van intergemeentelijke samenwerking).

De huidige situatie van bestuurlijk samenwerken in Twente, de verdere vernieuwingsopties voor de toekomst en ons verzoek aan u, passen heel goed in het beeld van de bestuurlijke inrichting die het kabinet voor ogen staat. Het kabinet ziet dat de bestuurlijke samenwerking en regionalisering bij de uitvoering van taken nog steeds toeneemt en wil de huidige samenwerkingspraktijk versterken en verbeteren. Samenwerking tussen gemeenten op basis van de Wgr doet volgens het kabinet recht aan het uitgangspunt dat er drie bestuurslagen zijn. Hierin past een vrijwillige samenwerking van de Twentse gemeenten op het gebied van verkeer en vervoer.

De gemeenten binnen de regio Twente willen de huidige samenwerking voortzetten en doen dan ook een oproep op u om dit mogelijk te maken en daarbij ook de taken, die vanuit de Wgr-plus status worden behartigd, te kunnen blijven uitvoeren. Behoud van de Wgr-plus als goede, efficiënte werkvorm (zoals ook de rapportages van commissie Nijpels en die van BZK hebben aangetoond) is onze eerste optie. Maar in het onverhoopte geval de Wgr-plus status (en daarmee de wettelijk verplichte samenwerking) zou komen te vervallen, willen wij deze samenwerking op basis van vrijwilligheid voortzetten en de taken die wij nu hebben op gebied van verkeer en vervoer blijven behartigen. Ervan uitgaande dat in die situatie de Wet BDU verkeer en vervoer wordt ingetrokken, is overheveling van de Brede Doeluitkering (BDU) naar het gemeentefonds daarbij gewenst. Dit past ook in de visie van het kabinet en sluit aan op het Bestuursakkoord 2011-2015.

Regio Twente heeft aangetoond binnen de samenwerking zeer succesvol en vernieuwend (geweest) te zijn. Enkele voorbeelden van die succesvolle samenwerking zijn:

- De ontwikkeling van een hoogwaardig openbaar vervoersysteem (Agglonet Twente) met daarin ondermeer de eerste intermodale aanbesteding in Nederland van trein en bus in één concessie met een zeer sterke groei van het openbaar vervoer (40% voor de bus en 10 % meer reizigers in de trein) als gevolg;
- de succesvolle samenwerking binnen Regio Twente op het vlak van arbeidsmarkt-zaken waarbij samen met het regionale bedrijfsleven en onderwijs onder andere de concrete aanpak van de jeugdwerkloosheid in de regio tot goede resultaten heeft geleid.

Het is voorts van belang hierbij nog te vermelden dat de samenwerking tussen Regio Twente en provincie Overijssel goed is. Er wordt al vele jaren op inhoud prima met de provincie samengewerkt met goede resultaten voor de inwoners. Voorbeelden van die goede samenwerking zijn ondermeer de vorming van bestuurlijke duo's voor specifieke projecten tussen een gedeputeerde en een lid van ons dagelijks bestuur en de deelname van de gedeputeerde verkeer en vervoer aan het portefeuillehoudersoverleg mobiliteit van Regio Twente.

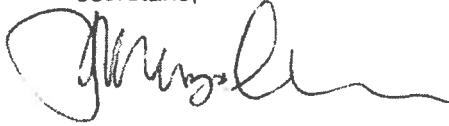
PAGINA 3/3

Wij constateren tot slot dat de plannen die het kabinet in de Randstad wil uitvoeren met o.a. de introductie van een infrastructuurautoriteit lijken op voortzetting van de Wgr-plus maar dan onder het regime van de "gewone" Wgr. Een soortgelijke constructie is, zoals hierboven aangegeven, ook voor regio Twente denkbaar en wenselijk als de Wgr-plus status moet komen te vervallen.

Graag zouden wij met u in gesprek treden om te bezien welke rol Regio Twente kan gaan spelen bij de verdere vernieuwing van de intergemeentelijke samenwerkingspraktijk en de verdere gevolgen van de visienota.

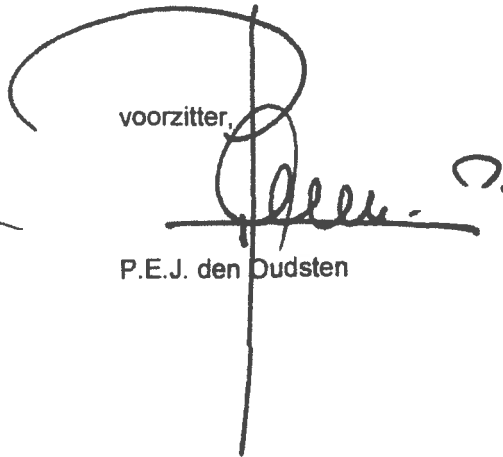
Hoogachtend,

dagelijks bestuur
secretaris,



H.M. Bolhaar, plv.

voorzitter,



P.E.J. den Duden



Vereniging van
Nederlandse Gemeenten

De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
T.a.v. de heer J.P.H. Donner
Postbus 20011
2500 EA 'S-GRAVENHAGE

doorkiesnummer

uw kenmerk

bijlage(n)

1

betreft

ons kenmerk

datum

Toekomst Wgr-plus-gebieden en BMM/U201101925
BDU verkeer en vervoer

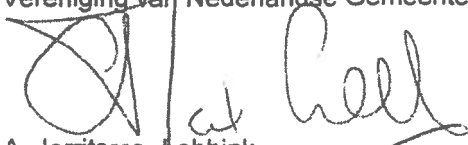
04 november 2011

Geachte heer Donner,

Afgelopen maandag hebben wij samen met bestuurders van de stadsregio's een bestuurlijk overleg gehad met minister Schultz over de toekomst van de Wgr-plus-gebieden en de BDU verkeer en vervoer. Dit overleg is voor ons aanleiding geweest om een brief naar minister-president Rutte te sturen. Een afschrift van deze brief doen wij u hierbij toekomen. Wij hebben tevens afschriften gestuurd naar minister Schultz en de fractievoorzitter van regeringspartijen in de Tweede Kamer.

Hoogachtend,

Vereniging van Nederlandse Gemeenten



A. Jorritsma-Lebbink
voorzitter

071120110002



Vereniging van
Nederlandse Gemeenten

Ministerie van Algemene Zaken
Minister-President de heer drs. M. Rutte
Postbus 20001
2500 EA 'S-GRAVENHAGE

doorkiesnummer

uw kenmerk

bijlage(n)

betreft

ons kenmerk

datum

Toekomst Wgr-plus-gebieden
en BDU verkeer en vervoer

BAMM/U201101913

02 november 2011

Geachte heer Rutte,

Bij brief van 8 maart jl. hebben wij - mede namens de stadsregio's - een dringend beroep op u gedaan om de middelen voor de Brede doeluitkering (BDU) verkeer en vervoer ook in de toekomst rechtstreeks beschikbaar te laten blijven voor de stedelijke gebieden. In het Bestuursakkoord hebben wij daarom met het Kabinet en het IPO de afspraak gemaakt dat de BDU naar de algemene fondsen wordt overgeheveld, zodra de Wgr-plus wordt opgeheven.

Afgelopen maandag hebben wij samen met de stadsregio's een bestuurlijk overleg gehad met minister Schultz over de toekomst van de Wgr-plus en de BDU verkeer en vervoer. De minister gaf aan dat het Kabinet - mede vanwege geluiden van de regeringspartijen uit de Tweede Kamer - voornemens is de BDU in zijn geheel naar het Provinciefonds over te hevelen. Hierbij willen wij u mede namens alle gemeentebesturen in de stadsregio's aangeven dat wij dit voornemen volstrekt afwijzen. Wij hechten zeer aan het nakomen van de afspraken die wij hierover met elkaar in het Bestuursakkoord hebben gemaakt. Afspraak is afspraak. Dit geldt voor de gebieden binnen en buiten de Randstad.

Tevens wijzen wij u er op dat wij noch in het Bestuursakkoord noch elders met elkaar afspraken hebben gemaakt over een eventuele overdracht van gemeentelijke taken en bevoegdheden op het gebied van verkeer en vervoer aan de provincies. Bij de start van de stadsregio's begin jaren negentig (indertijd: Kaderwetgebieden) hebben gemeenten lokale taken, bevoegdheden en middelen ingebracht. Een belangrijk onderdeel hiervan vormde het lokale openbaar vervoer met bijbehorende middelen. De provincies hebben geen rol gespeeld bij (de totstandkoming van) deze intergemeentelijke samenwerking. Wanneer het Kabinet vasthoudt aan het opheffen van de Wgr-plusgebieden, moeten de taken, bevoegdheden en middelen die gemeenten hebben ingebracht weer terug naar het lokale bestuursniveau. Overdracht van deze taken, bevoegdheden en middelen aan provincies zou een fatale ontwikkeling zijn. De gemeentelijke ontwikkelingsmogelijkheden, de lokale en regionale bereikbaarheid en daarmee de economische ontwikkeling van de stedelijke gebieden zouden ernstig worden gefrustreerd.

De gemeenten in de stedelijke gebieden - binnen en buiten de Randstad - zijn wel bereid om in samenwerking met de provincies naar oplossingen te zoeken voor de mobiliteitsproblemen in deze gebieden. Zij zijn tevens bereid om hiervoor Wgr-samenwerkingsverbanden aan te gaan, waarbij én gemeenten én provincies taken, bevoegdheden en middelen inbrengen. Alleen dan zal er sprake kunnen zijn van een vruchtbare samenwerking op basis van gelijkwaardigheid tussen gemeenten en provincie(s). Wij zijn graag bereid dit samenwerkingsmodel samen met uw Kabinet en de regio's verder uit te werken.

Een afschrift van deze brief hebben wij gestuurd naar de ministers van BZK en IenM en naar de fractievoorzitters van de regeringspartijen in de Tweede Kamer.

Hoogachtend;

Vereniging van Nederlandse Gemeenten


A. Jorritsma-Lebbink,
voorzitter



provincie **HOLLAND**
ZUID

Gedeputeerde Staten

Directie Leefomgeving en Bestuur
Afdeling Bestuur
Contact

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Minister van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties
de heer mr. J.P.H. Donner
Postbus 20011
2500 EA DEN HAAG

Datum

13 OKT. 2011

Ons kenmerk
PZH-2011-308595276

Uw kenmerk

-

Bijlagen

-

Onderwerp

Visienota Bestuur en Bestuurlijke Inrichting:
tegenstellingen met elkaar verbinden

Geachte heer Donner,

Wij hebben kennisgenomen van de 'Visienota Bestuur en Bestuurlijke Inrichting: tegenstellingen met elkaar verbinden', die u maandag 10 oktober 2011 heeft aangeboden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal. Wij hechten eraan u in kennis te stellen van onze zienswijze over de voor bestuur en grondgebied van onze provincie belangrijkste uitgangspunten in de nota.

De doelstellingen van het kabinet - vermindering van de bestuurlijke spaghetti en streven naar transparantere verhoudingen binnen de overheid - worden door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland onderschreven. De overheid moet doeltreffender en doelmatiger gaan presteren om het economische concurrentievermogen en de slagkracht te verbeteren.

Het kabinet schetst voor Zuid-Holland een ander perspectief dan voor de Noordvleugelprovincies. Er wordt geen ingreep in de bestuurlijke hoofdstructuur voorgesteld, maar wij worden opgeroepen op zoek te gaan naar nieuwe vormen van samenwerking. Daarbij staat centraal het heldere profiel dat voor de provincies is benoemd: gebiedsregisseur voor de leefomgeving en economische ontwikkeling. Wij worden uitgenodigd op zoek te gaan naar nieuwe vormen van samenwerking met de steden, waarbij "*de inhoudelijke richting van deze samenwerking moet passen in een gezamenlijk commitment van de gemeenten en provincie voor de gehele zuidvleugel*". De provincie Zuid-Holland zal hierin haar verantwoordelijkheid nemen, waarbij overigens het genoemde commitment een na te streven resultaat is, maar geen te veronderstellen randvoorwaarde. Ook worden wij door het kabinet uitgenodigd de samenwerking met de zuidelijke buurprovincies te versterken. Wij zullen het gesprek intensiveren met onze partners in de Rijn-Scheldedelta-samenwerking.

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Trams 8 en 9 en bussen
18, 22, 65 stoppen
dichtbij het
provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.



MD

Gedeputeerde Staten zien in de kabinetsbrief ook gemiste kansen. Betwijfeld wordt of de door het kabinet voorgestelde richting voor dit grondgebied op termijn goed gaat uitpakken. Het kabinet geeft onvoldoende verklaring waarom na alle verschenen rapporten en adviezen over de noodzaak van een eenduidige aanpak van de Randstad - OESO, vereniging Deltametropool, Geelhoed, Kok, Burgmans - nu het besluit wordt genomen de Randstad in tweeën te splitsen. Dit is een verregaande ingreep, die voor de verhoudingen tussen de stedelijke conglomeraties ingrijpende gevolgen zal hebben. De ruimtelijk-economische samenhang van Schiphol Airport, Rotterdam mainport, de greenports en de brainports in de Randstad wordt nu wel erg eenzijdig richting de beide vleugels uitgewerkt. De internationale concurrentieverhoudingen wijzen veel meer in de richting van de vorming van één krachtige metropool dan naar twee elkaar onderling beconcurrerende stedelijke gebieden.

Gedeputeerde Staten vinden het positief dat het kabinet de bestuurlijke verhoudingen verduidelijkt door het afschaffen van de speciale bevoegdheden voor de stadsregio's (Wgr-plus). Tegelijkertijd kent u in uw nota een centrale positie toe aan de versterkte samenwerking tussen onze steden Rotterdam en Den Haag. Wij verwelkomen zonder meer de intensivering van de samenwerking tussen de stadsregio's van Den Haag en Rotterdam. In de ogen van Gedeputeerde Staten gaat het hierbij om een gewenste versterking van het verlengd lokaal bestuur en niet om het creëren van een nieuwe bestuurslaag. Op dit punt is de visie van het kabinet onhelder. In de visienota worden de intergemeentelijke samenwerking van Den Haag en Rotterdam (de 'metropoolregio'), de bredere samenwerking van deze steden met Leiden, Gouda, Dordrecht en de provincie ('de zuidvleugel') en de te vormen infrastructuurautoriteit op een hoop gegooid. De onderlinge relaties en verschillen worden niet uitgewerkt. Wij gaan ervan uit dat het kabinet blijkbaar de uitwerking aan de provincie overlaat, en wij zullen die verantwoordelijkheid dan ook op ons nemen. Daarbij staat voor ons voorop de gelijkwaardigheid van en balans tussen de gebieden die de provincie Zuid-Holland vormen. De provincie moet immers de verbindende schakel zijn tussen stad en land.

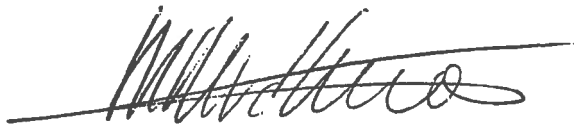
Meer principieel roept de visienota de vraag op of en in hoeverre het kabinet voor de Randstad een andere bestuurlijke inrichting voorstaat dan in de rest van het land. Met de oproep aan provincies en steden in noord- en zuidvleugel om voor 1 januari 2012 concrete voorstellen te doen voor "de invulling van gedifferentieerde vormen van samenwerking en het tijdpad waarbinnen dit gerealiseerd zal worden", wordt de indruk gewekt dat het kabinet voorstander is van co-bestuur van steden en provincies als bestuursmodel in de Randstad. Dit staat wel op zeer gespannen voet met het streven van het kabinet om te komen tot een heldere verantwoordelijkheidsverdeling binnen de overheid. In feite wordt door het kabinet met de afschaffing van de Wgr-plus tegelijkertijd de reguliere Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) gereedgemaakt voor niet-vrijblijvende samenwerking, niet alleen tussen gemeenten, maar ook tussen gemeenten en provincies. De vraag is aan de orde of in feite niet de Wgr wordt omgevormd tot een wet die even zware of zwaarder vormen van samenwerking mogelijk maakt dan de Wgr-plus. De Wgr-plus wordt dan niet afgeschaft, maar feitelijk ondergebracht en uitgebreid binnen de Wgr.

In de visienota worden veel vragen opgeroepen die onbeantwoord blijven. Maar er worden duidelijke verantwoordelijkheden neergelegd bij de provincie Zuid-Holland. Verantwoordelijkheden om nieuwe vormen van samenwerking met inliggende steden en omliggende provincies aan te gaan. De provincie wordt in positie geplaatst als ruimtelijk-economisch regisseur op regionaal niveau, om stad en land te verbinden. Die verantwoordelijkheid zullen wij op ons nemen. Daarbij gaan wij ervan uit dat wij bij gelegenheid u in kennis zullen stellen van onze resultaten. Echter, uw oproep in de visienota om aan u voor 1 januari 2012 een concreet voorstel te doen over "de invulling van de samenwerking en het tijdsplan waarbinnen dit gerealiseerd zal worden" achten wij niet passend binnen de bestuurlijke verhoudingen, zeker ook gelet op de voortgang van dit dossier in het afgelopen jaar.

Wij zullen zelf op korte termijn actief het gesprek gaan voeren met onze bestuurlijke partners om de in de visienota aangedragen uitwerkingsvragen om te zetten in concrete stappen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
waarnemend secretaris, voorzitter,



M.M. van der Kraan



J. Franssen

Afschrift aan:

- Minister van Infrastructuur en Milieu, mevrouw drs. M.H. Schultz-van Haegen, Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
- Vaste Kamercommissie Binnenlandse Zaken, Postbus 20018, 2500 EA Den Haag
- Provinciale Staten van Zuid-Holland



provincie **HOLLAND**
ZUID

Gedeputeerde Staten

Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
De heer J.P.H. Donner
Postbus 20011
2500 EA Den Haag

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum

Onderwerp
Regie opschaling provinciaal bestuur Randstad .

Ons kenmerk
DOS-2011-0004293
Uw kenmerk
-
Bijlagen
-

Geachte heer Donner,

Zoals aangekondigd in het regeerakkoord verkent het kabinet op dit moment een opschaling van het provinciaal bestuur in de Randstad. De provincie Zuid-Holland treedt graag met het kabinet en de overige partijen in de Randstad in gesprek om samen te werken aan een slagvaardiger openbaar bestuur.

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van het initiatief van de colleges van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, Utrecht en Flevoland om de onderlinge samenwerking te intensiveren en een bestuurlijke samenvoeging te gaan verkennen. Voor ons gelden evenals voor de drie provincies de volgende uitgangspunten:

1. de Wgr+ komt te vervallen;
2. opschaling op gemeentelijk niveau blijft een punt van zorg;
3. doorgaande decentralisatie van rijkstaken naar provincies en gemeenten met inbegrip van een passend financieel arrangement.

Bezoekadres

Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Tram 8 en 9 en bussen
18, 22, 65 stoppen

dichtbij het
provinciehuis. Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen.
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt.



De provincie Zuid-Holland acht deze uitgangspunten relevant voor de doorontwikkeling van de bestuurlijke samenwerking tussen provincies en steden. Wij vinden het van belang dat na de afschaffing van de Wgr+ de nuttige samenwerking in stedelijke regio's behouden blijft.

Noord-Holland, Utrecht en Flevoland geven aan intensiever te willen samenwerken op onder meer openbaar vervoer, onderhoud en beheer van provinciale wegen en vergunningverlening en handhaving. Wij vinden dat samenwerking op deze terreinen ook op het niveau van de Randstad dient te worden verkend. Dit sluit aan bij de overige voornemens die het kabinet voor de hervorming van het openbaar bestuur in de Randstad heeft, zoals de vorming van een Infrastructuurautoriteit.

Op dit moment nemen de provincies, steden en Wgr+ regio's verschillende standpunten in over de bestuurlijke herinrichting van de Randstad. Als perspectief wordt zowel gedacht aan de schaal

van de Randstad als geheel, waarbij de internationale concurrentiepositie leidend is, als het niveau van de beide vleugels, waarbij vooral wordt geredeneerd vanuit het functioneren van de *daily urban systems*. Een fundamentele keuze is noodzakelijk. Bij die keuze moeten alle inhoudelijke aspecten die om een bestuurlijke oplossing vragen betrokken worden. Aanvullend op de thema's die zijn aangewezen door de drie provincies, noemen wij de volgende aandachtspunten:

- versterking van de relevante economische clusters en één economische strategie;
- aansturing van de ontwikkeling van het Groene Hart en de Kust;
- betere benutting van de ruimte en koppeling met infrastructuurle opgaven.

Uit de inhoudelijke opgave moet de keuze voor de bestuurlijke Indeling volgen. Het verdient daarbij aandacht om over de grenzen van de bestaande bestuurlijke structuren heen te kijken en de relatie met de aangrenzende burens in beschouwing te nemen.

De complexiteit van de bestuurlijke hervormingen en de vele actoren die daarbij betrokken zijn vragen om regie en een zorgvuldig ingericht proces. Het is van belang dat het kabinet daarin de leiding neemt. Wij stellen u voor om in het komende half jaar met alle betrokken partijen de verschillende opties te verkennen. Voor het einde van het jaar kan het kabinet dan een standpunt Innemen en daarmee de gewenste duidelijkheid verschaffen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,

voorzitter,



M.H.J. van Wieringen-Wagenaar



J. Franssen



gemeente Eindhoven

VERZONDEN 15 SEP. 2011

R. van Gijzel

Burgemeester van Eindhoven

Retouradres Postbus 90150, 5600 RB Eindhoven

Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties
t.a.v. de minister, mr. J.P.H. Donner
Postbus 20011
2500 EA Den Haag

Uw brief van
Uw kenmerk
Oms kenmerk STR 11uit12875
14 september 2011

Betreft bestuurlijke verankering Brainport

Geachte heer Donner,

Op 22 augustus jl. spraken wij in het verlengde van uw werkbezoek in Eindhoven met elkaar de gewenste verhouding tussen het rijk en de regio Eindhoven, onder andere in de context van de binnenkort te verschijnen bedrijfslevenbrief, de structuurvisie infrastructuur en Ruimte en de voorgenomen afschaffing van de Wgr+.

Op 16 februari jl. is de visie en het uitvoeringsprogramma Brainport 2020 aan de minister van EL&I aangeboden met daarin beschreven de noodzakelijk acties om in 2020 Europees in de top-3 van economische regio's te behoren en mondiaal tot de top-10. Daarmee wordt een onmisbare bijdrage geleverd aan het realiseren van de kabinetsdoelstelling om Nederland in de top-5 van kenniseconomieën te brengen.

Brainport 2020 is voor de regio Eindhoven het koersdocument voor de komende jaren en bouwt voort op de rijke regionale traditie van samenwerking tussen overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen. Terecht onderschrijft het kabinet het belang van deze succesvolle 'gouden driehoek'/'triple helix'-samenwerking. Dit is een bepalende factor geweest voor het ontwikkelen van de huidige kracht van de regio Eindhoven. Niet voor niets hebben we voor deze samenwerking in Zaragoza de Eurocities Award 2010 gewonnen. Met deze prijs spreekt het netwerk van de samenwerkende Europese grote steden grote waardering uit voor het samenwerkingsmodel in Brainport Eindhoven. De kracht van de samenwerking in de Brainport heeft mede het intelligent Communities Forum doen besluiten de regio Eindhoven op 3 juni jl. uit te roepen tot de Slimste regio van de wereld.

Kern van de succesvolle triple-helixsamenwerking is dat overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen vanuit ieders eigen rol en verantwoordelijkheid gezamenlijk werken aan het versterken van de kracht van de regio. Daarbij is het vanuit de overheid – rijk, provincies, gemeenten – van belang zichzelf, als gezamenlijke overheid, optimaal in positie te brengen om haar verantwoordelijkheid binnen de

1909201
Bezoekadres Stadhuisplein 1
5600 EA Eindhoven
www.eindhoven.nl

Postadres Postbus 90150
5600 RB Eindhoven
gemeente@eindhoven.nl
telefoon 14 040



samenwerking integraal op te pakken: niet alleen op ruimtelijk-economisch gebied (inclusief verkeer en vervoer), maar ook op het gebied van onderwijs en cultuur.

implementatie van de in opdracht van het kabinet ontwikkelde en breed gedragen integrale uitvoeringsprogramma Brainport 2020 vraagt om partnership, waarin de directe dialoog en samenwerking tot stand gebracht wordt tussen kabinet, decentrale overheden, bedrijfsleven en de kennisinstellingen. Dit alles binnen het kader van het topsectorenbeleid en in nauwe samenhang met in ieder geval de structuurvisie Infrastructuur en Milieu en de voornemens uit het regeerakkoord voor de bestuurlijke organisatie in Nederland (met name in het licht van de voorgenomen afschaffing van de Wgr+). En dus ook met aandacht voor bepalende vestigingsfactoren als cultuur en onderwijs. Op internationaal gebied zullen we ons partnership verder moeten vormgeven op het gebied van acquisitie. En we moeten samen optrekken om de Europese agenda te beïnvloeden en daarmee het op innovatie gerichte Europese beleid met bijbehorende programma's maximaal te beïnvloeden en te benutten.

Ik pleit er daarom –gezien mijn rollen als burgemeester van Eindhoven, voorzitter van het dagelijks bestuur van het SRE en voorzitter van de stichting Brainport– voor dat het kabinet binnen *één en dezelfde* governancestructuur integraal opereert met de regionale triple-helixpartners op het economische, ruimtelijke en bestuurlijke domein. Daarmee creëren we slagkracht, voorkomen we bestuurlijke drukte. Daarmee borgen we een integrale, gestroomlijnde benadering vanuit de overheid. De Wgr+ was en is hierbij voor onze regio een belangrijk integrerend kader om in de regio bestuurlijk slagvaardig te opereren. Het zorgt voor bestuurlijke samenhang, directe toegang tot het kabinet (b.v. via de MIRT-tafel) en een gedeelde focus op het realiseren van de Brainport-doelen, zoals bevestigd in de nieuwe Regionale Agenda, die in de eerste helft van dit jaar tot stand is gekomen. Daarnaast geven de aanvullende bevoegdheden regionale slagkracht.

Ik besef dat het niet zinvol is om vast te houden aan de Wgr+. De uitstekende verhouding met de provincie maakt dit voor veel aspecten ook overkomelijk. Tegelijkertijd staat er voor ons veel op het spel omdat ik ervan overtuigd ben dat wij de door het kabinet omarmde visie Brainport 2020 alleen dan succesvol kunnen implementeren wanneer de gezamenlijke overheden ruimte en slagkracht hebben haar rol goed kan spelen. Ik vraag daarom voor de korte termijn niet om nieuwe bestuurlijke (hulp)structuren of uitgebreide bevoegdheden (al dan niet wettelijk ingekaderd), maar om een vitaal en resultaatgericht partnerschap met het rijk.

Naar mijn mening vraagt het beëindigen van de Wgr+ om nieuwe vormen voor een dynamische samenwerking in een regio van nationaal belang, die in (internationale en economische) betekenis voor Nederland niet onderdoet voor de (Noord- en Zuidvleugel van de) Randstad. Een vitaal partnerschap waar tussen rijk en regio (de provincie inbegrepen) integrale afstemming van rollen plaatsvindt met efficiënte,



korte lijnen in een op samenwerking gerichte, (al dan niet-) geformaliseerde structuur. De voor de zomer ingestelde en triple-helix samengestelde Brainport 2020-commissie kan hier een voor de hand liggend platform voor zijn.

Ik stel u daarom voor om gezamenlijk te verkennen hoe een dergelijk vernieuwend en creatief samenwerkingsmodel tussen rijksoverheid en de Brainportregio vorm kan krijgen.

Met vriendelijke groet,

i.a.a.:

Minister van Economie, Landbouw en Innovatie, drs. M.J.M. Verhagen
Minister van infrastructuur en Milieu, mw drs M.H. Schultz van Haegen

rel/AA11029887



Stadsregio's kader Verkeer en Vervoer

Aan : De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
De heer J.P.H. Donner
Postbus 20011
2500 EA Den Haag

De minister van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw M.H. Schultz van Haegen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Onderwerp : Intergemeentelijke samenwerking stedelijke gebieden moet in belang van
economie en OV-reiziger

Uw brief van : Datum : 20 mei 2011
Uw kenmerk : Kenmerk : 20110501

Geachte heer Donner, geachte mevrouw Schultz van Haegen,

In het regeerakkoord is aangekondigd dat het kabinet de Wgr-plus regio's zal afschaffen. Argumenten die dit zouden moeten onderbouwen lijken meer uit te gaan van de bestuurlijke structuur in Nederland, dan de daadwerkelijk en inhoudelijke betekenis van de samenwerking binnen de regio's. Het standpunt van het kabinet heeft ons in hoge mate verrast. Juist omdat in de evaluatie van de Wgr-plus van augustus 2010 onder andere wordt geconcludeerd, dat:

- de Wgr-plusregio's goed functioneren;
- de in de wet genoemde taken en verplichtingen van deze regio's alle zijn gerealiseerd;
- er invulling wordt gegeven aan de met de wet beoogde maatschappelijke doelstellingen.

Het belang van de Intergemeentelijke samenwerking wordt daarin erkend. Evenals de betekenis van de samenwerking voor het openbaar vervoer en het totale mobiliteitssysteem dat per definitie gemeentegrensoverschrijdend is.

Wij onderschrijven het uitgangspunt van het kabinet om taken van het bestuur zo dicht mogelijk bij de burger neer te leggen. Evenals de hoofdlijnen van de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, waarin wordt ingezet op versterking van de stedelijke regio's en netwerken voor de economie en mobiliteit in Nederland. Ook kunnen wij ons vinden in het profiel van de gemeenten, zoals opgesteld in het recent afgesloten bestuursakkoord (als onderhandelaarsakkoord).

Daarom begrijpen wij niet dat een succesvol instrument als de intergemeentelijke samenwerking op het gebied van mobiliteit zou moeten verdwijnen, zonder adequaat alternatief te bieden.

Economisch belang van de grootstedelijke gebieden

De belangrijkste economische activiteiten in Nederland spelen zich af in de grootstedelijke gebieden. De regio's rond de steden Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Utrecht, Eindhoven, Arnhem-Nijmegen en Enschede functioneren elk als één stedelijk gebied met één woningmarkt, één stedelijke economie, één openbaar vervoer netwerk en één wegennetwerk.

In deze zeven stedelijke regio's (zie bijlage):

- werken 104 gemeenten samen (25% van Nederland);
- wonen ruim 6,3 miljoen mensen;
- werken ruim 3,4 miljoen mensen;
- wordt bijna 60% van het Bruto Binnenlands Product gerealiseerd.

Daarmee vormen ze de motoren van de welvaart van Nederland. Een goede bereikbaarheid is essentieel voor de economische kracht. Het regionaal openbaar vervoer kent daarbij een onmisbare samenhang met stedelijke verdichting.

Net als elders in Europa en de wereld is het grootstedelijk gebied de maat om mobiliteit en ruimtelijke ordening op elkaar af te stemmen en te organiseren. De huidige stadsregio's spelen hier een belangrijke rol in. Zij organiseren het openbaar vervoer en mobiliteitsmanagement, zorgen voor het afstemmen van infrastructuur- en benuttingsmaatregelen, het verknopen van modaliteiten en het stimuleren van het fietsgebruik. Maatregelen die direct de inwoners en werkenden in de stedelijke gebieden raken en waarvoor de gemeenten het eerste aanspreekpunt zijn.

Succes gemeentelijke samenwerking

Niet voor niets is het al ruim twintig jaar rijksbeleid dat voor het oppakken van de ruimtelijke uitdagingen in deze grootstedelijke gebieden samenwerking tussen gemeenten noodzakelijk is. In de zeven stedelijke regio's is al vele jaren succesvol inhoud gegeven aan intergemeentelijke samenwerking rond mobiliteitsbeleid. De inhoudelijke resultaten zijn te danken aan de vorm van verlengd lokaal bestuur. De gekozen gemeenteraden vormen de democratische legitimatie van deze samenwerkingsverbanden. Recent onderzoek¹ heeft aangetoond dat verlengd lokaal bestuur naar tevredenheid van de gemeenten functioneert en bijdraagt aan een vermindering van bestuurlijke drukte.

Gooi het bewezen instrument van gemeentelijke samenwerking niet zo maar overboord

Het kabinet stimuleert gemeentelijke samenwerking en wil taakdifferentiatie vaker mogelijk maken. Bijvoorbeeld op de dossiers Jeugdzorg en gezondheidszorg. Daardoor kan er bottom up maatwerk geleverd worden, ook in de vorm van verlengd lokaal bestuur. Wij pleiten er voor dat het kabinet deze insteek ook kiest voor het mobiliteitsbeleid door de taken en bevoegdheden voor het regionaal mobiliteitsbeleid inclusief het opdrachtgeverschap van het regionaal openbaar vervoer toe te kennen aan samenwerkingsverbanden van gemeenten. Bij de overheveling van de BDU naar de provincie- en gemeentefondsen dient het mogelijk te blijven dat een samenwerkingsverband van gemeenten rechtstreeks de financiële middelen ontvangt voor het uitvoeren van deze taken. De samenwerkingsverbanden zijn allemaal financiële verplichtingen aangegaan voor OV-concessies die nog jaren kunnen doorlopen. De risico's en bestuurlijke drukte bij overdracht van de OV-concessies dient voorkomen te worden.

De samenwerkende gemeenten in de zeven stedelijke regio's willen hun kracht, expertise en middelen samen met het kabinet inzetten ten behoeve van de regionale en landelijke economie. Daarom vragen wij u om het succes van de gemeentelijke samenwerking in deze stedelijke gebieden te benutten en via regionaal maatwerk in stand te houden met behoud van taken, bevoegdheden en middelen op het mobiliteitsdossier. Daarmee wordt bestuurlijke drukte in Nederland voorkomen en kunnen de economische motoren volop blijven draaien.

¹ Plussen en minnen, Evaluatie van de Wgr-plus, augustus 2010, in opdracht van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en De Stille Kracht, Commissie Nijpels, juni 2009 in opdracht van de Vereniging Nederlandse Gemeenten.

Uiteraard zijn we bereid de inhoud van deze brief nader toe te lichten in een persoonlijk gesprek.

Een afschrift van deze brief is toegezonden aan de voorzitters van alle fracties van de Tweede Kamer.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J.N. Baljeu', with several horizontal lines drawn over it.

J.N. Baljeu,
voorzitter SkVV en portefeuillehouder Verkeer en Vervoer Stadsregio Rotterdam

mede namens:

E.D. Wiebes, portefeuillehouder Openbaar Vervoer, Stadsregio Amsterdam,

T.J. Schouten, portefeuillehouder Mobiliteit, Regio Twente,

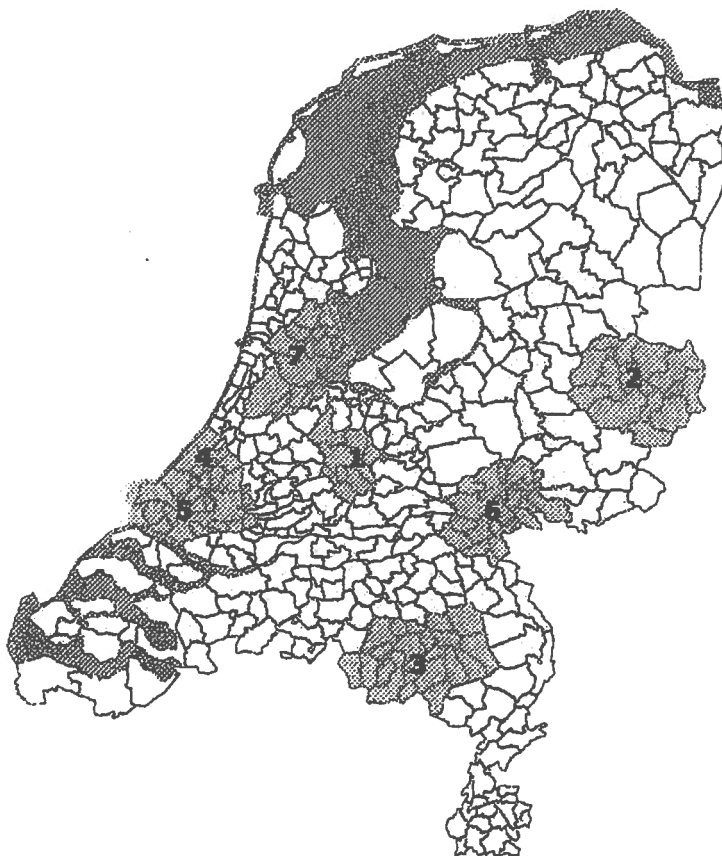
P.W.M. Smit, portefeuillehouder Verkeer en Vervoer, Stadsgewest Haaglanden

F. Lintmeijer, portefeuillehouder Netwerkontwikkeling mobiliteit, Bestuur Regio Utrecht,

C.J.G. Luesink, portefeuillehouder Openbaar Vervoer, Stadsregio Arnhem-Nijmegen,

A.A.M. Jacobs, portefeuillehouder Verkeer en Vervoer, Samenwerkingsverband Regio Eindhoven

Overzicht samenwerkende gemeenten zeven grootstedelijke gebieden van Nederland per 1-1-2011



1
Utrecht, Stichtse Vecht, De Bilt, Zeist, Houten,
Nieuwegein, IJsselstein, Bunnik, Vianen

2
Almelo, Borne, Dinkelland, Enschede, Haaksbergen,
Hellendoorn, Hengelo (O.), Hof van Twente, Losser,
Oldenzaal, Rijssen-Holten, Tubbergen, Twenterand,
Wierden

3
Asten, Bergeijk, Best, Bladel, Cranendonck,
Deurne, Eersel, Eindhoven, Geldrop-Mierlo,
Gemert-Bakel, Heeze-Leende, Helmond, Laarbeek,
Nuenen, c.a., Oirschot, Reusel-De Mierden,
Someren, Son en Breugel, Valkenswaard,
Veldhoven, Waalre

4
Den Haag, Delft, Leidschendam-Voorburg,
Midden-Delfland, Pijnacker-Nootdorp, Rijswijk
Wassenaar, Westland, Zoetermeer

5
Albrandswaard, Barendrecht, Bernisse, Brielle
Capelle a/d IJssel, Hellevoetsluis,
Krimpen a/d IJssel, Lansingerland, Maassluis
Ridderkerk, Rotterdam, Schiedam, Spijkenisse
Vlaardingen, Westvoorne

6
Arnhem, Beuningen, Doesburg, Duiven, Groesbeek,
Heumen, Lingewaard, Millingen aan de Rijn,
Montferland, Mook en Middelaar, Nijmegen,
Overbetuwe, Renkum, Rheden, Rijnwaarden,
Rozendaal, Ubbergen, Westervoort, Wijchen,
Zevenaar

7
Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Beemster,
Diemen, Edam-Volendam, Haarlemmermeer,
Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend,
Uithoorn, Waterland, Wormerland, Zaanstad,
Zeevang

POSTBUS 123 2000 MD HAARLEM

Minister van Binnenlandse Zaken
De heer mr. J.P.H. Donner
Postbus 2001 1
2500 EA DEN HAAG

commissaris van de Koningin

Doorkiesnummer

1 | 5

23 augustus 2011

Kenmerk

2011-47460

Excellentie,

Het gevoerde informele overleg met u op dinsdag 16 augustus jl. over de bestuurlijke structuur in de Randstad heb ik als open en constructief ervaren. Terugkijkend heb ik echter wel de behoefte om u puntsgewijs nog een aantal overwegingen en opvattingen onder de aandacht te brengen.

1. Naar mijn waarneming heeft het proces sinds de gezamenlijke brief van eind januari van de CdK's van de drie "noordvleugelprovincies" te lang geduurd. Dit is ten koste gegaan van het politieke draagvlak, met name in de provincie Flevoland. In dat proces zijn onzerzijds ook een aantal pogingen gedaan de steden Amsterdam, Utrecht en Almere er bij te betrekken. Die pogingen zijn niet gelukt, omdat de steden in en buiten het verband van de G4 gekozen hebben voor een geïsoleerde ontwikkeling in metropolitane -provincievrije- richting, waarbij men kennelijk positieve steun van rijkszijde gepercipieerd heeft.

Het is nu van het grootste belang dat het kabinet verantwoordelijkheid neemt en knopen doorhakt, dit ook -in het belang van het gezamenlijk boeken van inhoudelijke resultaten- om verdere verslechtering van de bestuurlijke verhoudingen te voorkomen.

2. In lijn met onze brief van eind januari ben ik nog steeds voorstander van een niet vrijblijvend gedegen onderzoek naar de voor- en nadelen van provinciale fusie in het noordvleugelgebied: Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. Dat onderzoek zou plaats moeten vinden mede in opdracht van c.q. onder leiding van de minister van BZK. In ons overleg van vorige week heb ik in positieve zin de conclusie getrokken dat u daartoe thans bereid bent. Het eindresultaat van dit

Postbus 123
2000 MD Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 4040

Dreef 3
Haarlem [2012 HR]
www.noord-holland.nl



Provincie Noord-Holland

2 | 5

2011-47460

onderzoek dient overigens niet bij voorbaat vast te staan. Eventuele fusievoornemens dienen gebaseerd te zijn op inhoudelijke argumentatie vanuit een vermindering van de bestuurlijke drukte c.q. bestuurslast, goedkoper bestuur en vergroting van de economische dynamiek.

Immers, de verschillende naoorlogse discussies over de inrichting van ons binnenlands bestuur leren dat deze discussies in ieder geval zonder resultaat blijven als een op inhoud gebaseerde overtuigende argumentatie ontbreekt. Faalfactoren zijn steeds geweest: onvoldoende draagvlak en onvoldoende maatwerk.

Terzijde merk ik overigens op dat ik –als het om bestuurlijke opschaling in de Randstad gaat- tot dusver één element in de discussie mis: de gemeentelijke schaal in de Randstad en de wirwar aan gemeentelijke samenwerkingsverbanden. Ook dat zijn belangrijke relevante factoren uit een oogpunt van bestuurlijke drukte en versnipperde besluitvorming als hinderpalen voor een vergroting van de economische dynamiek.

3. De inhoudelijke samenwerking op de door ons in onze brief van eind januari genoemde –en eventueel andere- deelterreinen zal verder worden verkend naast het fusieonderzoek vanuit de invalshoek goedkoper en beter bestuur.
4. Eén van de primaire randvoorwaarden voor de vergroting van de economische dynamiek is een verbetering van de bereikbaarheid van de economische kernzones in de noordvleugel. Bij opheffing van de WGR+ -regio Amsterdam is in dat licht een normaal WGR-samenwerkingsverband op het terrein van openbaar vervoer (BDU) tussen de provincies Flevoland en Noord-Holland (vooralsnog) en de gemeenten Amsterdam en Almere goed verdedigbaar. Hoewel dat vanuit bereikbaarheidsmotief vaak minder relevant is, heb ik er uit een oogpunt van bestuurlijke consistentie geen bezwaar tegen daar ook gemeente en provincie Utrecht bij te betrekken. Vanuit integraal verkeers- en vervoersbeleid zou het overigens zeer aan te bevelen zijn ook een aantal relevante taken en bevoegdheden van de minister van Infrastructuur en Milieu bij deze WGR-autoriteit te betrekken. Dan pas is sprake van een echte openbaar vervoer c.q. infrastructuurautoriteit.
5. Conform het bestuursakkoord 2011 ga ik er vanuit dat per 1 januari 2013 –na afschaffing van de WGR+-regio's- de BDU Verkeer en Vervoer wordt overgeheveld naar G.F. en P.F. in de verhouding van de verdeelsleutel zoals die aan de orde was vóór de Instelling van de WGR+-regio's, rekening houdend ook met de voorziene stadsvervoerkorting (aanbesteding) uit het coalitieakkoord. Zoals ik in ons gesprek ook heb aangegeven ben ik bereid te



verdedigen dat de provincie Noord-Holland een intentieverklaring afgeeft om de te ontvangen BDU-middelen de komende periode voor het relevante gebied onverkort door te sluisen naar de WGR-autoriteit, er van uitgaande dat de andere betrokken partijen die bereidheid ook hebben.

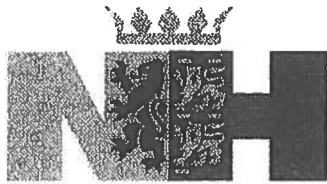
6. Over de reikwijdte van het te vormen WGR-samenwerkingsverband zijn de collega's en ik in ons gesprek duidelijk geweest. Die moet beperkt blijven tot verkeers- en vervoersvraagstukken en geen "open" karakter krijgen, dus niet bedoeld en geschikt zijn er ook andere taken en bevoegdheden van de provincies aan toe te voegen.

Verbreding daarvan holt de positie van provincies verder uit, vermindert de bestuurlijke drukte niet, vergroot de beleidsconcurrentie, draagt bij aan verdere verrommeling van ons binnenlands bestuur en vergroot de knelpunten uit een oogpunt van democratische legitimatie en controle. Bovendien is de kans dan groot dat er BDU-geld "weglekt" naar andere beleidsterreinen. Dan zou WGR+ worden afgeschaft en zou er een WGR++ regio worden opgetuigd. Eén van de uitgangspunten in ons binnenlands bestuur is nog steeds dat de publieke overheidstaken in beginsel uitgevoerd kunnen worden door onze bestuurlijke hoofdstructuur: rijk, provincies en gemeenten.

Slechts in het geval van hele goede en overtuigende argumenten moet gebruik gemaakt kunnen worden van bestuurlijke hulpstructuren. Op het terrein van openbaar vervoer zijn daar -gelet op de integraliteit en het grensoverschrijdende karakter- steekhoudende argumenten voor. Die argumenten zie ik op andere terreinen absoluut niet en zijn in ons gesprek door u ook niet aangevoerd. Op dit moment al functioneert in Noord-Holland en Flevoland het netwerkachtige samenwerkingsverband Metropoolregio Amsterdam (MRA) en is onlangs een economische ontwikkelingsmaatschappij opgericht. In beide gevallen gaat het om samenwerkingsverbanden tussen gemeenten en provincies, zonder dat getornd is aan de normale bevoegdheidsverdeling.

De economische werkelijkheid en dus ook de bevordering van economische dynamiek en synergie laat zich nooit vangen in één bestuurlijke entiteit.

Om twee voorbeelden te noemen in Noord-Holland: de agrosector (inclusief de veredeling) in West-Friesland en de mediasector en creatieve industrie in Hilversum en Amsterdam. Zoals in ons gesprek door de CdK-Utrecht en ondergetekende is aangegeven zijn wij niet bereid voor enige ontwikkeling in de richting van een metropoolregio-achtig WGR-samenwerkingsverband medeverantwoordelijkheid te nemen.



Een provincie –al dan niet in gefuseerde vorm- met uitsluitend of nagenoeg uitsluitend verantwoordelijkheid in het om de “metropool” heen liggende landelijke gebied wordt door mij om eerdergenoemde redenen met kracht van de hand gewezen. Mijn voorspelling is ook dat zo’n ontwikkeling het draagvlak voor het in punt 2 aangegeven traject van een eventuele fusie totaal zal laten wegsmelten.

7. Onlangs kreeg ik een brief onder ogen van de G4 aan de Minister President naar aanleiding van een G4-conferentie van 1 juli in aanwezigheid van M.P. Rutte, met daarin het voorstel om op vier gebieden programma’s met het rijk op te zetten. Evenals onze brief van januari dit jaar haakt dit voorstel aan bij de OESO-conclusies over de economische positie van de Randstad.

In grote lijnen herken ik de geschetste problematiek en deel ik de ambitie. Dat was ook al in 2005/2006 de belangrijkste drijfveer achter de zogenaamde “Holland-8” en het rapport van de commissie Kok. We weten hoe het sindsdien is gegaan: er resten een aantal nogal magere resultaten van het project Randstad Urgent. We weten ook dat de bestuurlijke structuur in de Randstad de realisering van de ambities zeker niet één op één in de weg staat. Veel van de ambities raken aan rijksbevoegdheden en politieke wil. Het “drama” A4 –om maar een voorbeeld te noemen- had weinig tot niets met de bestuurlijke structuur in onderhavige zin te maken. Voor het bevorderen van economische dynamiek is –naast het verbeteren van de bereikbaarheid van de economische kernzones- bijvoorbeeld nodig:

- het verminderen van de regeldruk,
- een veel betere samenwerking tussen universiteiten en hogescholen met internationaal excellerende opleidingen als doel,
- een veel betere samenwerking op cultureel en toeristisch gebied,
- een op zekerheden gericht ruimtelijk-economisch beleid voor bijvoorbeeld Cargill in het Noordzeekanaal gebied ,
- flexibilisering van arbeids- en woningmarkt en
- een fiscaal aantrekkelijke vestigingsklimaat voor het internationale bedrijfsleven.

Over sommige van belang zijnde onderwerpen zijn maatwerkafspraken te maken tussen de relevante overheidspartijen.

In de Volkskrant van 17 augustus jl. kwam ik met volledige instemming een uitspraak van de M.P. tegen naar aanleiding van de discussie over een EU-begrotingsautoriteit: “We moeten ook niet meteen over structuren gaan praten”.

Tegen deze achtergrond zou ik mij dan ook heel goed voor kunnen stellen dat de M.P. dan wel de vice M.P./minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie voor de aanpak van de Randstadbrede problematiek het initiatief zou kunnen nemen een stuurgroep onder zijn voorzitterschap in te stellen, met als deelnemers de vier betrokken provincies en de vier grote steden (eventueel aangevuld met Almere) en desgewenst met inspirerende betrokkenheid vanuit het bedrijfsleven. Een dergelijke aanpak lijkt mij veel productiever dan het bewandelen van gescheiden paden, waarbij veel energie wordt opgeslokt door onderling bestuurlijk "gedoe".

Ik hoop op 31 augustus a.s. op een vruchtbaar en constructief overleg.

Met vriendelijke groet,

Commissaris van de Koningin
in de provincie Noord-Holland



J.W. Remkes.

- c.c. - de minister president
- de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie
 - de minister van Infrastructuur en Milieu.

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
mr J.P.H. Donner
Postbus 20011
2500 EA - Den Haag

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon

BEL/BOSE

Doorkiesnummer

2607201100028

VERZONDEN 25 JULI 2011

112

Betreft: bestuurlijk overleg ontwikkeling Randstad

19 JULI 2011

Geachte heer Donner,

Kenmerk
2011-39357

Uw kenmerk

Al enige tijd onderzoekt het Kabinet, samen met provincies en steden, de mogelijkheden om de bestuurlijke vormgeving van de Randstad verder te verbeteren. In juni heeft ambtelijk topperleg plaatsgevonden op basis van een door uw ministerie opgestelde conceptbrief. In dat ambtelijk overleg kreeg deze conceptbrief een op onderdelen kritisch onthaal. Afsproken is toen, dat dit concept zal worden herzien, waarna vervolgens bestuurlijk overleg zal plaatsvinden op basis van die herziene brief.

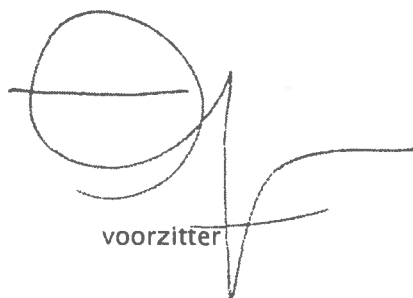
Ons College vindt het van belang, dat dit bestuurlijk overleg inderdaad nog in augustus zal plaatsvinden, en ook adequaat kan worden voorbereid. Het is van belang dat nu duidelijk ontstaat omtrent uw visie ten aanzien van het openbaar bestuur in de Randstad.

De provincie Noord-Holland hecht eraan, dat vastgehouden wordt aan de afschaffing van de WGR+, zoals ook in het Regeerakkoord verwoord. Dat betekent naar de opvatting van ons College logischerwijs ook dat de BDU-middelen voor de WGR+ wederom rechtstreeks toevallen aan de provincies.

Hoogachtend,
Namens Gedeputeerde Staten
van Noord-Holland,



provinciesecretaris



voorzitter

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Mevrouw mr. drs. J.W.E. Spies
Postbus 30941
2500 GX 'S-GRAVENHAGE

doorkiesnummer
(070) 373 8314

uw kenmerk

bijlage(n)

betreft
Reactie Visienota bestuur en
bestuurlijke inrichting

ons kenmerk
BABVI/U201102276

datum
23 januari 2012

Geachte mevrouw Spies,

Onlangs hebben wij de visienota op bestuur en de bestuurlijke inrichting ontvangen. Wij hebben deze besproken in ons bestuur en onze commissie bestuur en veiligheid. Daarbij was het algemene gevoel dat de visienota op een aantal punten nog onvoldoende is uitgewerkt. Wij hopen dat u de komende tijd uw visie op het binnenlands bestuur nader zult invullen en aanscherpen.

Wij zullen in ieder geval het gesprek met onze leden en met (de leden van) haar gelieerde verenigingen over toekomstbestendige gemeenten en een toekomstbestendig binnenlands bestuur de komende maanden voortzetten. Uitgangspunt hierbij is de positie van gemeenten als Eerste Overheid: gemeenten die de verantwoordelijkheid hebben en nemen voor een integrale, efficiënte en effectieve uitvoering van de aan hen (al dan niet in medebewind) opgedragen taken. Dit kan alleen als gemeenten ten aanzien van de vraag hoe zij hun taken vervullen, zoveel mogelijk vrijheid en ruimte hebben voor eigenstandige afwegingen en invullingen. Wij zullen ons in onze verdere uitwerking dan ook met name richten op de vraag wat wij daarvoor, ook van uw zijde, verder nodig hebben.

Hieronder hebben wij onze eerste reactie op hoofdlijnen uiteengezet. Wij zullen u op de hoogte houden van de uitkomsten van onze gesprekken hierover in de komende tijd.

Uitgangspunten

De basis voor de bestuurlijke inrichting van Nederland is de gedecentraliseerde eenheidsstaat. Vanuit dit uitgangspunt kijken gemeenten aankijken naar de bestuurlijke inrichting van Nederland en tegen de voornemens hieromtrent in de visienota. Gemeentelijke autonomie is van groot belang voor het goed functioneren van de bestuurlijke inrichting van Nederland. Gemeenten hebben dit verder uitgewerkt via het concept van de eerste overheid, de overheid waar burgers als eerste mee te maken krijgen bij het regelen van zaken bij de overheid.

In de Bestuursafspraken 2011-2015 zijn uitgangspunten en afspraken opgenomen over de bestuurlijke verhoudingen en (de invulling van) onderdelen van het binnenlands bestuur. Vanuit dit kader en de grote opgaven waar gemeenten in de komende periode voor staan missen wij nog een aantal voor ons essentiële uitgangspunten in de visienota, te weten:

- Gemeentelijke autonomie
- Taken in medebewind betekent loslaten:
 - o Beleidsvrijheid
 - o Checks and balances: horizontaal in plaats van verticaal
 - o Financiering via algemene uitkering

Tot slot hebben wij nog enkele specifieke opmerkingen ten aanzien van de beleidsvoornemens in de visienota.

Gemeentelijke autonomie

Het grondwettelijke autonomiebeginsel (het beginsel waarin ook de mogelijkheid voor medebewind is belegd) moet worden gezien als een gebod tot het respecteren, overlaten en inhoud geven van een zo groot mogelijke beleidsvrijheid van gemeenten.¹ Alleen op die wijze kan er een zinvolle uitleg aan dit beginsel gegeven worden.

De Raad voor het Openbaar Bestuur benadrukt dat het profiel, dat in de visienota voor gemeenten is opgetekent, de principiële autonomie onverlet laat. De Raad stelt dat het daarom van belang is dat het Rijk zich niet teveel bemoeit met de autonome bepaling van de eigen, specifieke maatschappelijke opgaven van provincies en gemeenten.

De commissie Bovens heeft in 2006 in het rapport 'Wil tot Verschil', al aangegeven wat uitgangspunt moet zijn voor de inrichting en werkwijze van de gemeenten. Hoofdpunten daarvan zijn de wettelijke verankering van de gemeentelijke autonomie en het bieden van ruimte voor pluriformiteit. Gemeenten moeten in staat gesteld worden om individueel de inrichting en werkwijze van de bestuurlijke organisatie aan te passen, en de wet dient daartoe de mogelijkheden te bieden. De VNG schaart zich nog steeds achter deze uitgangspunten.

Taken in medebewind betekent loslaten

Medebewind is het verlenen van medewerking aan de uitvoering van hogere regelingen die als bijzondere wetgeving op specifieke beleidsterreinen betrekking hebben. Een gemeente die een taak in medebewind uitoefent, doet dit als gelijkwaardige speler ten opzichte van de medeoverheid die de gemeente in medebewind heeft geroepen. Er wordt geen ondergeschikte positie van het de gemeente aan het Rijk verondersteld.

Beleidsvrijheid

Wanneer het Rijk een taak overhevelt aan de gemeenten dient dit niet gebonden te worden aan uitvoerige kwaliteitsvereisten en regels. Door de taken vrij in medebewind te geven, kan de gemeente naar lokale behoefte invulling geven aan het beleid en maatwerk bieden. Naast deze beleidsvrijheid vooraf, dient de controle - tijdens en achteraf - door de gemeenteraad te gebeuren, niet door het Rijk of de provincie.

Bij de uitwerking van de decentralisaties blijkt (opnieuw) dat het Rijk het moeilijk vindt om dit uitgangspunt van vrijheid en zelfstandigheid van gemeenten vast te houden. Dit geldt zowel voor de

leden van het kabinet als voor de leden van de Tweede Kamer.

Bij de Wet Werken naar Vermogen komt dit bijvoorbeeld tot uitdrukking in de inzet van het kabinet op veel te strakke regelgeving rondom het instrument loondispensatie en de plicht aan gemeenten om de WSW in een vast tempo af te bouwen. Bij de AWBZ/WMO is er vanuit de Tweede Kamer een sterke beweging om in de decentralisatie extra waarborgen te willen die de Wmo tot een soort lokale AWBZ maken, waarbij gemeenten steeds minder ruimte krijgen om samen met lokale partners vernieuwend Wmo-beleid te maken. Daarmee wordt de zorg niet beter en zeker niet efficiënter.

De Raad voor het Openbaar Bestuur benadrukt in haar reactie op de visienota dat de aangekondigde decentralisaties alleen succesvol kunnen zijn wanneer het kabinet en het parlement na overdracht van rijkstaken en -bevoegdheden daadwerkelijk eigen sturingsambities loslaten dan wel beperken tot sturing op gewenste maatschappelijke effecten (outcome) in plaats van sturing op de verdeling van financiële middelen (input) of op streefgetallen (output).

Checks and balances: horizontaal in plaats van verticaal

Als waarborgen voor de eenheid in de decentrale taakbehandling, kent het binnenlands bestuur diverse vormen van (verticale) invloedsuitoefening, vooral met het oog op het veilig stellen van hogere belangen. Interbestuurlijk toezicht is bijvoorbeeld een onderdeel van dat stelsel van *checks and balances*.²

De laatste jaren zijn steeds meer taken en verantwoordelijkheden gedecentraliseerd naar de gemeente. Zodra een taak aan gemeenten wordt toevertrouwd, dient er ook het vertrouwen te zijn in een goede uitvoering en een democratische controle door de gemeenteraad. Het uitgangspunt is dat het democratisch gelegitimeerde controleorgaan, de gemeenteraad, beoordeelt of de uitvoering conform de taak is verlopen. De informatie die minimaal nodig is om de raad zicht te geven op de taakuitvoering door het college wordt conform dit uitgangspunt, via www.waarstaatjegemeente.nl, openbaar gemaakt zodat deze ook voor medeoverheden beschikbaar is.

Ondanks de gedeelde uitgangspunten in de Bestuursafspraken en afspraken in het kader van de Code interbestuurlijke verhoudingen blijft er door departementen en de Tweede Kamer nog altijd ingezet worden op specifiek toezicht. Dit in plaats van vast te houden aan het uitgangspunt van algemeen toezicht. In feite wordt daarmee landelijk bepaald wat en hoe gemeenten de begeleiding moeten realiseren. Hiermee wordt voorbij gegaan aan het feit dat de controle op de uitvoering van beleid bij gemeenten allereerst bij de gemeenteraad ligt.

Financiering via algemene uitkering

In Bestuursafspraken is het uitgangspunt vastgelegd dat het Rijk actief stuurt op de mogelijkheid om bestaande decentralisatie-uitkeringen te beëindigen. Decentralisatie-uitkeringen, voor zover deze bij het instellen niet als tijdelijk zijn aangemerkt, worden zo veel als mogelijk naar integratie-uitkering of algemene uitkering overgeheveld. Aandacht voor dit uitgangspunt ontbreekt helaas ook in de visienota.

Specifieke opmerkingen ten aanzien van de beleidsvoornemens

Naast voornoemde essentiële uitgangspunten voor een geslaagde bestuurlijke inrichting hebben wij in nog een aantal specifieke opmerkingen ten aanzien van de beleidsvoornemens in de visienota.

¹ Raad voor het Openbaar Bestuur. *Autonom of automaat, advies over gemeentelijke autonomie* Augustus 2005.

² Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. *Rapport commissie Oosting: Van specifiek naar generiek. Doorlichting en beoordeling van interbestuurlijke toezichtarrangementen* September 2007.

WGR-plus/BDU

De WGR-plus wordt per 1 januari 2013 ingetrokken. De VNG vraagt zich af of afschaffing van de WGR-plus daadwerkelijk bijdraagt aan de vermindering van de bestuurlijke drukte. De ROB stelt dezelfde vraag in haar reactie op visienota.

De minister van I&M heeft aangegeven dat het kabinet de optie openhoudt de BDU middelen in zijn geheel naar het Provinciefonds over te hevelen. Wij hebben, samen met Stadsregio's kader Verkeer en Vervoer (SkVV), de minister van I&M laten weten hier een groot tegenstander van te zijn. Bij de instelling van de toenmalige kaderwetgebieden hebben gemeenten taken en middelen ingebracht in de verplichte samenwerking. De BDU-middelen zijn bestemd voor de realisering van lokaal en regionaal verkeer en vervoerbeleid. Ingeval van een opheffing van de Wgr-plus dienen deze taken en de bijbehorende middelen dan ook teruggelegd te worden naar het lokale niveau. Dit past ook bij het uitgangspunt van het kabinet om taken zo dicht mogelijk bij de burger neer te leggen. Het is niet acceptabel dat er geld voor lokale taken (zoals verkeersveiligheid, fietspaden, fietsenstallingen en dergelijke) in het Provinciefonds terecht komt, waarover alleen de provincie zeggenschap heeft.

We blijven van mening dat de Wgr-plus een bewezen succesvol instrument is van intergemeentelijke samenwerking. Opheffing van de Wgr-plus kan niet aan de orde zijn voordat dat een adequaat alternatief beschikbaar is. Er is behoefte aan een goed en breed gedragen alternatief dat slagvaardig kan functioneren. De gemeenten willen de succesvolle samenwerking op het gebied van verkeer en vervoer in de stedelijke regio's voortzetten en verder uitbouwen met de provincies. In de huidige situatie werken de stadsregio's en de provincies al samen en is er sprake van onderlinge afstemming.

De voorkeur in de regio's gaat uit naar het gebruik maken van een Wgr-regeling, waaraan gemeenten en provincie(s) deelnemen. Hiermee is de bestuurlijke legitimatie gegarandeerd en wordt de bestuurlijke drukte verminderd. Maar andere vormen van samenwerking worden niet uitgesloten. Met het kabinet delen wij de visie dat samenwerking van onderop ingevuld moet worden, binnen daarvoor aangegeven grenzen. Dit leidt er toe dat de concrete invulling van de samenwerking kan verschillen.

Wij menen dat een nieuwe vorm samenwerking tussen gemeenten en provincies ook buiten de huidige Wgr-plus-gebieden op een soortgelijke manier kan worden vormgegeven. Op die manier komen we tot een krachtige en landsdekkende samenwerking van gemeenten en provincies op het gebied van verkeer en vervoer.

Deelraden

U geeft aan de wettelijke regeling van deelgemeenteraden in te gaan trekken. De VNG is in de eerste plaats van mening dat het instellen van deelgemeenten een bevoegdheid van de gemeentebesturen zelf is. Deze bevoegdheid dient daarom niet op Rijksniveau via een aanpassing van de Gemeentewet te worden vormgegeven en gereguleerd. Het voorstel van het kabinet om de instelling van deelgemeenten onmogelijk te maken, kan volgens de VNG worden gezien als een inbreuk op het regelen van de eigen huishouding. Daarmee is dit voorstel strijdig met de wettelijke bepalingen inzake de autonomie van decentrale bestuursorganen.

De VNG-commissies Bovens en Van Aartsen, die beiden advies uitbrachten over de toekomstige inrichting van het lokaal bestuur, wezen al op het belang van het respect voor de autonomie van het lokaal bestuur en de mogelijkheden van differentiatie tussen gemeenten. De organisatie van een kleine gemeente verschilt immers met die van een grote gemeente. De toenmalige bewindslieden onderstreepten deze conclusies. De nu voorgestelde maatregelen draaien de klok terug en doen afbreuk aan het principe van lokale autonomie. Wij zijn dus nadrukkelijk tegenstander van het schrappen van de bevoegdheid van de gemeentebesturen om deelgemeenten in te stellen.

Raadsleden

In uw visie geeft u voorts aan dat het aantal bestuurders fors kan worden verminderd. Een wetsvoorstel voor het verminderen van het aantal raadsleden is hiertoe in voorbereiding. Met het verschijnen van dit voorstel zullen wij hier uitgebreid op reageren. Een eerste reactie treft u hieronder aan.

Een vermindering van de kwantiteit (het aantal raadsleden) gepaard te gaan met investeringen in de kwaliteit van raadsleden. Nu de kwantiteit daalt zal de kwaliteit van het raadswerk navenant moeten stijgen: de hoeveelheid taken voor de raad zal namelijk niet af-, maar eerder toenemen. Als de hoeveelheid werk dan ook nog verricht moet worden door minder mensen is een forse investering in de kwaliteit volgens ons een evidente eis. Dat wil uiteraard niet zeggen dat de kwaliteit van raadsleden nu te kort zou schieten, maar het kwaliteitsaspect wordt met minder raadsleden extra belangrijk. Het vergt ook op Rijksniveau investeringen om dat mogelijk te maken.

Tenslotte heeft de VNG in dit kader behoefte aan een complete visie van het kabinet op het lokaal bestuur. Het is een illusie te denken dat met de bezuinigingen op het aantal raadsleden en het afschaffen van deelgemeenten en stadsregio's het openbaar bestuur op lokaal niveau beter, effectiever en efficiënter wordt. Wij verwachten van het kabinet niets minder dan een complete visie waarin ook aandacht wordt besteed aan de structurele investeringen die het kabinet de komende tijd op dat terrein denkt te doen. Om de ambities van de decentralisaties vorm en inhoud te geven is wat ons betreft veel meer nodig dan een bezuiniging met de "kaasschaaf".

Overigens zijn wij van mening dat een filosofie over de vermindering van het aantal gemeentebestuurders alleen zou moeten gelden, mits deze tegelijkertijd wordt toegepast op Eerste- en Tweede Kamer, provincies en gemeenten.

Samenwerking en regionalisering

In de visienota wordt gesteld dat de effectiviteit, efficiëntie en legitimiteit van de samenwerking nog vaak te wensen over laten. Om deze reden wordt in de visienota een wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen voorgesteld. Daarbij zou onder andere de begrotingsprocedure van gemeenschappelijke regelingen moeten worden aangepast, zodat gemeenteraden meer materiële controle te geven op het vaststellen van de begroting.

Wij zijn voorstander van het vergroten van dualistische elementen en democratische controle in de WGR. Dit dient vooral gebaseerd te worden op de mogelijkheden die de gemeentewet al biedt. Vanuit het idee dat het bovenlokaal oppakken van taken binnen de gemeentelijke autonomie past en er sprake is en blijft van verlengd lokaal bestuur. Daarnaast wensen wij een meer praktisch toepasbare WGR, waarmee uitvoeringstaken op een laagdrempelige wijze bovenlokaal kunnen worden opgepakt.

Wij juichen toe dat wat dit kabinet betreft vrijwillige samenwerking voorop staat. Meer verplichte vormen van samenwerking, wanneer vrijwillige vormen van samenwerking niet van de grond komen, zijn volgens ons niet noodzakelijk. De inhoud moet leidend zijn bij de keuze om al of niet samen te werken. De vraag die voorop moet staan is op welke wijze, in samenwerking waar nodig en nuttig de taken kwalitatief goed uitgevoerd kunnen worden. De schaal waarop samenwerking wordt aangegaan is een keuze van de gemeenten. Uitgangspunt daarbij is dat gemeenten de ruimte hebben om naar eigen inzichten te komen tot invulling van samenwerking. De VNG wil haar leden hier graag bij

ondersteunen. De VNG zal verdergaan met het bijdragen aan kennisontwikkeling en -verspreiding rond intergemeentelijke samenwerking via het ondersteuningsprogramma Slim Samenwerken.

Herindeling

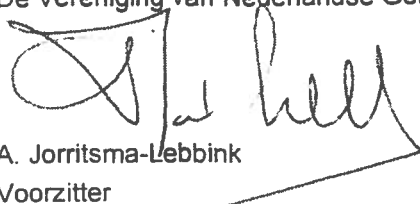
Grootschalige herindeling wordt niet gezien als oplossing voor het schaalprobleem dat zich op sommige terreinen in de uitvoering van taken voordoet. Zo wordt bevestigd in de visienota. Het beleidskader herindeling is recent aangepast. Uitgangspunt is dat gemeentelijke herindeling een geëigend instrument kan zijn maar van onderop tot stand komt. De VNG heeft altijd het standpunt gehuldigd dat herindeling van onderop (dus op initiatief van gemeenten zelf) zou moeten plaatsvinden.

Ten slotte

Wij vertrouwen er op dat u bovenstaande opmerkingen en inzichten meeneemt in een verdere uitwerking van uw visie op een toekomstbestendige inrichting van het binnenlands bestuur.

Hoogachtend,

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten



A. Jorritsma-Lebbink
Voorzitter



provincie **HOLLAND**
ZUID

Gedeputeerde Staten

Directie Leefomgeving en Bestuur
Afdeling Bestuur
Contact

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum
23 mei 2011

Ons kenmerk
2010-0004293
Uw kenmerk

Bijlagen

Aan de ministers van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties en van Infrastructuur en Milieu

Onderwerp
Bestuurlijke toekomst

Geachte heer Donner, geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Als nieuw aangetreden College van Gedeputeerde Staten in de provincie Zuid-Holland willen wij u graag in kennis stellen van onze visie op de bestuurlijke toekomst in onze regio. Aanleiding vormen desbetreffende passages in het regeerakkoord. Het is ons bekend dat u op dit moment werkt aan een nadere uitwerking van die passages.

Wij stellen voorop dat wij verheugd zijn met de heldere taakverdeling tussen de overheden als in het regeerakkoord verwoord. De kerntaak op het ruimtelijk-economisch terrein - waar infrastructuur onlosmakelijk mee is verbonden - is de provincie op het lijf geschreven. Deze kerntaak gaan wij als nieuw College van GS met verve op ons nemen.

Ten aanzien van de Randstad spreekt het regeerakkoord uit dat - ter vergroting van de economische dynamiek en ter vermindering van de bestuurlijke drukte - opschaling gewenst is. Het grootste knelpunt in de Randstad is het bereikbaarheidsvraagstuk. Daartoe lanceert het regeerakkoord de figuur van een Infrastructuurautoriteit. Wij zijn graag bereid over de uitwerking van beide kabinetsvoornemens met u in gesprek te gaan, waarbij wij zullen redeneren vanuit de uitgangspunten van het regeerakkoord: versterking van de economische dynamiek, vermindering van de bestuurlijke drukte en positionering van de provincie als primaire gebiedsautoriteit op ruimtelijk-economisch terrein. Om die redenen gaat onze voorkeur uit naar een infrastructuurautoriteit voor het gehele verstedelijkte gebied inclusief het inliggende groene landschap.

Van belang is in dit verband het voornemen van de steden Rotterdam en Den Haag om de onderlinge samenwerking te intensiveren en deze samenwerking vorm te geven als een nieuwe gemeenschappelijke regeling op het niveau van de metropoolregio.

Wij verwelkomen de hechtere samenwerking tussen de steden en hun stadsregio's. Wat betreft schaal, bijdrage aan de economische dynamiek en intensiteit van de maatschappelijke opgaven nemen deze steden en hun regio's een aparte positie in. Die positie noopt tot intensieve en niet-

Bezoekadres
Zuid-Hollandplein 1
2596 AW Den Haag

Trams 8 en 9 en bussen
18 22 65 stoppen
dichtbij het
provinciehuis Vanaf
station Den Haag CS is
het tien minuten lopen
De parkeerruimte voor
auto's is beperkt



2495201109647

vrijblijvende samenwerking op het terrein van het (verlengd) lokaal bestuur. De internationale concurrentiepositie van onze regio zal gebaat zijn bij een gezamenlijk optrekken door Den Haag en Rotterdam.

Net zo min als het afschaffen van de Wgr-plus er toe mag leiden dat de provincie op de stoel van de gemeenten gaat zitten, mag een nieuwe vorm van bestuurlijke samenwerking tussen steden er toe leiden dat het provinciale bestuursprofiel wordt uitgehold. Als provinciaal bestuur hebben wij de ambitie om - conform het regeerakkoord - de gebiedsregisseur te zijn die tussen de regio's een verbindende rol speelt, complementariteit tussen steden en regio's bevordert en verdelingsvraagstukken oplost.

De uitdaging is nu zowel deze provinciale rol als de samenwerking tussen de steden de nodige ruimte te bieden. Een gemeenschappelijke regeling voor de metropoolregio waar de provincie als deelnemer de eigen bevoegdheden in onderbrengt ligt minder voor de hand. Niet alleen wordt dan het streven naar een heldere taakverdeling tussen de overheden te zeer ondergraven, ook wordt het evenwicht tussen de Zuidhollandse regio's - weliswaar niet gelijk, maar wel gelijkwaardig - geweld aangedaan.

Wij verzoeken u ten spoedigste helderheid te bieden over de uitwerking van het regeerakkoord. Ons College wil actief met haar voornemens aan de slag en daarbij een goede relatie onderhouden met onze bestuurlijke partners. Daartoe is kaderstelling door het kabinet nu vereist. Zonder rijkskaders komen de decentrale bestuurlijke verhoudingen verder onder druk te staan. Uiteraard zijn wij bereid in goed overleg met de bestuurlijke partners in onze provincie tot nadere afspraken te komen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

secretaris,

voorzitter,



M.H.J. van Wieringen-Wagenaar



J. Franssen

Afschrift aan: Dagelijkse Besturen stadsregio's Rotterdam en Haaglanden, Colleges van B&W Rotterdam en Den Haag, Colleges van Gedeputeerde Staten in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht, IPO-bestuur, Provinciale Staten van Zuid-Holland.

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
de heer J.P.H. Donner
Postbus 20011
2500 EA Den Haag

Provinciaal Bestuur
Uw contactpersoon

Waarnemend Provinciesecretaris

Doorkiesnumme

1 | 2

Betreft: middenbestuur in de Randstad

Kenmerk 2011-5765

Geachte heer Donner,

Uw kenmerk

Samen met het kabinet willen de provincies Flevoland, Utrecht en Noord-Holland werken aan een slagvaardiger openbaar bestuur. Onze Colleges zijn het eens met de doelstellingen van het kabinet. Op korte termijn moeten duidelijke stappen worden gezet om te komen tot minder bestuurlijke drukte en bundeling van krachten.

Voor onze 3 Colleges gelden daarbij de volgende uitgangspunten:

1. De WGR+ komt conform het regeerakkoord te vervallen;
2. Daar waar relevant blijft doorgaande opschaling op gemeentelijk niveau noodzakelijk;
3. Doorgaande decentralisatie van rijkstaken naar provincies en gemeenten conform het regeerakkoord.

Vervolgstappen op het provinciale schaalniveau zullen zich in dit kader richten op vermindering van de bestuurlijke drukte, het verbeteren van de bovenlokale regie ten behoeve van de stedelijke economie, en de stimulering van de regionaal-economische dynamiek mede gelet op de aanbevelingen van de OESO. Daarmee willen wij de economische kant van de metropolitane strategie ondersteunen.

In de Noordvleugel van de Randstad hebben de 3 Colleges van Gedeputeerde Staten van Flevoland, Noord-Holland en Utrecht besloten hun bestaande samenwerking te intensiveren. Op basis van onze kerntaken conform het rapport-Lodders zal op korte termijn vorm worden gegeven aan een verdergaande samenwerking op in ieder geval de volgende terreinen:

1. OV, inclusief aanbesteding concessies;
2. Onderhoud en beheer provinciale wegen;
3. Vergunningverlening en handhaving;
4. Subsidieverlening
5. Bedrijfsvoering

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Ceylonpoort 5-25
Haarlem [2037 AA]
www.noord-holland.nl

Wij verwachten dat intensivering van onze samenwerking op de hierboven genoemde terreinen een belangrijke bijdrage zal leveren aan een beter en efficiënter bestuur.

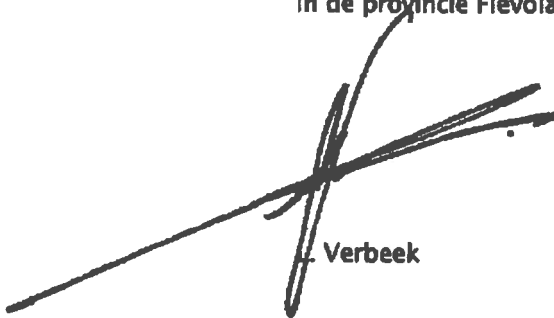
Daartoe gaan wij de komende 6 maanden gezamenlijk verkennen welke voordelen er zijn in geval van een bestuurlijke samenvoeging.

Wij betrekken de grote steden in onze provincies, Amsterdam, Utrecht en Almere, bij dit proces, zodat wij uiteindelijk gezamenlijk met deze steden een concreet voorstel aan het Kabinet kunnen presenteren. Tegen deze achtergrond hebben ondergetekenden er behoefte aan om op korte termijn met u van gedachten te wisselen om te onderzoeken of onze voorstellen voldoende aansluiting kunnen vinden bij de gedachten van het Kabinet.

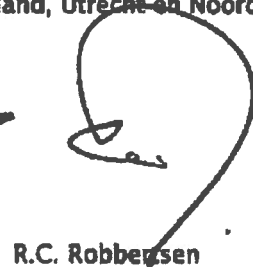
Afhankelijk van de uitkomsten van ons overleg zullen wij dan vervolgens onze voorstellen in nauw overleg met Amsterdam, Utrecht en Almere uitwerken teneinde deze zomer een concreet aanbod aan het Kabinet te kunnen doen.

Hoogachtend, namens de Colleges van Gedeputeerde Staten

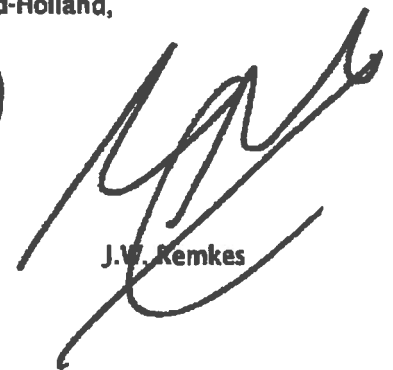
De commissaris van de Koningin
In de provincie Flevoland, Utrecht en Noord-Holland,



L. Verbeek



R.C. Robbersen



J.W. Kemkes



aan
de Minister van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties,
mevrouw mr. drs. J.W.E. Spies

Postbus 2011
2500 EA 's-Gravenhage

datum : 23 januari 2012
uw kenmerk :
ons kenmerk : 2012/4369/RS
Verpl.nr. :
bijlage(n) :
onderwerp : Consequenties mogelijke intrekking Wgr-plus per 1-1-2013
inlichtingen :

Geachte mevrouw Spies,

In uw visienota Bestuur en Bestuurlijke Inrichting staat dat de regeling van de Wgr-plus per 1-1-2013 wordt ingetrokken. Per diezelfde datum moeten in de Randstad de zgn. infrastructuurautoriteiten operationeel zijn, waarin de verkeer- en vervoertaken zijn opgenomen.

Het is u bekend dat over de bestuurlijke inrichting inmiddels veelvuldig overleg is gevoerd. Dit heeft nog niet geleid tot een definitieve koers. Als gevolg hiervan is het in de visienota vermelde tijdsplan niet realistisch.

Op basis van nog te bereiken bestuurlijke overeenstemming dient een wetgevingstraject in gang te worden gezet, waarbij meerdere regelingen aangepast moeten worden. Dit vraagt de nodige stappen en tijd. Vervolgens moet de huidige organisatie ordelijk worden afgebouwd en de nieuwe opgebouwd en mag de continuïteit van de lopende projecten en werkzaamheden geen gevaar lopen. De belangen en financiële consequenties zijn groot. Deze stappen zijn per 1-1-2013 niet mogelijk, waarmee deze datum voor ons niet acceptabel is.

Wij verzoeken u dringend tot een nieuw tijdsplan te komen en daarover met ons overleg te voeren.

Verder gaan wij ervan uit dat eventuele frictiekosten, die voortvloeien uit de door u gewenste structuurwijziging, bij u in rekening kunnen worden gebracht.

Eenzelfde brief is ook verzonden aan de Minister van Infrastructuur en Milieu.

Hoogachtend,

Het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam

drs. A. Joustra,
secretaris

mr. E. E. van der Laan,
voorzitter

Aan de ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
mevrouw drs. J.W.E. Spies
Postbus 20011
2500 EA 's-GRAVENHAGE



Interprovinciaal Overleg



uw brief van

uw kenmerk

ons kenmerk
BV 05212/2012

datum
26 januari 2012

onderwerp

Beste Liesbeth,

Enkele belangrijke vereenvoudigingen in het huis van Thorbecke liggen binnen handbereik. Het gaat daarbij om de afschaffing van de WGR+ en verbetering van de samenwerking op het gebied van vervoer en infrastructuur in de Randstad. Beide onderwerpen zijn prominent in het Regeerakkoord opgenomen. Om de laatste hobbels te nemen wil ik graag enkele overwegingen meegeven, daarbij mede geïnspireerd door uitspraken van jouw collega Melanie Schultz van Haegen in het bestuurlijk koepeloverleg met de bewindslieden van I&M van 16 januari jl.

Zij stelde daar dat we oplossingen vooral vanuit de inhoud moeten benaderen. De kern van het beleid, zowel bij de instelling van de kaderwetgebieden/WGR+ als bij de vorming van de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer, was de regionale mobiliteitsproblematiek. Daarbij was het zoeken naar een goede schaal voor wat in het Engels het 'Daily Urban System' heet. Het systeem dat het gros van de dagelijkse verplaatsingen afwikkelt. Dat systeem is sinds het begin van de 20^{ste} eeuw flink over de gemeentelijke grenzen gegroeid, maar nog steeds regionaal gebonden. Gemiddeld reizen Nederlanders 35 kilometer per dag. Het lange afstandsverkeer (en ook veel regionaal verkeer overigens) wordt gefaciliteerd door het spoorwegnet van Prorail en de autowegen van Rijkswaterstaat. Het gaat dus met name over de nog veel kortere ritten. Daar moet een passende organisatievorm voor worden gezocht op de schaal van de Randstadprovincies.

Verkeer houdt zich niet aan bestuurlijke grenzen. Het heeft dus geen zin om onze bestuurlijke organisatie telkens langs starre sectorgrenzen te leggen. Zeker niet daar waar de integrale afweging over de sectorgrenzen door een democratisch gelegitimeerd bestuur vereist is. We moeten inzetten op goede samenwerking om vooral de bestuurlijke grensproblemen adequaat op te lossen.

Inlichtingen bij : ir. Jan Ploeger
Doorkiesnummer : (070) 888 12 91
Bijlagen : geen

4661261266636

Als ik naar de schaal van de stedelijke verkeersproblematiek kijk, dan zie ik drie steden die met kop en schouder boven de rest uitsteken. De typisch stedelijke problematiek doet zich met name voor in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Dit zijn ook de steden die nog steeds als enige een eigen vervoerbedrijf hebben. Hier vallen de vervoersconcessie nog steeds samen met het stedelijk gebied. Elders is het concessiegebied al lang opgeschaald.

In de brief van de VNG en SkVV (16 december 2011) wordt gesteld dat, ingeval van een opheffing van de WGR+, deze taken teruggelegd dienen te worden naar het lokale niveau. Tegen bovenstaande achtergrond is dit volgens mij alleen relevant voor de drie grote steden. Daar is ook voldoende volume aanwezig om, zonder versnippering, zelf over de stedelijke infrastructuur te beslissen. Het gaat daarbij vooral om de voorzieningen voor het stedelijke railvervoer (tram en metro).

De situatie waar de VNG elders naar terug wil (bevoegdheden teruggeven aan middelgrote gemeenten) is vanwege een groot aantal ontwikkelingen inmiddels volstrekt achterhaald. De introductie van marktwerking in het openbaar vervoer en het loslaten van de subsidiering van exploitatiekortingen is door de Wet personenvervoer 2000 al tien jaar een feit. Zestien voormalige BOS-/BOV-gemeenten, die niet in een stadsregio zijn opgegaan, hebben als VOC-gemeenten nog tot 1 januari 2004 een status gehad als OV-autoriteit voor lokaal busvervoer en waren ontvanger van de Brede Doeluitkering. De overgang van hun OV-autoriteit naar de provincies is zonder noemenswaardige discussie verlopen. De VNG heeft hiertegen toen ook geen enkel bezwaar gemaakt. Dit paste ook volledig in het beeld van de commissie-Broxx waarbij opschaling van concessiegebieden wenselijk werd geacht.

De stelling van de VNG dat lokale middelen en bevoegdheden zijn ingebracht in de WGR-regeling is uiterst twijfelachtig en voor het openbaar vervoer evident onjuist. Er is geen enkele WGR+-wegbeheerder: die bevoegdheid van wegbeheerder en het eigendom van infrastructuur ligt bij de autonome gemeenten. De grote steden zijn nog steeds zelf eigenaar van hun stadsvervoerbedrijf en hebben ook geen railinfra ondergebracht in de WGR+. WGR+ onderhoudt in feite een subsidierelatie met hun deelnemende gemeenten. Bij het aanvragen van subsidie leggen de deelnemende gemeenten wel een eigen deel bij. Maar zo'n subsidierelatie met gemeenten bestaat ook tussen gemeenten en provincies met hun BDU-geld, bijvoorbeeld voor verkeersveiligheid en fietspaden. WGR+-regio's hoeven niets over te hevelen naar provincies. Personeel wordt betaald uit BDU-middelen en kan dus zonder probleem overgaan.

Mijn conclusie is de volgende. Zoek een oplossing in een samenwerking tussen met name Noord-Holland en Amsterdam op de noordvleugel enerzijds en Zuid-Holland met Den Haag en Rotterdam op de zuidvleugel anderzijds. Dit past uitstekend bij de feitelijke grenzen van het 'Dally Urban System'. De drie steden kunnen dan eigen middelen via het Gemeentefonds krijgen. In de systematiek van het Gemeentefonds is dat ook erg simpel te regelen. Daarmee komt ook het budgetrecht over deze grote stedelijke concessies weer bij de gemeenteraden. Elders kan een samenwerkingsvorm ontstaan die nu ook al via de Planwet verkeer en vervoer wordt opgelegd aan de BDU ontvangende provincies, namelijk om in een Provinciaal Verkeer- en vervoerberaad met de inliggende gemeenten te overleggen en plannen af te stemmen. Dat werkt nu ook effectief, zonder dat daar een gemeenschappelijke regeling aan verbonden wordt. Daarmee wordt ook de inhoud (het Provinciaal verkeers- en vervoerplan) leidend bij het besteden van het geld.

Tot slot nog een overweging met betrekking tot de organisatie van ons binnenlands bestuur. Ik heb het kabinetsvoornemen om de WGR+ af te schaffen geïnterpreteerd als: "terug naar de hoofdstructuur van ons binnenlands bestuur". Ik onderschrijf dat van harte. De door mij aangegeven oplos-

singsrichting voldoet daaraan. Het rechtstreeks toekennen van financiële middelen aan samenwerkingsverbanden van gemeenten (al dan niet in de vorm van een Metropoolregio) of het laten lopen van de financiële middelen via de centrumgemeenten voldoet daar nadrukkelijk niet aan. Dan staat de WGR-+- regio in een andere gedaante weer op.

Een eensluitende brief heb ik gezonden aan jouw collega Melanie Schultz van Haegen.

Ik hoop dat ik met deze brief als voorzitter van het IPO een bijdrage aan jullie uiteindelijke besluitvorming heb kunnen leveren.

*Met hartelijke Vraet,
Joh. van Remmel*