



Postadres:
Postbus 150
2670 AD Naaldwijk
Bezoekadres:
Stokdijkkade 2
2671 GW Naaldwijk
T 14 0174
F (0174) 673 600
E griffie@gemeentewestland.nl
www.gemeentewestland.nl

E g
 W
 GEMEENTERAAD ALBLASSERDAM
 INDIENEN
 1 2 NOV. 2012
 ECTNR. DOCUMENTNR. BIJ
 Reg.no. : G12-000814 2
 Status : Volant
 EAM DOORKIJSNUMMER DA
 Com. Datum:
 (0174) 673 042 09:
 Kopie : BL - BL - College -
 Com.



905858



GRIFFIE

De heer H.G.J. Kamp
Minister van Economische Zaken
Postbus 20401
2500 EK DEN HAAG

Postadres:
Postbus 150
2670 AD Naaldwijk
Bezoekadres:
Stokdijkkade 2
2671 GW Naaldwijk
T 14 0174
F (0174) 673 600
E griffie@gemeentewestland.nl
I www.gemeentewestland.nl

UW BRIEF	UW KENMERK	ZAAK-/PROJECTNR.	DOCUMENTNR. G12-000807	BIJLAGE(N) 2
CONTACTPERSOON		AFDELING/TEAM	DOORKIESNUMMER	DATUM VERZONDEN
Dhr. U.M. Spaans (raadslid) 06-24686343		GRF	(0174) 673 042	06-11-2012
Dhr. N. Broekema (griffier) 06-46194305				
ONDERWERP				
Visiedocument Westland Metropool Randstad Zuid				

Geachte heer Kamp,

De raad van de gemeente Westland heeft in de raadsvergadering van 31 oktober 2012 zijn visie vastgelegd voor de versterking van de economische structuur in de Randstad Zuid. Deze visie brengt de raad onder uw aandacht.

In zijn visie spreekt de raad uit waar hij zich in de komende periode samen met alle betrokken overheden en actoren in het economisch speelveld, zoals ondernemers, voor in gaat zetten.

Tevens doet de raad een appel op het kabinet, met name op u en uw ambtsgenoot van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, om waar mogelijk een bij uw rol passende ondersteuning te geven.

Een identieke brief is separaat gezonden aan uw ambtsgenoot, de heer Plasterk. Hier ligt het accent op de constitutionele rol van uw ambtsgenoot en zijn departement terzake van het bestuurlijke proces.

Namens de Raad van de gemeente Westland,

de griffier,

N. Broekema

de voorzitter,

J. van der Tak





GRIFFIE

De heer dr. R.H.A. Plasterk
Minister van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties
Postbus 20011
2500 EA DEN HAAG

Postadres:
Postbus 150
2670 AD Naaldwijk
Bezoekadres:
Stokdijkkade 2
2671 GW Naaldwijk
T 14 0174
F (0174) 673 600
E griffie@gemeentewestland.nl
I www.gemeentewestland.nl

UW BRIEF	UW KENMERK	ZAAK-/PROJECTNR.	DOCUMENTNR. G12-000808	BIJLAGE(N) 2
CONTACTPERSOON Dhr. U.M. Spaans (raadslid) 06-24686343 Dhr. N. Broekema (griffier) 06-46194305	AFDELING/TEAM GRF	DOORKIESNUMMER (0174) 673 042	DATUM VERZONDEN 06-11-2012	
ONDERWERP Visiedocument Westland Metropool Randstad Zuid				

Geachte heer Plasterk,

De raad van de gemeente Westland heeft in de raadsvergadering van 31 oktober 2012 zijn visie vastgelegd voor de versterking van de economische structuur in de Randstad Zuid en zijn positie nader bepaald in de bestuurlijke discussies die hiermee gepaard gaan. Deze visie brengt de raad onder uw aandacht.

In zijn visie spreekt de raad uit waar hij zich in de komende periode samen met alle betrokken overheden en actoren in het economisch speelveld, zoals ondernemers, voor in gaat zetten.

Tevens doet de raad een appel op het kabinet, met name op u en uw ambtsgenoot van EZ, om waar mogelijk de bij uw rol passende ondersteuning te geven.

Een identieke brief is separaat gezonden aan uw ambtsgenoot, de heer Kamp. Licht met betrekking tot de van u gevraagde aandacht het accent op de constitutionele rol van uw departement, bij uw ambtsgenoot ligt deze op initiatieven voor de economische structuurversterking van de Randstad Zuid.

Namens de Raad van de gemeente Westland,

de griffier,

N. Broekema

de voorzitter,

J. van der Tak





GRIFFIE

Mevrouw M. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
Minister van Infrastructuur en Milieu
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Postadres:
Postbus 150
2670 AD Naaldwijk
Bezoekadres:
Stokdijkkade 2
2671 GW Naaldwijk
T 14 0174
F (0174) 673 600
E griffie@gemeentewestland.nl
I www.gemeentewestland.nl

UW BRIEF	UW KENMERK	ZAAK-/PROJECTNR.	DOCUMENTNR.	BIJLAGE(N)
			G12-000814	2
CONTACTPERSOON		AFDELING/TEAM	DOORKIESNUMMER	DATUM VERZONDEN
Dhr. U.M. Spaans (raadslid) 06-24686343		GRF	(0174) 673 042	09-11-2012
Dhr. N. Broekema (griffier) 06-46194305				
ONDERWERP				
Visiedocument Westland Metropool				
Randstad Zuid				

Geachte mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus,

De raad van de gemeente Westland heeft in de raadsvergadering van 31 oktober 2012 zijn visie vastgelegd voor de versterking van de economische structuur in de Randstad Zuid en zijn positie nader bepaald in de bestuurlijke discussies die hiermee gepaard gaan. Deze visie brengt de raad onder uw aandacht.

In zijn visie spreekt de raad uit waar hij zich in de komende periode samen met alle betrokken overheden en actoren in het economisch speelveld, zoals ondernemers, voor in gaat zetten.

Tevens doet de raad een appel op het kabinet, met name op u en uw ambtsgenoten van EZ en BZK, om waar mogelijk een bij uw rol passende ondersteuning te geven.

Een identieke brief is separaat gezonden aan uw ambtsgenoten, de heren Kamp en Plasterk.

Namens de Raad van de gemeente Westland,

de griffier,

N. Broekema

de voorzitter,

J. van der Tak



Visie op het instellen van een Metropoolregio Randstad Zuid (MRZ)

Overeenkomstig de motie van de Raad van Westland van 26 juni 2012 gericht aan de landelijke overheid: kabinet (ministers BZK, EZ en I en M), vaste Kamercommissies BiZa en EZ van de Tweede Kamer der Staten-Generaal en aan de Eerste Kamer der Staten-Generaal

cc: Regionale partners onder de restrictie dat het document alleen integraal mag worden aangewend (zoals bv in een verzamelbundel) en niet bedoeld is voor nadere analyse ter verwerking in een "gemene deler-stuk" van Den Haag, Haaglanden, "Bestuursforum" of welk ander gremium dan ook

Visiedocument gemeente Westland inzake de ontwikkeling van de MRZ

Inleiding

Als gevolg van het voornemen van het vorige kabinet om de bestaande WGR+ regio's op te heffen, hebben de burgemeesters van de gemeenten Den Haag en Rotterdam het initiatief genomen tot de oprichting van een nieuw openbaar lichaam in de zuidflank van de Randstad. Hiervan is ook gewag gemaakt in een gezamenlijk opiniestuk van de burgemeester van de 4 grote steden in de Volkskrant van 18 september 2012 onder de titel "Tekentafel van de toekomst staat bij de grote steden" (Vkr 18-09-2012, pg 29). In de opinie van de burgemeesters wordt een pleidooi gehouden voor een "New Deal" tussen gemeenten en landelijke overheid. Zowel in de Noordelijke Randstad als in de Randstad Zuid worden de initiatieven ingegeven door het doel de regionale economische structuur te versterken. Dat hiervoor een krachtig incentive wordt gegeven ziet de raad van Westland als zeer positief. Van belang is om het onderscheid te zien tussen de metropoolformule van de regio Amsterdam en de formule die op dit moment in discussie is in de Randstad Zuid. Lichte samenwerkingsarrangementen en samenwerking middels een overlegorgaan boven of naast de bestaande regiostructuur, zoals in de metropool Amsterdam in ontwikkeling, heeft de sterke voorkeur van de raad van Westland.

Open en vernieuwend proces

In het op 1 mei 2012 uitgebrachte Zienswijzedocument van de burgemeesters van Den Haag en Rotterdam wordt gepleit voor een nieuw openbaar lichaam voor de twee huidige stadsregio's Haaglanden en Rotterdam-Rijnmond onder de naam Metropool Regio Rotterdam Den Haag (MRDH). Een nieuw openbaar lichaam vestigen, al dan niet gebaseerd op de Wet gemeenschappelijke regelingen, welke alle 24 gemeenten van de huidige WGR-plus - gebieden van Haaglanden en Rotterdam-Rijnmond zou omspannen, vergt een omvangrijk en intensief proces. Inzetten op dat proces, sterk aangestuurd door de steden Den Haag en Rotterdam, zou kunnen leiden tot een zware regeling. Het grote nadeel hiervan is dat teveel en veel te zware bevoegdheden worden neergelegd in een nieuw, niet democratisch gelegitimeerd, openbaar lichaam. Dit werkt verstikkend, omdat het de deelnemers gevangen houdt in stemverhoudingen en in posities. Dat eindresultaat wil de raad van Westland niet. Bovendien tendeeft een nieuw openbaar lichaam naar een vierde bestuurslaag tussen gemeenten en provincies.

De doelstelling van de economische structuurversterking in samenhang met een aantal andere beleidsterreinen staat voor de raad van Westland voorop. De uitwerking in concrete doelen en naar een gezamenlijk uitvoeringsprogramma voor de economische structuurversterking dient nu met kracht ter hand genomen te worden. Daar dienen vervolgens de samenwerkingsstructuren en arrangementen uit afgeleid te worden. Evenals uit een goede inventarisatie tussen de raden van

doelen in de samenwerking op andere beleidsterreinen, zoals infrastructuur, vervoersvoorzieningen, leefbaarheid en wonen. De fase van exacte doelomschrijving gaat nu in. Dit moet een open en vernieuwend proces te zijn, waarin de raden aan zet zijn.

Raden aan zet

Omdat het om raadsbevoegdheden gaat, ligt in de visie van de raad van Westland, conform de sinds 2002 lokaal en sinds 2003 provinciaal bestaande gedualiseerde verhoudingen een gezamenlijk raden- en stateninitiatief in de rede. Gewaakt moet worden tegen het risico dat de aandacht teveel of uitsluitend komt te liggen bij de structuur- en bevoegdhedenverdeling binnen de overheid. Dit zou het proces afleiden van de economische doelen en van de economische structuurversterking van de Randstad Zuid. Terwijl het om die economische structuurversterking juist begonnen is!

Intergemeentelijke samenwerking intensiveren

De raad van de gemeente Westland zet met prioriteit in op intensivering en versterking van de intergemeentelijke samenwerking met het doel het proces voor de versterking van de economische structuur van de Metropoolregio Randstad Zuid (MRZ) te revitaliseren. De raad van Westland doet een appel op de landelijke overheid om dit op een bij haar taak en positie passende wijze te ondersteunen, zowel op economisch terrein als door een regierol in het kader van onze constitutionele orde.

De raad van de gemeente Westland is van oordeel dat structuurversterking in de Randstad Zuid urgent is. Hij zal daarvoor initiatieven nemen en medewerking geven aan andere overheden. De raad meent echter dat dit dient te geschieden in een zorgvuldig proces, waarin de belangen van alle gemeenten tot hun recht moeten komen. Voor Westland geldt in het bijzonder behoud en uitbouw voor de voor Nederland zo belangrijke Greenport. Ook dient de democratische legitimiteit van nieuwe samenwerkingsverbanden of arrangementen gewaarborgd te zijn. Omdat met name concrete economische doelen de intensivering van de intergemeentelijke samenwerking moeten dragen heeft de uitwerking daarvan voor de raad van Westland nu alle prioriteit. De adviezen van diverse geraadpleegde wetenschappers ondersteunen dit.

Nu in het regeerakkoord wordt aangekondigd dat een wetsvoorstel tot afschaffing van de Wet gemeenschappelijke regelingen plus zal worden ingediend, dient ertegen gewaakt te worden dat niet via andere wegen bestuurlijke drukte wordt veroorzaakt. Met de introductie van een metropoolbestuur voor de Randstad Zuid wordt deze drukte, althans in dit gebied, aanzienlijk vergroot. In het regeerakkoord is uitdrukkelijk opgenomen dat provincies hun taken hebben op en gaan over ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer, natuur en regionaal economisch beleid. Het daarnaast inrichten van een metropoolbestuur zou daar mee in strijd zijn. Voor een bestuurlijk construct voor een metropool geeft het regeerakkoord geen steun. Metropolitane economische samenwerking blijft evenwel heel goed mogelijk, zeker vanuit de al bestaande Greenport- en Mainportformules. Daarbij houden de gemeenten de optie de huidige stadsregio's als WGR-gebied in stand te houden. Zo'n optie zet in op de bestuurlijke wil tot meer pragmatische samenwerking en de daarvoor benodigde bestuurlijke kwaliteit.

Een nadere toelichting op de visie van de raad van de gemeente Westland over de metropoolvorming in de Randstad Zuid treft u vervolgens puntsgewijs aan.

- 1) Er is een algemene visie over de economische structuurversterking voor de Randstad Zuid. Maar deze is als inzicht met te weinigen nog gedeeld. Wat verder ontbreekt in de stukken van de MRDH is een deugdelijke onderbouwing met een probleemanalyse. Als gevolg van de ontbrekende deugdelijke onderbouwing met een probleemanalyse is er ook geen logische samenhang tussen probleem, aanpak, middelen en governance in de nu beschikbare stukken. Er wordt tot nu toe slecht en selectief geshopt uit rapporten die voor een heel andere doel zijn geschreven. Met andere woorden: er worden problemen bij een geambieerde oplossing gepresenteerd in plaats van andersom. Deze situatie moet door de overheid in nauwe samenwerking met belangrijke economische spelers omgezet worden in een proces dat een wenkend perspectief in zich draagt. Dit proces begint bij het neerzetten van een voldragen visie, onderbouwd met een probleemanalyse en op basis daarvan het uitwerken van scenario's waarin een logische samenhang tussen probleem, aanpak, middelen en governance worden aangereikt.
- 2) Voor dit proces is het verdienen dat de betrokken overheden (landelijk, provincie en grote steden) een coherente lijn met elkaar gaan krijgen. Nu is er sprake van competentiestrijd en verschil in benaderingen en van inzichten. Investeren in samenwerking, deze opbouwen van onderop in plaats van uit top-down benadering is dus een eerste gebod voor de betrokken overheden. Voor het proces zelf is het vereist dat deze direct berust op de besluitvorming van en de inzet van democratisch gelegitimeerde organen: de raden en de staten in de Provincie Zuid-Holland. Op de Tweede Kamer en het Kabinet doen wij een beroep om met ons zodanig te investeren in economische visie en proces, dat de economische kracht van alle sub-regio's van de Randstad Zuid benut worden: de Greenport, de Haven, het stedelijk industrieel complex en voorzieningenniveau. Hierop wordt in de volgende punten nader ingegaan.
- 3) Een koppeling tussen Vervoersautoriteit en nieuwe regionale (metropool) organisatie levert een discrepantie op tussen de voor de economische structuurversterking benodigde lichte arrangementen en het per definitie zwaardere gehalte van de Vervoersautoriteit. Het loskoppelen in de toekomstige metropoolregio levert tevens het voordeel op om de samenwerking op economisch gebied voor een ruimer gebied dan de huidige twee stadsregio's Haaglanden en Rotterdam-Rijnmond te bezien. De zeggenschap van de gemeenten over de gelden in het kader de Vervoersautoriteit en de directe gemeentelijke betrokkenheid blijft een belangrijk aandachtspunt in de eventuele veranderingen m.b.t. de vervoersautoriteit. De noodzaak om overhaast met een nieuwe bestuursvorm voor de vervoersautoriteit te komen vervalt als de WGR-plus gehandhaafd blijft. In dat geval blijft de betrokkenheid van de gemeenten bestaan zoals nu geregeld in de vorm van de twee stadsregio's. In het andere geval, bij het wegvallen van de WGR-plus, dekt de instelling van de Vervoersautoriteit niet volledig het wegvallen van de WGR-plus als dat door het nieuwe Kabinet gereactiveerde wetswijzigingsproces wel een feit zou worden. Eveneens staat niet vast hoe de provincie hierin positie zal kiezen. GS gaan op dit moment voor een Vervoersautoriteit op de schaal van de Zuidvleugel. Ook het bedrijfsleven opteerde daar eerder voor. De Raad van de gemeente Westland heeft eerder in zijn 10-puntenstuk van 3 juli 2012 uitgesproken dat de positie van de PZH gerespecteerd dient te worden. Dit betekent

dat de vastgelopen samenwerking met de provincie vlotgetrokken moet worden en dat de voor- en nadelen van samenwerking met de provincie goed overwogen moeten worden. Hierbij spelen de volgende vraagstukken:

- a) Hoe wordt het schaalprobleem opgelost, immers: de hele Zuidvleugel is een samenhangend vervoergebied. Hoe maken we betrokkenheid van de NS mogelijk. Waarom heeft de gemeente Den Haag zonder overleg met de overige partners in de beoogde regio gekozen voor samengaan van HTM en NS door NS een belang in de HTM te geven?
 - b) Hoe geven we de democratische legitimatie voor de Vervoersautoriteit vorm. Immers: raden en staten zijn rechtstreeks gekozen. Eerder stelde de Tweede Kamer zich in het debat over WGR-plus op het standpunt dat er geen zware bevoegdheden en grote budgetten met publieke middelen aan niet rechtstreekse gekozen organen mogen worden toegewezen.¹
 - c) Hoe kunnen de bevoegdheden van de Vervoerautoriteit zoveel mogelijk - ook in samenhang met de economische en ruimtelijke bevoegdheden van de provincie - gebundeld worden tot een samenhangende inzet voor ruimtelijk-economische structuurversterking van de Zuidvleugel.²
- 4) Voor het organiseren van intergemeentelijke samenwerking, c.q. regionale samenwerking is een openbaar lichaam niet nodig. Dit kan ook op basis van convenanten of deelnemingen, zoals door economen en bestuurskundigen (zie adviezen van Professor Van der Zwan en Professor Fleurke welke zijn bijgevoegd) is aangegeven. Een openbaar lichaam is alleen nodig wanneer er bevoegdheden worden overgedragen. Dat is alleen het geval bij de Vervoerautoriteit. De metropoolregio Amsterdam functioneert ook zonder dat er een openbaar lichaam is ingesteld.³
- 5) Het alternatief voor de metropoolregio is er al: de Zuidvleugel. Dat dit bestuurlijke platform slecht functioneert, ligt slechts ten dele aan de provincie (zwakke regie, hiërarchische bestuursstijl) en minstens zo sterk aan de gemeenten Rotterdam en Den Haag (competentiestrijd, ontregelen). Een zwak punt in de Zuidvleugel is ook de getrapte en selectieve vertegenwoordiging van gemeenten en afwezigheid van het maatschappelijk veld. De modernisering van de Zuidvleugel in een platform van complementaire besturen (samenwerkende gemeenten en provincie) plus maatschappelijke organisaties biedt goede mogelijkheden. Deze transformatie kan vorm krijgen onder de naam **Metropoolregio**

¹ Opm.: Eventueel zouden de budgetten voor de railexploitatie bij de grote steden kunnen blijven.

² Opm.: er circuleren 2 drogredenen tegen: a) de beide stadsregio's zouden van de provincie minder geld krijgen. Hiervoor is geen grond; het zou wel kunnen dat er relatief minder geld gaat naar R'dam en DH omdat die minder ongecontroleerd een greep in de BDU-kas kunnen doen. b) Gemeenten zouden minder zeggenschap krijgen. Dat is niet noodzakelijk het geval, zie bijvoorbeeld de REO constructie.

³ (<http://www.metropoolregioamsterdam.nl/achtergrond.html>).

Randstad Zuid (MRZ). Daarmee wordt tevens de relatie met de gehele Randstad gelegd en wordt de belaste term Zuidvleugel vervangen.

- 6) De sociaal economische samenwerking kan worden versterkt door modernisering van de huidige REO's en er pijlers voor de MRZ van te maken en door er ook meer sociaal economische partners bij te betrekken. Deze kunnen een (gekwalficeerde) adviesbevoegdheid toegekend worden.
- 7) Voor innovatie werkt de Provincie Zuid-Holland aan een fonds van 100 mln. Dat fonds moet worden ingezet door een ROM Zuidvleugel. Rotterdam, Delft en Den Haag (en ook Leiden) participeren hierin. Wij verwijzen naar een nieuw rapport van Boer & Croon hierover. Bij dit initiatief worden de positieve ingrediënten van de pijler innovatie in het oude MRDH-proces naar een hoger plan gezogen.
- 8) Binnenkort verschijnt een DELTRI-rapport waarin (opnieuw) duidelijk wordt dat het potentieel voor bedrijventerreinen en groei van de Mainport ligt op de as Antwerpen-Rotterdam. Den Haag en Rotterdam versterken niet elkaars sterke kanten, maar complementeren op zijn best slechts in beperkte mate elkaars zwakke punten.⁴ Dit pleit in economisch opzicht extra voor een breder concept in de vorm van de metropoolregio Randstad Zuid in plaats van een beperking tot de twee huidige stadsregio's met slechts de twee kroonjuwelen Den Haag en Rotterdam.
- 9) De verdelingen van economie gerelateerde bevoegdheden en middelen tussen decentrale overheden maakt duidelijk dat de huidige WGR-plus regio's op dit moment niet veel meer zijn dan een voorportaal en afstemplatform voor provinciale besluitvorming, uitgezonderd verkeer en vervoer (en uiteraard jeugdzorg).

We zien in de bestaande situatie de volgende bevoegdhedenverdeling en economische motoren:

- *Economie*: bevoegdheden en middelen bij de provincie en grote steden; economische motoren zijn de Mainport, internationale dienstverlening, kennis en Greenport.
- *Wonen*: provincie voert de regie via provinciale woonvisie en PSV. Regio's doen de bestuurlijke voorwas. Met inwerkingtreding van de nieuwe huisvestingswet verdwijnt ook de regionale verordening; wel kan de provincie gebieden aanwijzen voor bovenlokale verordeningen.
- *Kantoren*: provincie stelt de kaders, regio's spreken in.
- *Bedrijventerreinen*: provincie stelt de kaders via PSV en geeft zo nodig aanwijzingen. (Zie casus Nieuw Reijerwaard.) Verder ondersteunt de provincie actief herstructurering in de regio's. Zonder provinciale steun valt dit stil.
- *Detailhandel*: provincie stelt de kaders, regio's spreken in.
- *Groen*: provincie stelt kaders via PSV en is belangrijkste kanaal voor financiering. Bij beheer constateren we een terugtrekkende beweging van de provincie en freerider-gedrag bij

⁴ Opm.: Het is tamelijk bizar dat Rotterdam bestuurlijk met de rug naar de zuiderburen staat, terwijl daar het groeipotentieel ligt. Dat geldt ook voor Den Haag en de Leidse regio die elkaar uitstekend kunnen versterken op de as Delft – Den Haag – Leiden, maar door het Haagse bestuur wordt genegeerd. Hetzelfde geldt voor de Greenport. Mainport en Greenport hebben samen een interessant groeipotentieel maar in bestuurlijk Rotterdam is de Greenport een non-issue.)

gemeenten, de gemeente Den Haag voorop.

- *RO*: complementaire bevoegdheden bij provincie en gemeenten; bevoegdheden weggehaald bij de stadsregio's; regionale structuurvisies nu vrijwillig en vrijblijvend. De doorzettingsmacht berust bij de provincie.
- *Verkeer en vervoer*: stadsregio's zijn autoriteit voor hun gebied; provincie is het voor het gebied daarbuiten.
- *Grondbeleid*: bevoegdheden in WGR-plus worden niet ingezet door stadsregio's; feitelijk alleen door individuele gemeenten.
- *Regionaal economische visie*: wettelijke verplichting stadsregio's. Defacto niet meer dan op maat gemaakt plak en knipwerk uit rijksnota's en visies centrumsteden.
- *Toerisme*: bevoegdheden in WGR-plus worden in de praktijk niet uitgeoefend.

De omstandigheid dat de (kaderstellende) bevoegdheden en doorzettingsmacht bij de provincie berusten, betekent overigens niet dat de regionale inzet geen invloed heeft. In veel gevallen leidt de regionale voorbereiding en afstemming tot een beter eindresultaat en groter draagvlak bij gemeenten en neemt de provincie meestal de regionale inbreng over. Daar staat tegenover dat de regio's een aantal wettelijke instrumenten niet benutten omdat gemeenten dat niet willen (grondbeleid) of niet opportuun vinden (toerisme). En er zijn verschillen tussen de Rotterdamse en Haagse regio (bijvoorbeeld positionering RIA en WFIA).

- 10) De conclusie is dat het economische groeipotentieel vooral op de schaal van de Zuidvleugel wordt gerealiseerd en dat de daarvoor benodigde sleutelbevoegdheden en middelen, uitgezonderd verkeer en vervoer, vooral bij de provincie (gebiedsregisseur in het fysieke domein) liggen. De economische speerpunten zijn gemeente-overstijgend. Het groeipotentieel is alleen te realiseren wanneer de steden/gemeenten en de provincie bereid zijn elkaars verantwoordelijkheden te respecteren en bevoegdheden in de driehoek economie-ruimte-mobiliteit geïntegreerd inzetten op de schaal van de Metropoolregio Randstad Zuid. (Zie o.a. rapport Roland Berger, rapporten Mainport-Greenport, Boer & Croon). Het alternatief voor de metropoolregio bestaat al en hiervoor zijn partners aanwezig (o.a. Greenportpartners, bedrijfsleven, provincie). Dit potentieel benutten vereist wel een vernieuwde bestuurlijke aanpak; meer gelijkwaardigheid (op basis van eigen verantwoordelijkheden) en complementariteit tussen (grote) gemeenten en provincie. Het concept voor de **Metropoolregio Randstad Zuid (MRZ)** voorziet daarin. Daar maakt de raad van Westland zich sterk voor. De pragmatische aanpak in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) met de provincie en het bedrijfsleven aan boord, niet zijnde een openbaar lichaam, is een goed voorbeeld. Met de Regio Amsterdam en gemeenten binnen die regio hebben wij een vruchtbare uitwisseling hoe gemeenteraden effectief hun rol kunnen vervullen in het metropoolproces.

- 11) Dat de economie als insteek wordt gekozen kan rekenen op optimaal draagvlak. Daarvoor is namelijk veel steun in tal van onderzoeken en het sluit aan bij de dominante actuele politieke trend. Democratische legitimatie is en blijft van primair belangrijk en kan gekoppeld worden aan de inzet om in de eerste plaats een economisch sterkere regiostructuur te krijgen en de daarvoor effectievere bestuurlijke samenwerking onder regie van de raden en staten. Democratische legitimatie is niet een doel op zich maar staat in samenhang met de economische doelen. In de **Metropoolregio Randstad Zuid (MRZ)** ligt de uitdaging voor de overheid, in het bijzonder de raden en de staten, om deze balans tussen economie, welvaart en democratie te realiseren. Voor die uitdaging wil Westland als eerste Greenportgemeente een centrale verantwoordelijkheid en initiatief nemen, zowel op inhoud als uitvoering. Hierbij de positie en rol van alle democratisch verkozen organen volledig respecterend.
- 12) Vanwege het gedualiseerde bestel is vereist dat bij de raden zelf (en de provinciale staten waar sprake is van een rol van de provincie) zowel het initiatief als de inrichting van het traject voor de Metropoolregio Randstad Zuid ligt. Dit vereist een aanpassing van het huidige proces en project. Nu ligt de initiatiefnemende en projectrol bij de gemeenten Den Haag en Rotterdam, die zichzelf deze rol hebben toegemeten. In het scheppen van de vereiste balans tussen grote en kleinere gemeenten kan en wil Westland als 100.000 + gemeente zijn bestuurlijke en economische positie volop benutten en inzetten. De met en vanuit de raden te ontwikkelen formule kan niet alleen beperkt blijven tot een inzet van de overheid. Alle actoren op het economisch speelveld zijn bij dit proces nodig. Om het proces te trekken uit de sfeer van een organisatie- en structuurdiscussie van de overheid, om van de economische structuurversterking een werkelijk organisch proces van onderop van te maken zijn ook de spelers op het sociaal-economisch speelveld nodig. In de eerste plaats de ondernemers en hun organisaties, maar ook die van de werknemers en maatschappelijke organisaties. Daartoe zien wij mogelijkheden in de vorm van een platform met ondernemers in de regio Randstad Zuid. Voor de projectinrichting in bovengenoemde zin en coalitievorming met ondernemers en maatschappelijk betrokkenen zal de raad van Westland regionaal de nodige initiatieven nemen. Op de landelijke overheid doet de raad een beroep om hieraan de bij haar bevoegdheden en taken passende ondersteuning te geven.



De raad van de gemeente Westland;

gelet op de raadsbesluiten van 26 juni 2012 (Eigenstandige Zienswijze Westland) en 3 juli 2012 (10-puntenstuk) welke voortborduren op de eerdere raadsbesluiten van 20 december 2011 (Positionpaper), 24 januari (Radeninitiatief) en 22 mei 2012 (proces) over het metropoolproces, het Radeninitiatief en de democratische legitimiteit;

gelezen de aan het Radeninitiatief en aan de Raad van Westland uitgebrachte adviezen van professor Fleurke, professor Van der Zwan, professor Tak en mr. Haverkate;

gelet op de presidiumbrief van 20 augustus 2012 aan het college en de beantwoording van het college van deze brief bij collegebrief van 28 augustus 2012;

gelezen het door het lid van de raad Ulbe Spaans aan de raad voorgelegde Visiedocument Metropoolregio Randstad Zuid (MRZ);

gehoord de uitkomst van het overleg met de burgemeester over voorliggend document op onder meer 15 augustus, 25 september en 29 oktober 2012;

gehoord de beraadslagingen in de raadscommissie Bestuur van augustus, september en oktober 2012 alsmede de mededelingen van het lid van de raad Ulbe Spaans gedaan in de raad van 2 en 3 oktober 2012;

besluit:

- Het document "Visie op het instellen van een Metropoolregio Randstad Zuid (MRZ)" vast te stellen als visie van de raad van de gemeente Westland op de metropoolvorming en de economische structuurversterking in de Randstad Zuid;
- Deze te zenden aan de in de aanhef van het visiedocument genoemde ministers, de Tweede Kamer en de overige in de motie van 26 juni 2012 genoemde overheden en organen.

Aldus besloten door de raad in zijn openbare vergadering van 31 oktober 2012,

de griffier.

N. Broekema

de voorzitter,

J. van der Tak



Aan de redactie

Postadres:
Postbus 150
2670 AD NAALDWIJK
Bezoekadres:
Stokdijkkade 2
2671 GW NAALDWIJK
T (0174) 673 045
F (0174) 673 031
E griffie@gemeentewestland.nl
I www.gemeentewestland.nl

DATUM
01-11-2012

Concrete economische doelen zijn voor raad van Westland de stip op de horizon

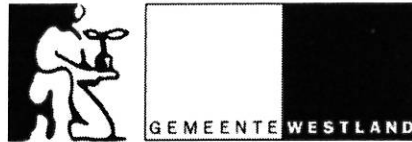
De Westlandse raad gaat voor een open en vernieuwend proces voor de economische structuurversterking in de Metropoolregio Randstad Zuid.

Dit standpunt neemt de gemeenteraad van Westland in met zijn unaniem, vastgestelde visie, gericht op het instellen van een Metropoolregio Randstad Zuid. Hierin wordt de Westlandse visie over de ontwikkeling van de Metropoolregio omschreven. De raad speelt met zijn visie in op het nieuwe regeerakkoord en de huidige economische situatie. Ook doet de raad met het stuk een appel op de minister van Binnenlandse Zaken en Economische Zaken om de regionale economie te versterken. Westland, met zijn Greenport, zal met ondernemers en andere economische spelers daartoe initiatieven nemen.

Raadslid Ulbe Spaans, woordvoerder van de raad op het metropooldossier, die het visiedocument heeft voorbereid, stelt dat: "de raad van Westland met dit document terecht aan de orde stelt dat Gemeenschappelijke Regelingen, in ieder geval voor de economische samenwerking, niet meer passen in een modern bestuur. Kijk ook naar Avalex en de GGD".

Zoals bekend hebben de burgemeesters van Rotterdam en Den Haag op 1 mei 2012 voorstellen gedaan voor een nieuwe regeling, waaraan de 24 gemeenteraden in de regio's Haaglanden en Rotterdam-Rijnmond bevoegdheden zouden moeten afstaan. Op dat proces met dat eindresultaat, sterk aangestuurd door de steden Den Haag en Rotterdam, wil de raad van Westland niet inzetten. "Het werkt verstikkend, omdat het deelnemers gevangen houdt in stemverhoudingen en in posities," zegt het visiedocument. De doelstelling van de economische structuurversterking staat voor de raad voorop.

"Het moet bij de economische structuurversterking in de Metropool Randstad Zuid niet gaan om het scheppen van nieuwe bestuursstructuren, ook niet om structuren die tenderen naar een nieuwe bestuurslaag tussen gemeenten en provincie. Concrete economische doelen samen met de ondernemers ontwikkelen voor onze regionale economie, dat is onze stip op de horizon. Westland wil die kar wel trekken", aldus Ulbe Spaans.



Het proces gaat nu de fase in van de exacte doelomschrijving. Dit dient volgens de raad van Westland een open en vernieuwend proces te zijn, waarin de raden van de gemeenten in de Metropool Randstad Zuid aan zet zijn. In het visiedocument is in punt 12 opgenomen dat een metropoolproject een project van de gemeenteraden moet zijn. Het zijn de raden die moeten aangeven waar voor alle gemeenten de belangrijke kernpunten liggen voor de samenwerking.

Het visiedocument is op 31 oktober 2012 unaniem vastgesteld door de raad. Het is gericht aan de hierboven genoemde ministers, de vaste Kamercommissies Binnenlandse Zaken, Economische Zaken en wordt ook ter kennis gebracht van alle raden in de Randstad Zuid.

Het visiedocument is bijgevoegd.

Redactie: voor meer informatie over dit persbericht kunt u terecht bij L. Brinkman, communicatieadviseur/raadsvoorlichter, tel. (0174) 673 039, 06 – 29 50 37 23, e-mail: LBrinkman@GemeenteWestland.nl.