



uw kenmerk
ons kenmerk
Behandelaar
projectnummer
betreft

14.0003486

Bob Visser

1101.000.002

Concept gemeenschappelijke regeling

STADSREGIO
ARNHEM NIJMEGEN

bijlage(n)

4

Aan de Gemeenteraad van de
Gemeente Overbetuwe
Postbus 11
6660 AA ELST

Gemeente Overbetuwe	
Ingek. 20 JUN 2014	
Inschrijfnr. 14 ind 11051	
Omscand: 61	
Zaak: 424	
Aanvrager	ST/MW
Beoordelaar	ST/MW

ST/MW
ST/MW

Nijmegen, 19 juni 2014

Geachte Gemeenteraad,

Hierbij bieden wij u een concept gemeenschappelijke regeling met toelichting aan over de gewenste regionale samenwerking met ingang van 1 januari 2015.

Nieuwe besluitvorming over de gewenste samenwerking tussen gemeenten in onze regio is noodzakelijk omdat:

1. Het kabinet de zogenaamde Wgr-plus status van de stadsregio's wil beëindigen. Het kabinet gaat daarbij uit van afschaffing van de Wgr-plus met ingang van 1 januari 2015.
2. Wij binnen de regio al geruime tijd spreken over de vraag op welke beleidsterreinen regionale samenwerking noodzakelijk is en in welke vorm en tegen welke kosten dit moet gebeuren.

Hoewel de economie in Nederland langzamerhand weer een stijgende lijn vertoont, loopt onze regio op een aantal terreinen achter op de landelijke ontwikkelingen. We zakken op de lijstjes. Wij zijn ervan overtuigd dat wij er door een gezamenlijk inspanning op de beleidsterreinen wonen, mobiliteit en economie in zullen slagen om tenminste de vierde economische regio van Nederland te blijven. Hiervoor is niet alleen samenwerking tussen gemeenten nodig, maar ook met het onderwijsveld en het bedrijfsleven. Voor deze gemeenschappelijke inspanning wordt een voorstel voorbereid voor triple helix samenwerking.

Onze stuurgroep werd bij het ontwikkelen van de voorstellen voor de toekomstige regionale samenwerking ondersteund door een tweetal commissies.

Allereerst de commissie Triple Helix die een voorstel ontwikkelt voor samenwerking tussen ondernemers, onderwijs en overheid in een zogenoemde Triple Helix en werkt aan de oprichting van een stichting. Daarnaast de commissie publiekrechtelijke taken die zich heeft gebogen over de andere overheidstaken die op de schaal van de regio Arnhem Nijmegen kunnen worden uitgevoerd. Dit heeft een drietal deeladviezen opgeleverd op de terreinen mobiliteit, wonen en economie. De commissie concludeert dat een gemeenschappelijke regeling het juiste juridische vehicle is voor deze regionale

samenwerking (zie bijlage besliskader samenwerking). Op basis van de genoemde stukken is de bijgevoegde concept gemeenschappelijke regeling opgesteld met memorie van toelichting en een regeling voor uittreding. In de gemeenschappelijke regeling wordt tevens de juridische basis gelegd voor de participatie in de stichting triple helix.

Wij vragen de gemeenten om voor 15 september 2014 een eerste inhoudelijke reactie te geven op de concept gemeenschappelijke regeling. Vervolgens zullen de opmerkingen van de gemeenten verwerkt worden en zal een definitief voorstel ter besluitvorming aan de gemeenteraden worden voorgelegd in oktober.

Wij stellen de leden van de Stadsregioraad voor kennis te nemen van het voorstel, waar nodig hier in de eigen gemeente toelichting op te geven en bij gelegenheid in commissie en Stadsregioraadsverband de stand van zaken terug te koppelen.

Hoogachtend,
De stuurgroep Regionale Samenwerking Stadsregio Arnhem Nijmegen,
H. Bruls
H. Kaiser
W. Dijkstra

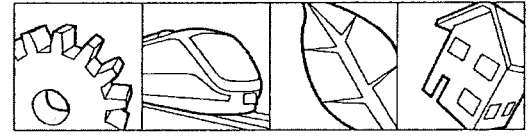
Namens dezen,



W. Dijkstra
Voorzitter Stadsregio Arnhem Nijmegen

Namen Bijlagen:

- Concept gemeenschappelijke regeling
- Memorie van toelichting
- Regeling richtlijnen uittreding
- Advies commissie Publiekrechtelijke taken



STADSREGIO

ARNHEM NIJMEGEN

De colleges van burgemeester en wethouders en de raden van de gemeenten Arnhem, Beuningen, Doesburg, Druten, Duiven, Groesbeek, Heumen, Lingewaard, Millingen aan de Rijn, Montferland, Mook en Middelaar, Nijmegen, Overbetuwe, Renkum, Rheden, Rozendaal, Rijnwaarden, Ubbergen, Westervoort, Wijchen, Zevenaar ieder voor zover zij bevoegd zijn;

overwegende dat op de domeinen duurzame ruimtelijk-economische ontwikkeling, wonen en mobiliteit strategische samenwerking tussen de gemeenten in de regio geboden is;

overwegende dat met een modulair in te vullen gemeenschappelijke regeling meer congruentie en doelmatigheid in de samenwerking tussen de gemeenten in de regio worden gerealiseerd;

gelet op de Wet gemeenschappelijke regelingen, de Gemeentewet,

BESLUITEN:

aan te gaan de volgende

GEMEENSCHAPPELIJKE REGELING STADSREGIO ARNHEN NIJMEGEN

HOOFDSTUK 1: ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1 Begripsbepalingen

1. In de gemeenschappelijke regeling wordt verstaan onder:
 - a. de regeling: de gemeenschappelijke regeling Stadsregio Arnhem Nijmegen;
 - b. de stadsregio: het openbaar lichaam, als bedoeld in artikel 8 van de wet;
 - c. de deelnemende gemeenten: de gemeenten Arnhem, Beuningen, Doesburg, Druten, Duiven, Groesbeek, Heumen, Lingewaard, Millingen aan de Rijn, Montferland, Mook en Middelaar, Nijmegen, Overbetuwe, Renkum, Rheden, Rozendaal, Rijnwaarden, Ubbergen, Westervoort, Wijchen, Zevenaar;
 - d. Gedeputeerde staten: Gedeputeerde Staten van Gelderland;
 - e. De wet: de Wet gemeenschappelijke regelingen.
 - f. Dienstverleningsovereenkomst: een overeenkomst tussen de stadsregio en een deelnemende gemeente over de dienstverlening die deze betreffende gemeente afneemt bij de stadsregio. In deze dienstverleningsovereenkomst komen ten minste terug: (SMART-geformuleerde) doelstellingen, effecten, prestaties, kwaliteitseisen, budgetten en risico's, zowel in financiële als in inhoudelijke zin.
 - g. Triple Helix: de samenwerking tussen overheid, ondernemers en onderwijs.
2. Waar in deze regeling artikelen van de Gemeentewet of andere regelgeving van overeenkomstige toepassing worden verklaard dient in de plaats van gemeente, respectievelijk de raad, respectievelijk burgemeester en wethouders, respectievelijk de burgemeester te worden gelezen het regionaal openbaar lichaam, het algemeen bestuur, het dagelijks bestuur en de voorzitter.

HOOFDSTUK 2: HET OPENBAAR LICHAAM

Artikel 2 Openbaar lichaam

1. Er is een openbaar lichaam, genaamd Stadsregio Arnhem Nijmegen. Het openbaar lichaam bezit rechtspersoonlijkheid en is gevestigd in Nijmegen.
2. Het gebied waarvoor deze regeling geldt omvat het grondgebied van de deelnemende gemeenten;
3. Het bestuur van het openbaar lichaam bestaat uit het algemeen bestuur, het dagelijks bestuur en de voorzitter.

vervolg

HOOFDSTUK 3: DOELSTELLING, TAKEN EN BEVOEGDHEDEN

Artikel 3 Doelstelling

De Stadsregio Arnhem Nijmegen ondersteunt sterke gemeenten in een sterke regio. De stadsregio is een flexibele organisatie met flexibele doelen, die op actuele (strategische) thema's op de schaal van 19 gemeenten zorgt voor afstemming van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven en inwoners, kennisontwikkeling en mobiliteit. Dit op basis van het subsidiariteitsprincipe en primaat bij gemeenten: zelfstandig doen wat kan, samenwerken waar dit noodzakelijk is.

Artikel 4 Taken

1. Ten behoeve van de in artikel 3 genoemde doelstelling verricht de stadsregio de volgende taken als basispakket:
 - a. Sturende, plannende en coördinerende taken op de volgende terreinen:
 - I- wonen; het algemeen bestuur stelt tenminste een huisvestigingsverordening en een regionaal volkshuisvestingsplan vast;
 - II- mobiliteit; het algemeen bestuur stelt een Regionale Nota Mobiliteit vast.
 - III- duurzame ruimtelijk-economische ontwikkeling; het algemeen bestuur stelt periodiek een regionaal-economische ontwikkelingsstrategie op, stelt het beleid vast op het gebied van de uitoefening van zijn bevoegdheden met betrekking tot bedrijfsterreinen, kantoorlocaties en detailhandelsvoorzieningen van regionaal belang, bevordert het regionaal economisch onderzoek en stelt de hoofdlijnen vast van het regionaal promotie- en acquisitiebeleid, gericht op bedrijfsvestiging en toerisme.
 - b. Uitoefening van overige door de deelnemende gemeenten overgedragen taken aan de stadsregio.
 - c. Uitoefening van overige door het rijk of de provincie overgedragen taken aan de stadsregio.
 - d. Het vertegenwoordigen van de overheidsgeliding in de Triple Helix samenwerking met kennisinstellingen en bedrijfsleven: het algemeen bestuur vaardigt twee vertegenwoordigers van de stadsregio af in de rechtspersoon Triple Helix en stelt jaarlijks de financiële bijdrage aan de rechtspersoon Triple Helix vast. Een van die vertegenwoordigers is afwisselend de burgemeester van Arnhem en de burgemeester van Nijmegen, niet zijnde voorzitter van de stadsregio. De vertegenwoordigers van de stadsregio leggen verantwoording af aan het algemeen bestuur over de vertegenwoordiging in rechtspersoon Triple Helix.
2. Naast de in het eerste lid onder a. en c. genoemde basisdienstverlening kan het samenwerkingsverband taken in het kader van maatwerkafspraken uitvoeren voor de deelnemende gemeenten.
3. Over de omvang en uitvoering van de taken genoemd in het eerste lid, en tweede lid worden afzonderlijke (dienstverlenings-)overeenkomsten afgesloten tussen de deelnemende gemeenten en het openbaar lichaam. In deze afzonderlijke (dienstverlenings-)overeenkomsten worden maatwerkafspraken gemaakt over de wijze waarop het samenwerkingsverband per gemeente uitvoering geeft aan de dienstverlening.
4. Het samenwerkingsverband heeft daarnaast de taak om regionale discussies over samenwerking af te stemmen en te coördineren.

Artikel 5 Bevoegdheden

1. De deelnemers dragen geen publiekrechtelijke bevoegdheden over aan het samenwerkingsverband, met uitzondering van de bevoegdheid tot het vaststellen van een Huisvestigingsverordening en de in lid 2 tot en met 4 genoemde bevoegdheden.
2. Voor de behartiging van alle in artikel 4 genoemde taken is de stadsregio bevoegd tot:
 - a. het reageren op rijks- en provinciale nota's en plannen die voor het gebied van belang zijn;
 - b. het vertegenwoordigen van het gebied;
 - c. het organiseren van overleg en het uitbrengen van advies.
3. Het algemeen bestuur is bevoegd rechten te heffen als bedoeld in artikel 229 van de Gemeentewet.

vervolg

4. De bestuursorganen van de stadsregio komen alle bevoegdheden toe, die het openbaar lichaam van rechtswege bezit om als rechtspersoon aan het maatschappelijk verkeer deel te nemen.

Artikel 6 Wijziging taken en bevoegdheden

1. Het algemeen bestuur en de raad, het college en de burgemeester van een deelnemende gemeente kunnen voorstellen doen tot wijziging van de in artikel 4 omschreven taken en van de in artikel 5 omschreven bevoegdheden. Het dagelijks bestuur brengt een voorstel tot wijziging ter kennis van de bestuursorganen van de gemeenten.
2. Indien het algemeen bestuur wijziging van de artikelen 4 of 5 wenselijk acht, doet het dagelijks bestuur een daartoe strekkend voorstel toekomen aan de bevoegde bestuursorganen van de gemeenten.
3. Een wijziging is tot stand gekomen indien:
 - a. de bevoegde bestuursorganen van de gemeenten, die bij de taak waarvoor de bevoegdheid wordt verleend betrokken zijn, daarmee instemmen; én
 - b. het algemeen bestuur onderscheidenlijk het dagelijks bestuur of de voorzitter met de wijziging instemmen.
4. Een besluit als bedoeld in het derde lid wordt de gemeenten en gedeputeerde staten meegedeeld en wordt opgenomen in de registers.

HOOFDSTUK 4: Het algemeen bestuur

Artikel 7 Samenstelling

1. Door iedere deelnemende gemeente wordt 1 bestuurslid aangewezen voor het algemeen bestuur. Tot lid van het algemeen bestuur kunnen worden aangewezen de leden van het college van burgemeester en wethouders.
2. Door alle deelnemende gemeenten wordt tevens een plaatsvervangend lid van het algemeen bestuur aangewezen.
3. Besluiten van het algemeen bestuur worden genomen bij meerderheid van stemmen. Leden van het algemeen bestuur hebben het volgende stemrecht:

Deelnemende gemeente	Aantal stemmen per bestuurslid
Arnhem	21
Beuningen	3
Doesburg	2
Druten	2
Duiven	3
Groesbeek	3
Heumen	2
Lingewaard	6
Millingen aan de Rijn	1
Montferland	5
Mook en Middelaar,	1
Nijmegen	21
Overbetuwe	6
Renkum	4
Rheden	6
Rozendaal	1
Rijnwaarden	1
Ubbergen	1
Westervoort	2
Wijchen	5
Zevenaar	4
Totaal	100 stemmen

vervolg

Na herindeling Millingen aan de Rijn, Ubbergen, Groesbeek

3. Besluiten van het algemeen bestuur worden genomen bij meerderheid van stemmen. Leden van het algemeen bestuur hebben het volgende stemrecht:

Deelnemende gemeente	Aantal stemmen per bestuurslid
Arnhem	21
Beuningen	3
Doesburg	2
Druten	2
Duiven	3
Millingen aan de Rijn, Ubbergen, Groesbeek	5
Heumen	2
Lingewaard	6
Montferland	5
Mook en Middelaar	1
Nijmegen	21
Overbetuwe	6
Renkum	4
Rheden	6
Rozendaal	1
Rijnwaarden	1
Westervoort	2
Wijchen	5
Zevenaar	4
Totaal	100 stemmen

Artikel 8 Zittingsduur

1. Een lid van het algemeen bestuur kan niet tevens zijn medewerker in dienst van of op grond van een overeenkomst van opdracht werkzaam zijn voor het samenwerkingsverband.
2. De leden van het algemeen bestuur hebben zitting gedurende de zittingsduur van de gemeenteraad. Indien zij in de nieuwe zittingsperiode opnieuw als wethouder of burgemeester deel uitmaken van het college kunnen zij terstond opnieuw worden aangewezen.
3. Het lidmaatschap eindigt zodra een lid ophoudt wethouder van de desbetreffende gemeente te zijn en er nieuw bestuurslid door de desbetreffende gemeente is benoemd.
4. De leden van het algemeen bestuur, die tussentijds ontslag nemen, stellen de voorzitter van het algemeen bestuur hiervan op de hoogte. Het ontslag gaat in zodra onherroepelijk in hun opvolging is voorzien.
5. Elk lid van het algemeen bestuur heeft een plaatsvervanger. Bepalingen in deze regeling geldende voor de leden van het algemeen bestuur zijn mede van toepassing op de plaatsvervangende leden.

Artikel 9 Werkwijze

1. Het algemeen bestuur vergadert jaarlijks tenminste tweemaal en voorts zo vaak als de voorzitter of het dagelijks bestuur dit nodig oordeelt, dan wel tenminste een vijfde van de leden dit, onder opgave van redenen, schriftelijk verzoekt.
2. De vergaderingen van het algemeen bestuur zijn openbaar.
3. De deuren worden gesloten als een vijfde gedeelte der aanwezige leden daarom verzoekt of de voorzitter het nodig oordeelt.
4. Het algemeen bestuur beslist vervolgens of met gesloten deuren wordt vergaderd.

vervolg

Artikel 10 Reglement van orde

1. Het algemeen bestuur kan voor zijn vergaderingen een reglement van orde vaststellen.
2. Besluiten worden bij gewone meerderheid van stemmen genomen, tenzij in deze regeling uitdrukkelijk anders is bepaald.

Artikel 11 Informatie en verantwoording

1. Het algemeen bestuur geeft aan de raden van de deelnemende gemeenten gevraagd dan wel ongevraagd alle inlichtingen die voor een juiste beoordeling van het door het bestuur gevoerde en te voeren beleid nodig zijn.
2. Het reglement van orde voor het algemeen bestuur regelt de wijze waarop de in het eerste lid bedoelde inlichtingen worden verstrekt.
3. Een lid van het algemeen bestuur geeft aan de raad die hem heeft aangewezen alle inlichtingen die door de raad, of één of meer leden daarvan, worden verlangd, op de in die gemeente gebruikelijke wijze.
4. Een lid van het algemeen bestuur is aan de raad die hem heeft aangewezen, verantwoording verschuldigd voor het door hem in het algemeen bestuur gevoerde beleid.

Artikel 12 Bevoegdheden van het algemeen bestuur

Aan het algemeen bestuur behoren alle bevoegdheden die niet bij of krachtens deze regeling en met in achtneming van het bepaalde in artikel 33 van de Wet gemeenschappelijke regelingen, zijn opgedragen aan het dagelijks bestuur, de voorzitter of een commissie.

Artikel 13 Adviescommissies

1. Het algemeen bestuur kan op voorstel van het dagelijks bestuur vaste commissies van advies instellen.
2. Het algemeen bestuur kan bij reglement één of meerdere commissies van advies instellen, waarin de raden van de deelnemende gemeenten vertegenwoordigd zijn, met het recht om gevraagd of ongevraagd te adviseren over het uitvoeringsbeleidsplan en de uitvoeringsagenda alsmede het monitoren, evalueren en doen van aanbevelingen over de samenwerking in de stadsregio.
3. Het algemeen bestuur regelt, met inachtneming van het bepaalde in artikel 24 van de wet, de bevoegdheden en samenstelling van de commissies van advies.
4. Andere commissies van advies aan het dagelijks bestuur of aan de voorzitter worden door het dagelijks bestuur of de voorzitter ingesteld.

Artikel 14 Bestuurscommissies

1. Het algemeen bestuur kan commissies instellen met het oog op de behartiging van bepaalde belangen, waaronder begrepen de financiële belangen en kan uitvoering geven aan taken en bevoegdheden, voor zover deze niet zijn voorbehouden aan het algemeen bestuur.
2. Het algemeen bestuur regelt, met inachtneming van het bepaalde in artikel 25 van de wet, de bevoegdheden en samenstelling van deze commissies.
3. Het algemeen bestuur gaat niet over tot de instelling van de in het eerste lid bedoelde commissies, dan na verkregen verklaring van geen bezwaar van de raden van deelnemende gemeenten.

vervolg

HOOFDSTUK 5: HET DAGELIJKS BESTUUR

Artikel 15 De samenstelling

1. Het dagelijks bestuur bestaat uit vijf leden de voorzitter niet inbegrepen.
2. De leden van het dagelijks bestuur worden gekozen uit het algemeen bestuur in de eerste vergadering van het algemeen bestuur. De leden van het algemeen bestuur uit de gemeenten Arnhem en Nijmegen maken in ieder geval deel uit van het dagelijks bestuur.
3. Het aanwijzen van leden van het dagelijks bestuur ter vervulling van plaatsen die door ontslag, overlijden of anderszins openvallen, vindt plaats in de eerstvolgende vergadering van het algemeen bestuur na dat openvallen.
4. De leden van het dagelijks bestuur treden af op de dag van aftreden van de leden van het algemeen bestuur. Zij blijven in functie totdat in hun opvolging is voorzien.
5. Een lid van het dagelijks bestuur kan door het algemeen bestuur worden ontslagen, indien dit lid het vertrouwen van het algemeen bestuur niet meer bezit. Artikel 49 en 50 van de Gemeentewet zijn van overeenkomstige toepassing.
6. Een lid van het dagelijks bestuur kan te allen tijde ontslag nemen. Hij doet hiervan schriftelijk mededeling aan het algemeen bestuur. Een lid dat ontslag heeft genomen, blijft zijn functie waarnemen totdat zijn opvolger zijn benoeming heeftaanvaard.
7. Tussentijds verlies van het lidmaatschap van het algemeen bestuur brengt terstond verlies van het lidmaatschap van het dagelijks bestuur mee.

Artikel 16 Werkwijze

1. Het dagelijks bestuur vergadert zo dikwijls als de voorzitter dit nodig oordeelt of tenminste twee andere leden van het dagelijks bestuur dit schriftelijk, onder opgave van te behandelen onderwerpen, verzoeken.
2. De leden van het dagelijks bestuur met uitzondering van de voorzitter hebben ieder één stem. Besluiten worden bij gewone meerderheid van stemmen genomen.
3. De vergaderingen van het dagelijks bestuur worden met gesloten deuren gehouden, voor zover het dagelijks bestuur niet anders heeft bepaald.
4. In de vergadering van het dagelijks bestuur kan slechts worden beraadslaagd en besloten, indien meer dan de helft van het aantal zitting hebbende leden tegenwoordig is.
5. Indien het vereiste aantal leden niet tegenwoordig is, belegt de voorzitter, onder verwijzing naar dit artikel opnieuw een vergadering.
6. Op de vergadering, bedoeld in het vijfde lid, is het vierde lid niet van toepassing. Het dagelijks bestuur kan echter over andere aangelegenheden dan die waarvoor de eerste vergadering was belegd alleen beraadslagen en besluiten, indien meer dan de helft van het aantal zitting hebbende leden tegenwoordig is.

Artikel 17 Reglement van orde

Het dagelijks bestuur kan een reglement van orde voor zijn vergaderingen en andere werkzaamheden vaststellen, dat aan het algemeen bestuur wordt toegezonden.

Artikel 18 Bevoegdheden van het dagelijks bestuur

1. Aan het dagelijks bestuur is opgedragen:
 - a. het voorbereiden van alles waarover in de vergadering van het algemeen bestuur zal worden beraadslaagd en besloten;
 - b. het uitvoeren van besluiten van het algemeen bestuur;
 - c. het beheer van de inkomsten en uitgaven van de stadsregio;
 - d. de zorg, voor zover niet aan anderen opgedragen, voor de controle op het geldelijk beheer en de boekhouding;
 - e. het houden van een gedurig toezicht op al wat de stadsregio aangaat;
 - f. het behartigen van de belangen van de stadsregio bij hogere overheden en andere instellingen, diensten of personen, waarmee contact voor de stadsregio van belang is.
2. Het dagelijks bestuur oefent, indien het algemeen bestuur daartoe besluit en naar door deze te stellen regels, alsmede met in achtneming van het bepaalde in artikel 33 van de Wet gemeenschappelijke regelingen, de aan het algemeen bestuur toekomende bevoegdheden uit, met uitzondering van:

vervolg

- a. het vaststellen en wijzigen van de begroting;
- b. het vaststellen van de rekening;
- c. het instellen en opheffen van takken van dienst;
- d. het heffen van belastingen.

Artikel 19 Medewerking

1. Wanneer medewerking aan de uitvoering van wetten, algemene maatregelen van bestuur en provinciale verordeningen aan de orde is, wordt deze medewerking verleend door het dagelijks bestuur, tenzij deze uitdrukkelijk van het algemeen bestuur of de voorzitter wordt gevraagd.
2. De medewerking bestaande uit het maken van verordeningen wordt evenwel verleend door het algemeen bestuur, tenzij deze uitdrukkelijk van het dagelijks bestuur of van de voorzitter wordt gevraagd.

Artikel 20 Informatie en verantwoording

1. Het dagelijks bestuur en elk van zijn leden geeft het algemeen bestuur de door één of meer leden daarvan gevraagde inlichtingen, waarvan het verstrekken niet in strijd is met het openbaar belang.
2. Het dagelijks bestuur en elk van zijn leden legt op verzoek van het algemeen bestuur verantwoording af over het door het dagelijks bestuur of door hem of haar gevoerde bestuur.
3. Het algemeen bestuur kan een lid van het dagelijks bestuur ontslaan als deze het vertrouwen van het algemeen bestuur niet meer bezit. Daarbij wordt gehandeld conform artikel 49, tweede volzin, van de Gemeentewet. Artikel 50 van de Gemeentewet is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 21 Verslag aan algemeen bestuur

1. Het dagelijks bestuur biedt het algemeen bestuur jaarlijks vóór 1 juli ter vaststelling een verslag aan van de werkzaamheden van het regionaal openbaar lichaam over het afgelopen jaar.
2. Het dagelijks bestuur zendt het verslag binnen veertien dagen na de vaststelling aan de raden van de deelnemende gemeenten en aan gedeputeerde staten.

HOOFDSTUK 6: DE VOORZITTER

Artikel 22 Verkiezing

1. De voorzitter van het algemeen bestuur is afwisselend de burgemeester van de gemeente Arnhem en de burgemeester van de gemeente Nijmegen.
2. De voorzitter van het algemeen bestuur is tevens voorzitter van het dagelijks bestuur.
3. De voorzitter wordt aangewezen door het algemeen bestuur voor een termijn van 2 jaar, behoudens het bepaalde in artikel 24 lid 3.
4. De voorzitter heeft geen stemrecht in het algemeen bestuur en het dagelijks bestuur.

Artikel 23 De taken en bevoegdheden van de voorzitter

1. De voorzitter is belast met de leiding van de vergaderingen van het algemeen bestuur en het dagelijks bestuur.
2. Bij afwezigheid of ontstentenis van de voorzitter wordt hij vervangen door de plaatsvervangend voorzitter aan te wijzen door het dagelijks bestuur uit zijn midden.
3. De voorzitter tekent de stukken die van het algemeen bestuur en het dagelijks bestuur uitgaan.
4. De voorzitter vertegenwoordigt de stadsregio in en buiten rechte. Hij kan deze vertegenwoordiging aan een door hem aan te wijzen gemachtigde opdragen.
5. Indien de voorzitter behoort tot het bestuur van een deelnemende gemeente die partij is in een geding waarbij het regionaal openbaar lichaam is betrokken, oefent een ander door het dagelijks bestuur aan te wijzen lid van dat bestuur de in het vierde lid bedoelde bevoegdheid uit.

Artikel 24 Informatie en verantwoording

1. De voorzitter geeft aan het algemeen bestuur de door één of meer leden daarvan gevraagde inlichtingen, waarvan het verstrekken niet in strijd is met het openbaar belang.
2. De voorzitter legt op verzoek van het algemeen bestuur verantwoording af over het door hem gevoerde beleid.
3. De voorzitter kan te allen tijde door het algemeen bestuur worden ontslagen.

vervolg

HOOFDSTUK 7: PERSONEEL EN ORGANISATIE

Artikel 25 De secretaris

1. De stadsregio heeft een kleine en flexibele ambtelijke organisatie, met aan het hoofd een secretaris.
2. Het algemeen bestuur beslist omtrent benoeming, schorsing en ontslag van de secretaris.
3. Het algemeen bestuur stelt voor de secretaris een instructie vast.
4. De secretaris staat het algemeen bestuur, het dagelijks bestuur en de voorzitter bij de uitoefening van hun taak terzijde. Hij is in de vergaderingen van het algemeen bestuur en het dagelijks bestuur aanwezig.
5. Het algemeen bestuur regelt de vervanging van de secretaris.
6. Alle stukken die van het algemeen bestuur en het dagelijks bestuur uitgaan worden door de secretaris mede ondertekend.
7. Het algemeen bestuur stelt de bezoldiging van de secretaris vast.

Artikel 26 De formatie, organisatie en rechtspositie

1. De omvang en inrichting van de ambtelijke organisatie wordt, binnen de door het algemeen bestuur vastgestelde begroting, vastgesteld door het dagelijks bestuur.
2. Behoudens de secretaris worden de ambtenaren, alsmede het personeel werkzaam op arbeidsovereenkomst naar burgerlijk recht, benoemd, geschorst en ontslagen door het dagelijks bestuur.
3. Het algemeen bestuur stelt een verordening vast omtrent de ambtelijke organisatie.
4. Het algemeen bestuur regelt de rechtspositie van het personeel.
5. Voor de in het vorige lid bedoelde rechtspositie gelden, zolang het algemeen bestuur daarin niet zelf heeft voorzien, de rechtspositieregels van de vestigingsplaats.

HOOFDSTUK 8: HET UITVOERINGSBELEIDSPLAN EN DE UITVOERINGSAGENDA

Artikel 27 Uitvoeringsbeleidsplan

1. Het algemeen bestuur stelt een uitvoeringsbeleidsplan vast waarin het beleid dat het bestuur van het samenwerkingsverband voornemens is uit te voeren, in grote lijnen wordt aangegeven. Het algemeen bestuur kan een of meer onderdelen van het uitvoeringsbeleidsplan afzonderlijk vaststellen.
2. Het uitvoeringsbeleidsplan beslaat een periode van vier jaar. Jaarlijks kan het algemeen bestuur besluiten over bijstelling van het uitvoeringsbeleidsplan.

Artikel 28 Uitvoeringsagenda

1. Het algemeen bestuur stelt voor ieder jaar een uitvoeringsagenda vast, waarin de activiteiten van het samenwerkingsverband worden aangegeven. De uitvoeringsagenda bevat voorts in ieder geval een overzicht van de voor de verwezenlijking van de activiteiten benodigde financiële en personele middelen.
2. Voorafgaand aan de vaststelling van de uitvoeringsagenda voert het dagelijks bestuur overleg met (vertegenwoordigers van) de raden van de deelnemende gemeenten en stelt hen in de gelegenheid om hun zienswijze naar voren te brengen.
3. Na afloop van de realisatie van de jaarlijkse uitvoeringsagenda voert het dagelijks bestuur algemeen overleg met (vertegenwoordigers van) de raden van de deelnemende gemeente en stelt hen in de gelegenheid om hun zienswijze naar voren te brengen.

Artikel 29 Totstandkoming

De totstandkoming van het uitvoeringsbeleidsplan en de uitvoeringsagenda geschiedt op overeenkomstige wijze als in artikel 31 van deze regeling, voor de begroting is aangegeven.

vervolg

HOOFDSTUK 9: FINANCIËLE BEPALINGEN

Artikel 30 Administratie

1. Het algemeen bestuur stelt regels vast met betrekking tot de organisatie van de financiële administratie en van het beheer van vermogenswaarden van de stadsregio. Artikel 212, tweede lid van de Gemeentewet is van overeenkomstige toepassing.
2. Ten aanzien van de controle op de administratie en op het beheer van de vermogenswaarden is artikel 213, eerste en tweede lid, van de Gemeentewet van overeenkomstige toepassing.

Artikel 31 Begroting

1. Het algemeen bestuur stelt jaarlijks vóór 1 juli de begroting vast voor het eerstvolgende begrotingsjaar.
2. Het dagelijks bestuur zendt de ontwerpbegroting uiterlijk acht weken voor de voorgenomen datum van vaststelling door Het algemeen bestuur toe aan de raden van de deelnemende gemeenten. De ontwerpbegroting wordt gelijktijdig toegezonden aan de leden van het algemeen bestuur.
3. De raden van de deelnemende gemeenten kunnen omtrent de ontwerpbegroting het dagelijks bestuur van hun gevoelens doen blijken. Het dagelijks bestuur voegt de commentaren waarin dit gevoelens is vervat bij de ontwerp-begroting, zoals deze aan het algemeen bestuur wordt aangeboden.

Artikel 32 Verschuldigde bijdrage

1. In de begroting wordt aangegeven de naar raming door elke deelnemende gemeente voor het jaar, waarop de begroting betrekking heeft, verschuldigde bijdrage.
2. Voor de berekening van de in het vorige lid bedoelde bijdrage wordt uitgegaan van het inwonertal van de deelnemende gemeenten op 1 januari van het jaar, voorafgaande aan dat, waarvoor de bijdrage is verschuldigd. Voor het vaststellen van de aantallen inwoners worden de door het centraal bureau voor de statistiek vastgestelde bevolkingscijfers aangehouden.
3. De deelnemende gemeenten betalen bij wijze van voorschot jaarlijks vóór 16 januari en vóór 16 juli telkens de helft van de in het eerste lid bedoelde bijdrage.

Artikel 33 Vaststelling begroting

1. Van de vaststelling van de begroting wordt terstond mededeling gedaan aan de besturen van de deelnemende gemeenten, die ervoor zorgdragen dat het in deze begroting voor de gemeente als bijdrage in de kosten van het regionaal openbaar lichaam geraamde bedrag, in de gemeentebegroting wordt opgenomen.
2. Het dagelijks bestuur zendt de begroting binnen een maand na vaststelling aan gedeputeerde staten.
3. Met betrekking tot wijzigingen van de begroting zijn de voorgaande artikelen van deze paragraaf zoveel mogelijk van overeenkomstige toepassing.
4. De artikelen 192 en 208 tot en met 211 van de Gemeentewet zijn van overeenkomstige toepassing.
5. Van het bepaalde in het vierde lid kan worden afgeweken ten aanzien van begrotingswijzigingen die het totaalbedrag van de begroting en de gemeentelijke bijdragen niet aantasten, alsmede geen afwijking inhouden van het algemeen en financieel beleid.

Artikel 34 Verzoek aan GS

Wanneer aan het algemeen bestuur blijkt, dat de raad van een deelnemende gemeente niet voldoet of zal voldoen aan het gestelde in artikel 33, eerste lid van deze regeling, verzoekt het algemeen bestuur gedeputeerde staten over te gaan tot toepassing van artikel 194 van de Gemeentewet.

Artikel 35 Rekening

1. Van de rechtmatigheid en doelmatigheid van inkomsten en uitgaven van de stadsregio over het afgelopen jaar wordt door het dagelijks bestuur verantwoording afgelegd aan het algemeen bestuur onder overlegging van de door de ambtenaar, aangewezen bij de regels als bedoeld in artikel 30, overeenkomstig deze regels aangeboden rekening met de daarbij behorende bescheiden.

vervolg

2. Het dagelijks bestuur voegt daarbij een verslag van het onderzoek naar de deugdelijkheid van de jaarrekening, ingesteld door de deskundige, aangewezen op grond van de in artikel 30, tweede lid genoemde regels.

Artikel 36 Vaststelling rekening

1. Het algemeen bestuur onderzoekt jaarlijks de rekening over het afgelopen jaar zonder uitstel en stelt haar vóór 1 juli vast.
2. De rekening wordt binnen een maand met alle bijbehorende stukken aan gedeputeerde staten ter vaststelling aangeboden. Van de vaststelling doet het dagelijks bestuur mededeling aan de raden van de deelnemende gemeenten.
3. Met de vaststelling van de rekening verleent het algemeen bestuur het dagelijks bestuur tot décharge, behoudens later in rechte gebleken onregelmatigheden, ten aanzien van het daarin verwoorde financieel beheer.

Artikel 37 Bijdrage in rekening

1. In de rekening wordt het door elk van de deelnemende gemeenten over het betreffende dienstjaar werkelijk verschuldigde bedrag opgenomen.
2. Verrekening van het verschil tussen het op grond van artikel 32, tweede lid bepaalde en de werkelijk verschuldigde bijdrage vindt plaats terstond na de kennisgeving aan de deelnemende gemeenten van de vaststelling van de rekening.

Artikel 38 Fonds

Het algemeen bestuur kan besluiten tot de vorming van een fonds, strekkende tot het reserveren van andere dan gemeentelijke gelden. De met gelden in het fonds gekweekte rente wordt in dit fonds gestort. De begroting inzake de verrekening met de gemeenten dient in verband hiermee hierop te worden ingericht.

HOOFDSTUK 11: GESCHILLENBEHANDELING

Artikel 39

Geschillen over de toepassing van de regeling, in de ruimste zin, tussen besturen van de deelnemende gemeenten of tussen besturen van één of meer gemeenten en het bestuur van de stadsregio, worden beslist door gedeputeerde staten.

HOOFDSTUK 12: TOETREDING, UITTREDING, WIJZIGING, OPHEFFING

Artikel 40 Toetreding en uittreding

1. Een gemeente kan toe- of uittreden krachtens daartoe strekkende besluiten van haar bestuursorganen.
2. De uittreding gaat in 1 jaar na het verstrijken van het jaar waarin het besluit tot uittreding is genomen.
3. De toetreding gaat in nadat het daartoe strekkende besluit van de bestuursorganen van de deelnemende gemeenten is genomen.
4. Het algemeen bestuur kan voorwaarden verbinden aan de toe- of uittreding.
5. Het algemeen bestuur kan de uitgangspunten voor de voorwaarden verbinden aan uittreding vastleggen in een uittredingsregeling.
6. Bij een gemeentelijke herindeling van één of meerdere deelnemende gemeenten zoals bedoeld in de Wet algemene regels herindeling kan het algemeen bestuur besluiten om een termijn vast te stellen die afwijkt van de in lid 2 genoemde termijn. Rechten en verplichtingen van de uittredende gemeente - voor herindeling - jegens het samenwerkingsverband, blijven gelden voor de toetredende gemeente na herindeling.

Artikel 41 Wijziging

1. De regeling kan worden gewijzigd bij daartoe strekkende besluiten van de bestuursorganen van tenminste tweederde van het aantal deelnemende gemeenten.

vervolg

2. De besluiten tot wijziging van de regeling worden gezonden aan gedeputeerde staten. De wijziging van de regeling treedt, tenzij in de besluiten anders is bepaald, in werking op de eerste dag nadat de besluiten daartoe zijn opgenomen in het register.

Artikel 42 Opheffing

1. Het dagelijks bestuur zendt, gehoord het algemeen bestuur, het voornemen tot liquidatie toe aan gedeputeerde staten. De regeling wordt, nadat het standpunt hierover van het algemeen bestuur ter kennis is gebracht van de gemeenteraden en de colleges van burgemeester en wethouders van alle deelnemende gemeenten, opgeheven bij daartoe strekkende besluiten van de bestuursorganen van alle deelnemende gemeenten. De besluiten tot opheffing van de regeling worden gezonden aan gedeputeerde staten.
2. De opheffing van de regeling treedt, tenzij in de besluiten daartoe anders is bepaald, in werking per 1 januari van het jaar volgend op de dag dat de besluiten daartoe zijn opgenomen in het register.
3. In geval van opheffing van de regeling besluit het algemeen bestuur tot liquidatie en stelt daarvoor de nodige regelen. Hierbij kan van de bepalingen van de regeling worden afgeweken.
4. Het liquidatieplan wordt door het algemeen bestuur, na raadpleging van de raden van de deelnemende gemeenten, vastgesteld.
5. Het liquidatieplan voorziet in de verplichting van de deelnemende gemeenten tot deelneming in de financiële gevolgen van de beëindiging van de regeling. Het liquidatieplan voorziet tevens in de verplichting van de deelnemende gemeenten tot het opstellen van een sociaal statuut, waarin de voorwaarden voor de overgang van het personeel van de stadsregio naar zijn rechtsopvolger en/of naar de deelnemende gemeenten wordt geregeld.
6. De organen van de stadsregio blijven, zo nodig, na het tijdstip van de beëindiging in functie totdat de liquidatie is beëindigd.

Artikel 43 Archief

1. Ten aanzien van de zorg en het beheer van de archiefbescheiden van de organen van de regeling alsmede ten aanzien van het toezicht op het beheer zijn de voorschriften van de gemeente Nijmegen van overeenkomstige toepassing.
2. De aan de uitvoering van het eerste lid verbonden kosten komen ten laste van de regeling.
3. Als beheerseenheden worden aangemerkt de door het dagelijks bestuur aangewezen organisatieonderdelen.

Artikel 44 Inwerkingtreding regeling

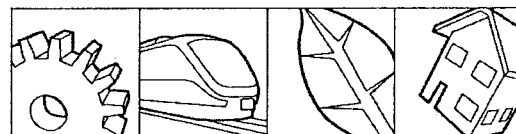
De regeling wordt aangegaan voor onbepaalde tijd en treedt in werking zodra deze is opgenomen in het register zoals bedoeld in artikel 27 van de wet. De besturen van de deelnemers dragen op de gebruikelijke wijze zorg voor de bekendmaking van de regeling.

Artikel 45 Overgangsrecht

Alle feitelijke en rechtshandelingen die zijn verricht door de Stadsregio Arnhem Nijmegen zoals die gold voor de datum van inwerkingtreding worden aangemerkt als handelingen van de Stadsregio Arnhem Nijmegen zoals vastgelegd in deze regeling.

Artikel 46 Citeertitel

De regeling kan worden aangehaald als "gemeenschappelijke regeling Stadsregio Arnhem Nijmegen".



STADSREGIO

ARNHEM NIJMEGEN

GEMEENSCHAPPELIJKE REGELING STADSREGIO ARNHEN NIJMEGEN

ALGEMENE TOELICHTING

De gemeenschappelijke regeling Regionaal Openbaar Lichaam Arnhem Nijmegen is in werking getreden op 22 februari 1995. Na de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr), de afschaffing van de Wgr-plus, zijn de bepalingen rondom de Plusregio's niet meer van toepassing. Dat vraagt om een heroriëntatie van de samenwerking in de stadsregio Arnhem Nijmegen.

In de nieuwe gemeenschappelijke regeling Stadsregio Arnhem Nijmegen willen de 21 (en na gemeentelijke herindeling 19) gemeenten zorgen voor afstemming op actuele strategische thema's. Het gaat met name om het scheppen en behouden van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven en inwoners, om kennisontwikkeling en mobiliteit. Uitgangspunt is een flexibele organisatie met flexibele doelen op basis van het subsidiariteitsprincipe: zelfstandig doen wat kan, samenwerken waar dit noodzakelijk is.

THEMA'S VAN SAMENWERKING

Mobiliteit

De regionale samenwerking op het gebied van mobiliteit heeft veel meerwaarde. Op de drie hoofdthema's, concessie openbaar vervoer, fiets- en mobiliteits- & verkeersmanagement blijft samenwerking op de schaal van de stadsregio noodzakelijk. Dit om de bereikbaarheid en daarmee de economische kracht van onze regio te blijven versterken en borgen. Na de intrekking van de Wgr-plus gaat de provincie als concessieverlener optreden, waarmee zij de rol en taak van de "oude" stadsregio op dit vlak overneemt. De Provincie wordt verantwoordelijk voor de hoofdstromen van het vervoer (het lijngebonden openbaar vervoer) en de gemeenten worden verantwoordelijk voor de 'basismobiliteit'. Daarmee worden bedoeld de kleinschalige lokale vervoersvoorzieningen (zoals buurtbussen) en het doelgroepenvervoer (zoals de Stadsregiotaxi). Het blijft van belang om in de toekomst in de regio gezamenlijk mobiliteitsbeleid vast te stellen en dat gezamenlijk uit te voeren. Dit ook om de strategische, agenderende rol richting de provincie en het rijk op mobiliteit te kunnen blijven vervullen, zeker gezien de opvatting van de provincie aangaande de rol van de gemeenten in de 'basismobiliteit'.

Wonen

Afstemming over woningbouwprogrammering tussen gemeenten is noodzakelijk. Deze behoefte aan afstemming is het grootst waar de samenhang het grootst is: op subregionaal niveau in Arnhem e.o., het Rijk van Nijmegen en de Liemers. Ook waar die gebieden samenkomen, in het middengebied met de drie grote VINEX-locaties, is afstemming van grote meerwaarde. Voor een goede afstemming van het woningbouwprogramma met andere partijen (ook gemeenten onderling) is goede inhoudelijke informatie noodzakelijk. Deels doet ieder dit voor zich, maar de vergelijkende component van onderzoek en afstemming op regionaal niveau schept hier meer duidelijkheid in en moet gecontinueerd worden. Zowel de beide grote steden als het ommeland hebben een eigen identiteit en aantrekkingskracht op de woningmarkt. Deze is voor een belangrijk deel complementair, maar soms ook concurrerend. Mensen die op zoek gaan naar een passende woning doen dit namelijk niet alleen binnen de gemeentegrenzen maar ook daarbuiten.

Afstemming en kennisontwikkeling is ook in de relatie met de provincie van belang. De provincie Gelderland heeft een formele rol in de gemeentelijke woningbouwprogramma's. In het Kwalitatief WoningbouwProgramma (KWP) legt de provincie de kwantitatieve kaders voor de gemeentelijke programmering vast op regionaal niveau voor de zes Wgr-regio's en vraagt de samenwerkende gemeenten dit verder samen in te vullen. Gezamenlijk kunnen we een krachtige sparringpartner vormen voor de provincie en zelf met onderling afgestemde oplossingen voor problemen komen. Zonder regionale afstemming zullen gemeenten rechtstreeks zaken moeten doen met de provincie en wordt de vrijheid om binnen de regio tussen gemeenten af te stemmen beperkt.

Daarnaast is de stadsregio verantwoordelijk voor het systeem van de toewijzing van de sociale huurwoningen in de vorm van de regionale huisvestingsverordening. De verordening vergt de nodige specialistische kennis over de wet- en regelgeving van volkshuisvesting.

vervolg

Duurzame ruimtelijk-economische ontwikkeling

Er is behoefte aan een overlegplatform van gemeenten in de stadsregio om op strategisch niveau het aantrekkelijke vestigingsklimaat in de regio te faciliteren: de ruimtelijk-economische opgaven en de duurzaamheidsopgaven. De juridische instrumenten voor de ruimtelijke kaders voor detailhandel, bedrijventerreinen, logistiek en aanpak leegstand worden formeel vastgesteld in beleidskaders door de provincie. Strategische afstemming van economisch beleid, penvoering en een aanjaagfunctie op stadsregionaal niveau zorgen voor eenduidige inbreng van de visie van 21 gemeenten en bundeling van zeggingskracht in deze provinciale trajecten.

De opgave van de energietransitie is een onderwerp dat raakt aan allerlei publieke taken als het openbaar vervoer, gemeentelijk vastgoed en scholen, verkeersstromen, woningbouw en -renovatie, energievoorziening op bedrijventerreinen en windmolens. De samenwerking in regionaal verband is van de grond gekomen door initiatieven vanuit de Milieusamenwerking Regio Arnhem (MRA) en de Milieusamenwerking en Afvalverwerking Regio Nijmegen (MARN). Via een programma als De Groene Kracht (het huidige energie en klimaatprogramma van de stadsregio) kan samenwerkingsvoordeel worden behaald doordat geput kan worden uit gedeelde expertise. Ook voor vrijetijdseconomie en toerisme kan samenwerking met partners meerwaarde hebben zoals bij de internationale "Liberation Route", het Vrijheidsmuseum en het programma "Rond de Rivieren", allen gericht op het versterken van het vestigingsklimaat.

Lobby en het verwerven van externe middelen

De beïnvloeding van het beleid van andere overheden (provincie, Rijk en Europa) vraagt om een gezamenlijk optrekken waardoor voldoende kritische massa bereikt wordt. De lobby is facetbeleid of het nu gaat om het bestuurlijk overleg MIRT of over het naar de regio halen van een groot Europees evenement als Velocity. De lobby, ook het deel dat gericht is op het verwerven van externe geldstromen, betreft meer dan alleen de economische ontwikkeling; ook op het vlak van bijvoorbeeld duurzaamheid, social inclusion, onderwijs en cultuur kunnen en moeten de regionale belangen waar mogelijk gezamenlijk behartigd worden.

Bureau Brussel, de voorpost van de Stadsregio bij de Europese Unie, werkt daarom niet alleen voor de stichting Triple Helix maar ook voor de deelnemende gemeenten, en maakt onderdeel uit van de wgr-organisatie.

Hieronder wordt een toelichting per hoofdstuk en daar waar nodig per artikel gegeven.

Hoofdstuk 1: Algemene bepalingen

In dit hoofdstuk wordt een aantal veel gebruikte begrippen gedefinieerd. Daarbij zijn de wettelijk verplichte typeringen opgenomen

Hoofdstuk 2: Het regionaal openbaar lichaam

In dit hoofdstuk worden enige algemene bepalingen over de rechtsvorm, de omvang van het gebied en de bestuursorganen opgenomen. Dit zijn bepalingen die ingevolge de Wet Gemeenschappelijke Regelingen verplicht zijn.

Het bestuur van de regeling bestaat uit het algemeen bestuur, het dagelijks bestuur, en de voorzitter.

Hoofdstuk 3: Doelstelling, taken en bevoegdheden

In dit hoofdstuk wordt de doelstelling van de stadsregio aangegeven en de taken en bevoegdheden die nodig zijn om die doelstelling te bereiken.

Ten aanzien van de taken en bevoegdheden van de stadsregio valt een onderscheid te maken in een drietal categorieën.

De categorie onder 4a. bestaat voornamelijk uit taken uit het basispakket van de stadsregio.

Onder artikel 4 lid 1 onder b. kunnen onder meer de Wgr-taken die de gemeenten wensen over te dragen aan de stadsregio worden gebracht.

De in artikel 4 lid 1 onder c. genoemde taken betreffen taken die door provincie of rijk aan de stadsregio worden overgedragen, bijvoorbeeld in het kader van decentralisatie of medebewind.

In artikel 4 lid 1 onder d. is de samenwerking in de Triple Helix als taak benoemd.

Naast de taken uit het basispakket kunnen maatwerkafspraken worden gemaakt met deelnemende gemeente over extra taken. Dit om de nodige flexibiliteit aan het samenwerkingsverband te geven.

vervolg

Dat is geregeld in artikel 4 lid 2. Over de omvang en uitvoering van deze taken en die uit het basispakket worden afspraken vastgelegd in Dienstverleningsovereenkomsten (artikel 4 lid 3).

Bij de omschrijving van de taken komt een aantal begrippen terug die om nadere toelichting vragen:

- Huisvestingsverordening: de verordening die betrekking heeft op het in gebruik nemen of geven van woonruimte als bedoeld in hoofdstuk II Huisvestingswet, of met betrekking tot wijzigingen van de woonruimtevoorraad als bedoeld in hoofdstuk III Huisvestingswet, zoals als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van de Huisvestingswet.
- Regionaal volkshuisvestingsplan: plan dat op basis van regionaal (woning)behoefteonderzoek waarin mede in samenhang met de ruimtelijke aspecten aandacht besteedt aan de invulling (differentiatie en financieringscategorieën) van regionale woningbouwprojecten en de omvang daarvan.
- Regionale Nota Mobiliteit: richtinggevend en geïntegreerd plan met het oog op de bevordering van de bereikbaarheid en de leefbaarheid waarin in ieder geval zijn opgenomen: het fietsbeleid, het parkeerbeleid, het verkeersveiligheidsbeleid, het openbaar vervoerbeleid, het wegenbeleid, het locatiebeleid, het carpoolbeleid en het beleid inzake het goederenvervoer.

In artikel 5 wordt aangegeven welke bevoegdheden wel en welke niet worden overgedragen aan de stadsregio. De overdracht van bevoegdheden blijft beperkt tot die welke noodzakelijk zijn voor het uitvoeren van de taken. Een duidelijk voorbeeld is het vaststellen van de huisvestingsverordening. Normaal gesproken valt deze bevoegdheid toe aan de raden van de deelnemende gemeenten. In de voorganger van deze regeling was deze bevoegdheid door de wetgever opgedragen aan het openbaar lichaam.

Artikel 6: wijziging taken/bevoegdheden De regeling kent een tweetal artikelen die zich bezighouden met wijzigingen van de regeling. Een algemene regeling wordt gevonden in artikel 41. Artikel 6 is een specifiek artikel dat een enigszins afwijkende regeling geeft voor het geval de wijzigingen taken en/of bevoegdheden van de stadsregio betreffen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de verschillende in artikel 4 genoemde taken/bevoegdheden.

Hoofdstuk 4: Het Algemeen Bestuur

Artikel 7 geeft een regeling voor de wijze waarop het algemeen bestuur wordt samengesteld. De kring van personen waaruit de gemeenten hun vertegenwoordigers kunnen aanwijzen is in overeenstemming met de bepalingen van de Wet gemeenschappelijke regelingen. Gelet op het feit dat het hier gaat om een gemeenschappelijke regeling met zowel college- als raadbevoegdheden zijn zowel college- als raadsleden in principe en wettelijk benoembaar in het Algemeen Bestuur. Door de deelnemende gemeenten wordt echter het uitgangspunt gehanteerd dat het Algemeen Bestuur bestaat uit bestuurders van de deelnemende gemeenten, zijnde wethouders. De voorzitter is afwisselend de burgemeester van Arnhem of de burgemeester van Nijmegen, de voorzitter heeft geen stemrecht (zie verder artikel 22 tot en met 24). Er wordt tevens gewerkt met gewogen stemmen, naar rato van het aantal inwoners. Hierdoor houdt het Algemeen Bestuur een werkbare omvang. Verder wordt een overzicht toegevoegd van de stemverhouding na de herindeling van de gemeenten Millingen aan de Rijn, Ubbergen en Groesbeek.

vervolg

De weging van de stemmen is zoals gezegd gebaseerd op de inwonersaantallen:

Gemeente	aantal inwoners	percentage	weging stemmen	weging na correctie
Arnhem	149.827	19,71	20	21
Beuningen	25.324	3,33	3	3
Doesburg	11.537	1,52	2	2
Druten	18.203	2,39	2	2
Duiven	25.554	3,36	3	3
Groesbeek	19.009	2,50	3	3
Heumen	16.455	2,16	2	2
Lingewaard	45.818	6,03	6	6
Millingen aan de Rijn	5.924	0,78	1	1
Montferland	35.834	4,71	5	5
Mook en Middelaar	7.827	1,03	1	1
Nijmegen	166.382	21,89	22	21
Overbetuwe	46.531	6,12	6	6
Renkum	31.565	4,15	4	4
Rheden	43.679	5,75	6	6
Rozendaal	1.501	0,20	1	1
Rijnwaarden	10.968	1,44	1	1
Ubbergen	9.504	1,25	1	1
Westervoort	15.199	2,00	2	2
Wijchen	41.004	5,39	5	5
Zevenaar	32.405	4,26	4	4
totaal	760.050	100	100	100

Bron: CBS Demografische kerncijfers per gemeente 2013

In de artikelen 13 en 14 wordt het instellen van advies- en bestuurscommissies mogelijk gemaakt. Een bijzondere adviescommissie is die van lid 2 van artikel 13. In deze adviescommissie zijn raadsleden van de deelnemende gemeenten vertegenwoordigd en wordt nadere invulling gegeven aan de samenwerking met de raden. Op deze wijze worden de raden in de gelegenheid gesteld invulling te geven aan hun kaderstellende en controlerende rol.

De overige artikelen geven een aantal min of meer gebruikelijke bepalingen betreffende de werkwijze van het bestuur, de vergoedingen die kunnen worden toegekend en de wijze waarop informatie en verantwoording dient te worden afgelegd.

Hoofdstuk 5: Het Dagelijks Bestuur

Naast de voorzitter bestaat het Dagelijks Bestuur uit vijf andere leden, die door en uit het Algemeen Bestuur gekozen worden, met dien verstande dat:

- één van de leden afkomstig is van de gemeente Arnhem;
- één van de leden afkomstig is van de gemeente Nijmegen.

De overige artikelen in dit hoofdstuk bevatten de gebruikelijke bepalingen.

vervolg

Hoofdstuk 6: De voorzitter

In de Wgr-plus gemeenschappelijke regeling was het mogelijk om een onafhankelijk voorzitter van buiten de regio te benoemen. Deze mogelijkheid vervalt bij de afschaffing van de Wgr-plus. Voorgesteld wordt nu voor een termijn van twee jaar een voorzitter te benoemen en wel afwisselend de burgemeester van Arnhem dan wel de burgemeester van Nijmegen. De voorzitter heeft geen stemrecht.

Hoofdstuk 7: Personeel en organisatie

De artikelen met betrekking tot de secretaris en de ambtelijke organisatie spreken voor zich.

Hoofdstuk 8: Het uitvoeringsbeleidsplan en de uitvoeringsagenda

De gemeenten vinden het van belang om zowel de hoofdlijnen van het beleid over een periode van vier jaar, als de jaarlijkse uitvoeringsagenda vooraf te laten vaststellen in het Algemeen Bestuur. Beiden kunnen ook onderdeel vormen van de agenda van de adviescommissie met raadsleden (artikel 13 lid 2), waarmee raadsleden invloed kunnen uitoefenen op de totstandkoming van plan en agenda.

Hoofdstuk 9: Financiële bepalingen

Voor de bepalingen met betrekking tot de rekening en de begroting is grotendeels aansluiting gezocht bij de systematiek van de Gemeentewet, hetgeen ook blijkt uit de verwijzingen naar artikelen uit die wet die van toepassing worden verklaard. In artikel 35 is aangegeven dat de verantwoording zowel de rechtmatigheid als de doelmatigheid omvat.

Hoofdstuk 10: Geschillenbehandeling

In deze regeling worden geschillen omtrent de toepassing, in de ruimste zin, van een regeling tussen besturen van de deelnemende gemeenten of tussen besturen van één of meer gemeenten en het bestuur van de stadsregio, overeenkomstig het bepaalde in artikel 28 Wgr, beslist door Gedeputeerde Staten. Uiteraard blijft daarbij voorop staan dat de participerende gemeenten en de stadsregio in staat moeten zijn hun conflicten zelf op te lossen.

Hoofdstuk 11: Toetreding, uittreding, wijziging, opheffing

Artikel 40

Om vooraf duidelijkheid te geven over de uitgangspunten over de uittreding kan het Algemeen Bestuur een uitredingsregeling vaststellen.

Artikel 43:

In die gevallen waarin gemeenten op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen een samenwerking aangaan, dient op grond van artikel 40, eerste lid van de Archiefwet 1995 in de regeling een voorziening opgenomen te worden omtrent de zorg voor de archiefbescheiden voor bij de regeling ingestelde openbare lichamen of gemeenschappelijke organen. De voorziening dient zoveel mogelijk in overeenstemming met de Archiefwet te worden getroffen. De eenvoudigste weg is het van overeenkomstige toepassing verklaren van de Archiefverordening van de gemeente van vestiging. Dit is in artikel 43 verwoord.

Regeling Richtlijnen uittreding

Gemeenschappelijke Regeling

STADSREGIO ARNHEM NIJMEGEN

Inleiding

Deze nadere Regeling, vastgesteld door het Algemeen Bestuur, is de uitwerking van artikel 45 van de Gemeenschappelijke regeling stadsregio Arnhem Nijmegen (Stadsregio).

Hieronder wordt een aantal algemene uitgangspunten geformuleerd op het gebied van de te volgen procedure en de uitgangspunten voor het berekenen van de uittredingskosten.

PARAGRAAF 1. PROCEDURE VAN UITTREDING

1. De uittredende gemeente maakt bij het algemeen bestuur van Stadsregio kenbaar te willen uittreden uit de Gemeenschappelijke Regeling of één of meer specifieke module(s). Dit is de start van deze Regeling.
2. Het algemeen bestuur van Stadsregio bevestigt de ontvangst daarvan schriftelijk en informeert vervolgens de gemeente dat zij kennis heeft genomen van het verzoek van deze gemeente.
3. De financiële, juridische, personele en organisatorische consequenties worden door Stadsregio in kaart gebracht. Bij het in kaart brengen van deze aspecten is een onafhankelijke deskundige betrokken.
4. Indien van toepassing worden de OR en het GO in de gelegenheid gesteld om hun bevoegdheden ten aanzien van de gevolgen van de uittreding uit te oefenen.
5. Het algemeen bestuur van Stadsregio neemt een besluit over de financiële, juridische, personele en organisatorische consequenties, met in achtneming van de eventuele bijdrage van OR en het GO over de voorwaarden tot uittreding.
6. De hoogte van de uittredingskosten op basis van deze Regeling, wordt bij beschikking bekend gemaakt aan de gemeente met het verzoek tot uittreding. Deze brief gaat vergezeld van een rapport van feitelijke bevindingen, opgesteld door een accountant.
7. Vervolgens stelt Stadsregio een aanpassing van de Gemeenschappelijke Regeling Stadsregio op. Deze wordt ter vaststelling toegestuurd aan de colleges van de overige deelnemende leden van de Gemeenschappelijke Regeling. De besluitvorming heeft betrekking op aspecten van de nieuwe regeling en kan de uittreding van de uittredende gemeente niet blokkeren.
8. Een hiertoe door het algemeen bestuur van Stadsregio aangewezen gemeente, in casu de gemeente Nijmegen, (zie artikel 26 WGR) stuurt de hierboven genoemde

besluiten naar Gedeputeerde Staten van de Provincie Gelderland.

9. De colleges van de deelnemende gemeenten dragen op de gebruikelijke wijze zorg voor de bekendmaking van de uittreding, conform het gestelde in artikel 26 lid 2 WGR. De aanpassing van de Gemeenschappelijke Regeling gaat in op de feitelijke datum van uittreden.
10. Het algemeen bestuur neemt een besluit op het verzoek binnen 5 maanden na ontvangst van het verzoek. Het dagelijks bestuur kan de beslistermijn verdagen met maximaal 3 maanden.
11. De datum van uittreden uit de Stadsregio of uit één of meer specifieke module(s) is conform het gestelde in artikel 45 lid 2 van de Gemeenschappelijke Regeling niet eerder dan 1 jaar na het verstrijken van het jaar waarin het besluit tot uittreding is genomen.

PARAGRAAF 2. RICHTLIJN BEREKENING UITTREDINGSKOSTEN

1. Voor de berekening van de uittredingskosten en de betaling daarvan wordt aansluiting gezocht bij de termijn van de meerjarenbegrotingssystematiek (4 jaar). Er wordt vanuit gegaan dat het algemeen bestuur respectievelijk de overblijvende partijen dan voldoende de tijd hebben om zich aan te passen aan de gevolgen van de uittreding.
2. De Stadsregio doet redelijkerwijs al het mogelijke om de kosten voor de uittredende gemeente zo laag mogelijk te houden (geen nieuwe investeringsplannen, geen uitbouw formatie, etc.) .
3. De uittredingskosten voor de uittredende gemeente bedragen:
 - In het eerste jaar na uittreding 80% van de bijdrage van de betreffende gemeente aan de stadsregio;
 - In het tweede jaar na uittreding 60% van de bijdrage van de betreffende gemeente aan de stadsregio;
 - In het derde jaar na uittreding 40% van de bijdrage van de betreffende gemeente aan de stadsregio;
 - In het vierde jaar na uittreding 20% van de bijdrage van de betreffende gemeente aan de stadsregio.
4. Totdat de gemeente daadwerkelijk is uitgetreden, betaalt deze gemeente volledig mee en heeft deze gemeente alle rechten en plichten van een volwaardig lid.

5. De hoogte en de wijze van berekening van de uittredingskosten wordt ter toetsing voorgelegd aan een accountant die hierover zal rapporteren in rapport van feitelijke bevindingen.

PARAGRAAF 3. SLOTPARAGRAAF

Deze Regeling treedt na bekendmaking in werking.

Advies commissie publiekrechtelijke taken Stadsregio Arnhem Nijmegen
ter bespreking in de stuurgroep regionale samenwerking van 28 mei 2014
versie 10 juni 2014

Opdracht

De commissie publiekrechtelijke taken is ingesteld door de Stuurgroep regionale samenwerking om advies uit te brengen over welke publiekrechtelijke taken naar haar oordeel op de schaal van de regio Arnhem Nijmegen zullen moeten worden uitgevoerd. Naast een advies over de taken geeft de commissie een advies over de organisatievorm, bijbehorende middelen, de samenhang tussen de publiekrechtelijke taken en de Triple Helix samenwerking en democratische legitimatie. In deze notitie vindt u een samenvatting van het advies.

Leeswijzer

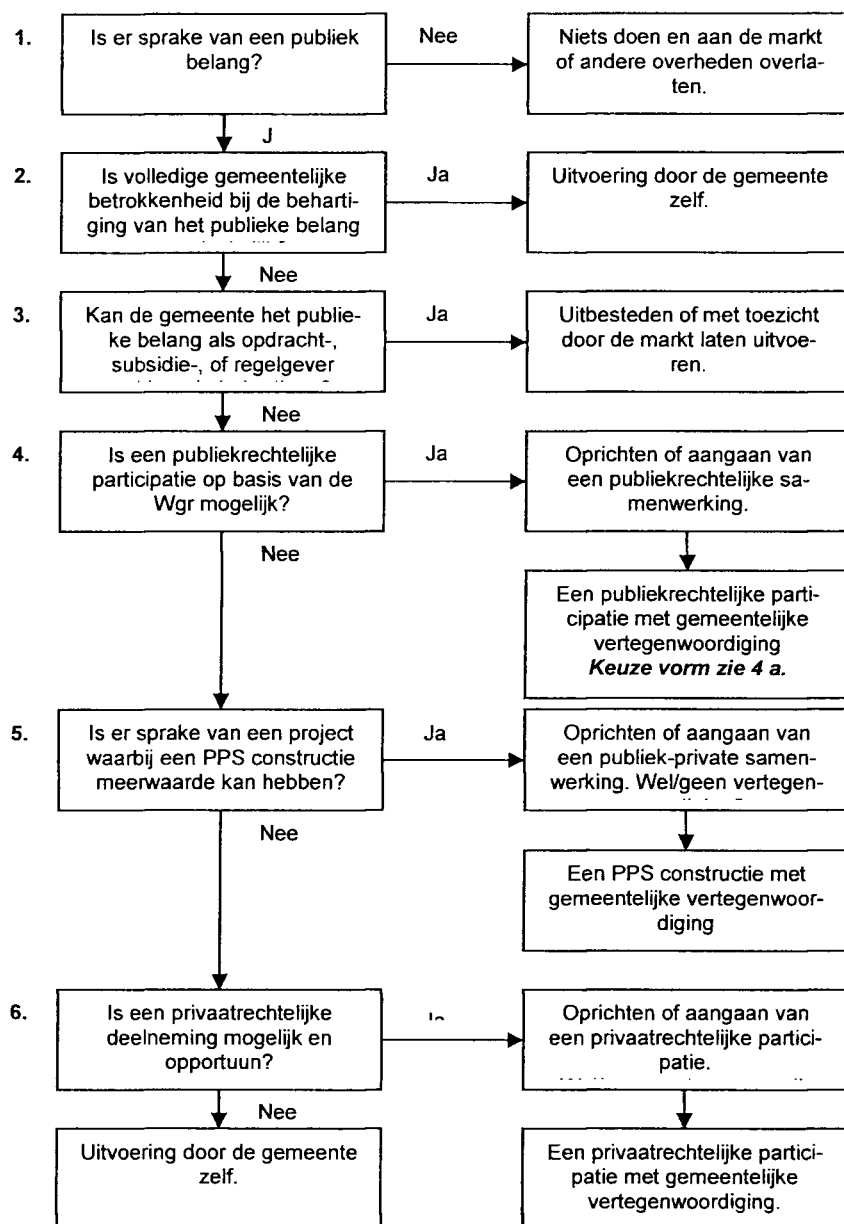
Om te komen tot dit advies heeft de commissie publiekrechtelijke taken heeft in de afgelopen periode een aantal inhoudelijke producten opgesteld. Allereerst een inhoudelijke verkenning van de toekomstige gezamenlijke opgaven voor deze regio en een analyse van de huidige taken van de stadsregio. Deze producten vindt u als bijlagen achter het advies.

Het advies kent de volgende indeling:

1. Samenvatting van de hoofdlijnen van het advies
2. Thema's van samenwerking
 - 2.1 Beknopte weergave conclusies analyse taken op het gebied van mobiliteit
 - 2.2 Beknopte weergave conclusies analyse taken op het gebied van wonen
 - 2.3 Beknopte weergave conclusie analyse taken op het gebied van (duurzame) economie
3. Schema en toelichting huidige taken van de stadsregio
4. Vervolgproces
5. Bijlagen:
 - A. Besliskader samenwerking;
 - B. Schema en toelichting huidige taken stadsregio;
 - E. Samenwerking op beleidsterrein wonen;
 - F. Samenwerking op beleidsterrein mobiliteit;
 - G. Samenwerking op beleidsterrein (duurzame) economie.

1. Samenvatting

Na de inhoudelijke verkenning van de toekomstige opgaven voor de 21 samenwerkende gemeenten in de regio en een analyse van de huidige taken van de stadsregio, zijn wij tot de conclusie gekomen dat ook in de (nabije) toekomst op de schaal van de stadsregio door gemeenten zal moeten worden samengewerkt. Deze samenwerking zal naar onze mening primair betrekking moeten hebben op (duurzame) economie, mobiliteit en wonen. Wij hebben ons vervolgens beraden over de juridische vormgeving van de toekomstige samenwerking. Hiervoor hebben wij het onderstaande besliskader samenwerking gehanteerd. De uitgebreide toelichting hierop vindt u in bijlage A.



Voor wat betreft de vorm kiezen wij voor een samenwerking op basis van een gemeenschappelijke regeling. De belangrijkste bijlage bij dit advies is dan ook een concept gemeenschappelijke regeling (bijlage B), waarin wij een aanzet geven voor de taken en structuur van het nieuwe regionale samenwerkingsverband. In de gemeenschappelijke regeling wordt ook de juridische basis gelegd voor de aanwijzing van de overheidsgeleding in de Triple Helix stichting. De ondersteuning geschiedt door een hoogwaardige, flexibele en compacte organisatie.

Hoe zien wij de toekomst van de regionale samenwerking?

“De Stadsregio Arnhem Nijmegen ondersteunt sterke gemeenten in een sterke regio.”

Wij zien hierbij een flexibele organisatie met flexibele doelen, die op actuele (strategische) thema's op de schaal van 21 (straks 19) gemeenten zorgt voor afstemming van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven en inwoners, kennisontwikkeling en mobiliteit. Dit op basis van het subsidiariteitsprincipe: zelfstandig doen wat kan, samenwerken waar dit noodzakelijk is. Anders dan de huidige situatie zullen we van een organisatie waar we gaan halen (subsidies) toegroeien naar een organisatie waar we meer brengen (gemeentelijk standpunten voor afstemming strategisch beleid), waarna we gezamenlijk lobbyen bij de provincie, het rijk en Europa.

2. Thema's van samenwerking

In ieder van de verkenningen over de eventuele meerwaarde van regionale samenwerking binnen de drie thema's gaan we in op de vragen: is er sprake van een regionale opgave, is het efficiënt om samen te werken en zo ja, op welke onderdelen en hoe stellen provincie en rijk zich op? Onze belangrijkste conclusies zijn hierna samengevat.

2.1 Beknopte weergave conclusies van analyse taken op het gebied van mobiliteit

Wij concluderen dat regionale samenwerking op het gebied van mobiliteit veel meerwaarde heeft. Op de drie hoofdthema's, concessie openbaar vervoer, fiets en mobiliteits- & verkeersmanagement is ook in de toekomst samenwerking op de schaal van de stadsregio noodzakelijk. Dit om de bereikbaarheid en daarmee de economische kracht van onze regio te blijven versterken en borgen. Na de voorgenomen intrekking van de Wgr-plus (die vooralsnog op zich laat wachten) gaat de provincie als concessieverlener optreden, waarmee zij de rol en taak van de huidige stadsregio op dit vlak overneemt. De Provincie Gelderland heeft zich uitgesproken voor een nieuwe denkklijn als het gaat om mobiliteit. In de statennotitie geeft zij aan dat de provincie verantwoordelijk wordt voor de hoofdstromen van het vervoer (het lijngebonden openbaar vervoer) en dat de gemeenten verantwoordelijk worden voor de 'basismobiliteit'. Daarmee worden bedoeld de kleinschalige lokale vervoersvoorzieningen (zoals buurtbussen) en het doelgroepenvervoer (zoals de Stadsregiotaxi). Wij zijn ervan overtuigd dat het van belang is ook in de toekomst in de regio gezamenlijk mobiliteitsbeleid vast te stellen en dat gezamenlijk uit te voeren. Dit ook om de strategische, agenderende rol richting de provincie en het rijk op mobiliteit te kunnen blijven vervullen, zeker gezien de nieuwe denkklijn van de provincie aangaande rol van gemeenten in de 'basismobiliteit'. Met de provincie zullen nadere financiële afspraken gemaakt moeten worden om te bezien of er net als in de andere regio's vanuit de provinciale BDU een vrij besteedbaar bedrag voor mobiliteitsprojecten in de regio kan worden gereserveerd. Gezien de omvang van de huidige BDU zou een budget van € 7,5 miljoen redelijk lijken; dit bedrag is overigens (exclusief de budgetten voor de stadsregiotaxi). Als economische top regio is een goede bereikbaarheid cruciaal, waarbij een internationaal evenement als "velocity 2017" een mooi uithangbord kan zijn voor de regio.

2.2 Beknopte weergave conclusies van analyse taken op het gebied van wonen

Zowel de beide grote steden als het ommeland hebben een eigen identiteit en aantrekkingskracht op de woningmarkt. Deze is voor een belangrijk deel complementair, maar soms ook concurrerend. Mensen die op zoek gaan naar een passende woning doen dit namelijk niet alleen binnen de gemeentegrenzen maar ook daarbuiten. Daarom concluderen wij dat afstemming over woningbouwprogrammering tussen gemeenten noodzakelijk is. Deze is het grootst waar de samenhang het grootst is: op subregionaal niveau in Arnhem e.o., het Rijk van Nijmegen en de Liemers. Ook waar die gebieden samenkomen, in het middengebied met de drie grote VINEX-locaties, is afstemming van grote meerwaarde. Voor een goede afstemming van het woningbouwprogramma met andere partijen (ook gemeenten onderling) is goede inhoudelijke informatie noodzakelijk. Deels doet ieder dit voor zich, maar de vergelijkende component van onderzoek en afstemming op regionaal niveau schept hier meer duidelijkheid in en moet gecontinueerd worden.

Afstemming en kennisontwikkeling is ook in de relatie met de provincie van belang. De provincie Gelderland heeft namelijk een formele rol in de gemeentelijke woningbouwprogramma's. In het Kwalitatief WoningbouwProgramma (KWP) legt de provincie de kwantitatieve kaders voor de gemeentelijke programmering vast op regionaal niveau voor de zes Wgr-regio's en vraagt de samenwerkende gemeenten dit verder samen in te vullen. Gezamenlijk kunnen we een krachtige sparringpartner vormen voor de provincie en zelf met onderling afgestemde oplossingen voor problemen komen. Zonder regionale afstemming zullen gemeenten rechtstreeks zaken moeten doen met de provincie en wordt de vrijheid om binnen de regio tussen gemeenten af te stemmen beperkt.

Daarnaast is de stadsregio vanuit de Wgr-plus wetgeving verantwoordelijk voor het systeem van de toewijzing van de sociale huurwoningen in de vorm van de regionale huisvestingsverordening. De verordening vergt de nodige specialistische kennis over de wet- en regelgeving van volkshuisvesting. Door het gezamenlijk opstellen van woonruimteverdeelregels met de corporaties in de regio wordt door alle 21 gemeenten capaciteit, tijd en geld bespaard. Continueren van gezamenlijke uitvoering van woonruimteverdeling op vrijwillige basis na de afschaffing van de Wgr-plus en afstemming van woningbouwprogrammering is in onze ogen dan ook gewenst.

2.3 Beknopte weergave conclusies van analyse taken op het gebied van (duurzame) economie

Wij concluderen dat er voor (duurzame) economie ook een aantal opgaven is dat in een publiekrechtelijke samenwerkingsconstructie moet worden opgepakt om het aantrekkelijke vestigingsklimaat in de regio te faciliteren: de ruimtelijk-economische opgaven en de duurzaamheidsopgaven. Er is behoefte aan een overlegplatform van gemeenten in de stadsregio om op strategisch niveau de klokken tussen gemeenten zoveel mogelijk gelijk te zetten en samen kansen te benutten, zoals bijvoorbeeld voor "Horizon 2020" en "Gelderland International School". De juridische instrumenten voor de ruimtelijke kaders voor detailhandel, bedrijventerreinen, logistiek en aanpak leegstand worden formeel vastgesteld in beleidskaders door provincie. Strategische afstemming van economisch beleid, penvoering en een aanjaagfunctie op stadsregionaal niveau zorgen voor eenduidige inbreng van de visie van 21 gemeenten en bundeling van zeggingskracht in deze provinciale trajecten. De opgave van de energietransitie is een onderwerp dat raakt aan allerlei publieke taken als het openbaar vervoer, gemeentelijk vastgoed en scholen, verkeersstromen, woningbouw en -renovatie, energievoorziening op bedrijventerreinen en windmolens. De huidige samenwerking in regionaal verband is van de grond gekomen door initiatieven vanuit de Milieusamenwerking Regio Arnhem (MRA) en de Milieusamenwerking en Afvalverwerking Regio Nijmegen (MARN). De commissie publiekrechtelijke taken is van mening dat via een programma zoals De Groene Kracht (het huidige energie en klimaatprogramma van de stadsregio) samenwerkingsvoordeel kan worden behaald doordat geput kan worden uit gedeelde expertise. Ook voor vrijetijdseconomie en toerisme kan samenwerking met partners meerwaarde hebben zoals bij de internationale "Liberation Route", het Vrijheidsmuseum en het programma "Rond de Rivieren", allen gericht op het versterken van het vestigingsklimaat.

Andere aspecten van economie en het versterken van het vestigingsklimaat komen in de commissie Triple Helix (zoals de lobby, de gemeenschappelijke positionering, Bureau Brussel, promotie en marketing van de stadsregio samen met kennisinstellingen en het bedrijfsleven) aan de orde en dienen in een overkoepelend voorstel verder met het bovenstaande in samenhang te worden gebracht.

3. Huidige taken van de stadsregio

Van de huidige taken van de stadsregio op de drie hierboven beschreven hoofdthema's is het grootste deel van deze taken reeds aan de orde geweest. Belangrijk is aandacht te hebben voor de lopende subsidieprogramma's waaruit in de afgelopen jaren middelen zijn verworven en die na 1-1-2015 (in ieder geval tijdelijk) gecontinueerd moeten worden. Te weten het regiocontract met de provincie Gelderland, het Eureka programma met geld uit EFRO en het Nationaal programma Luchtkwaliteit (NSL). Ook voor de webportal Arnhem Nijmegen City Region geldt een subsidieverplichting om deze te continueren tot 2017. De huidige taken van Bureau Brussel worden naar verwachting ondergebracht in de Triple Helix organisatie. Voor een nader beeld verwijzen wij u naar bijlage D, schema en toelichting huidige taken van de stadsregio.

4. Vervolgproces

In de concept gemeenschappelijke regeling doen wij een voorstel over hoe de samenwerking naar ons idee het beste gestalte kan krijgen. Ook voor de vaststelling van de overheidsafvaardiging voor de op te richten Triple Helix board is een voorstel in de gemeenschappelijke regeling opgenomen. Wij gaan ervan uit dat u dit advies, met de gemeenschappelijke regeling en het advies van de commissie Triple Helix tot één overall voorstel samenvoegt en voorlegt aan de gemeenteraden en de Stadsregioraad. Wij wensen u veel succes met het zetten van deze vervolgstap.

De voorzitter van de commissie publiekrechtelijke taken,
J.P. Gebben

Bijlage A

Besliskader samenwerking in verbonden partijen door gemeenten

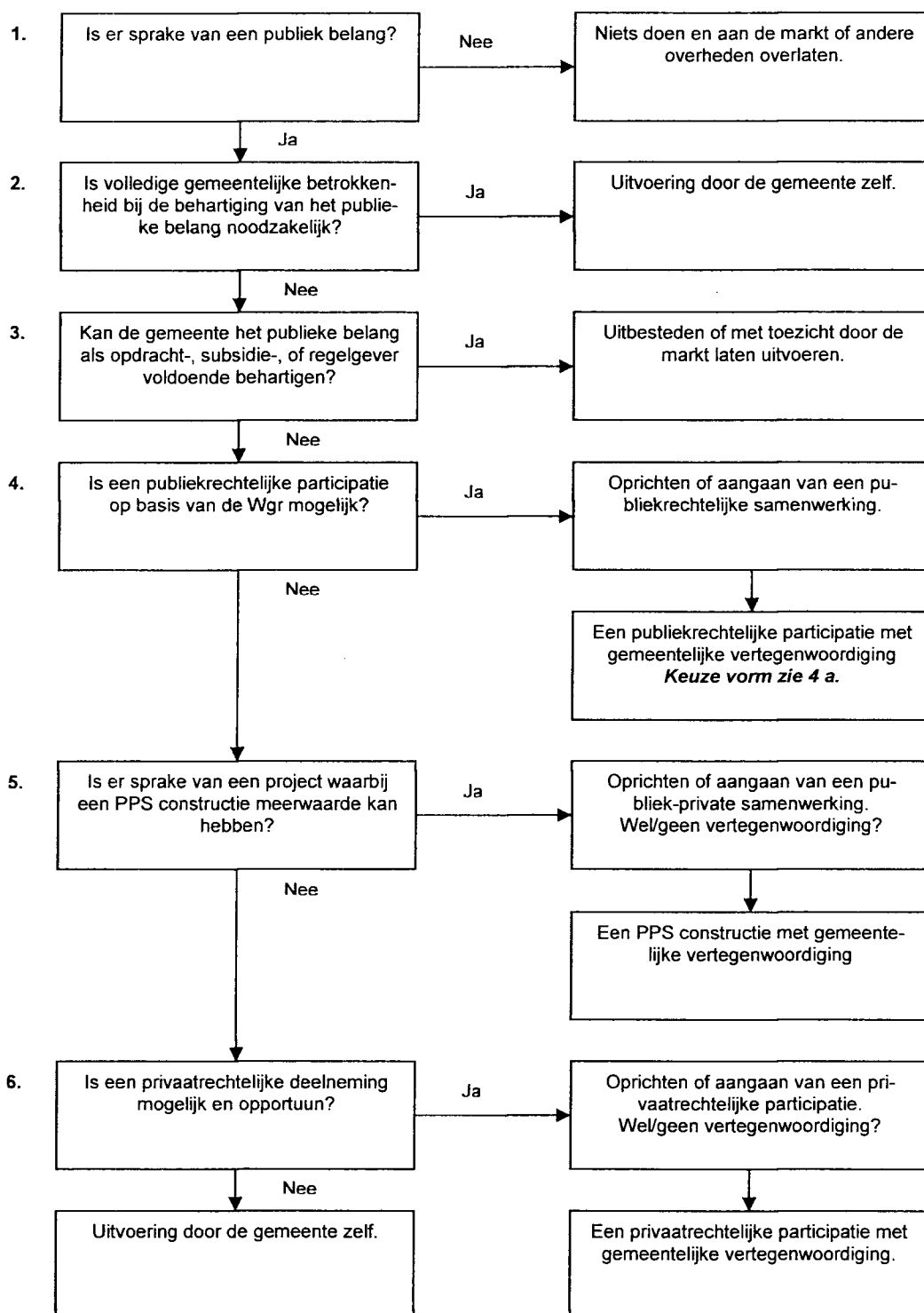
1.1 Inleiding

Doel van het besliskader is te komen tot een verantwoord besluit over samenwerking door deelname aan een verbonden partij. Bij het samenwerken door deelnemen aan een verbonden partij staat de vraag centraal of dit de meest geëigende vorm is om de doelstellingen van de gemeente te realiseren: is er sprake van een publiek belang? Of en in hoeverre van de constructie gebruik gemaakt dient te worden is een keuze die afhangt van onze bestuurlijke afwegingen. Om deze afweging vorm te geven, is hier een besliskader beschreven. Bij iedere volgende stap in het model staat de gemeente voor de keuze voor een samenwerkingsvorm die verder van de gemeente af komt te staan. Hoe verder de stap in het model, hoe meer er geregeld moet worden met betrekking tot de volgende aspecten:

- de mate van waarborging van de democratische legitimatie, van de controle en van de beïnvloeding;
- de wijze van sturing;
- de realisatie van gemeentelijke doelstellingen;
- de verdeling van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden;
- de inzichtelijkheid en beheersbaarheid van de (financiële) risico's.

1.2 Besliskader en afwegingen

In deze paragraaf wordt het schema in de volgorde van de gepresenteerde stappen toegelicht.



Stap 1: Publiek belang

De vraag wat er onder publiek belang wordt verstaan, is niet in het algemeen te beantwoorden. Er is geen eenduidige definitie van het begrip 'publiek belang'. Het begrip is bovendien voortdurend aan veranderende inzichten over rol en taak van de overheid onderhevig. In het rapport 'Het borgen van publiek belang' geeft de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR) aan dat het antwoord op deze vraag primair van politiek/ideologische aard is en daarom door de gemeente zelf moet worden gegeven.

Het rapport van de WRR uit 2000 is nog steeds actueel en richtinggevend.

De WRR onderscheidt maatschappelijke en publieke belangen. Belangen zijn maatschappelijke belangen als de behartiging daarvan voor de samenleving als geheel gewenst is. De behartiging van maatschappelijke belangen kan zowel door de gemeente als door een private rechtspersoon plaatsvinden. Niet altijd is de betrokkenheid van de overheid een vereiste. De markt kan ook een maatschappelijk belang behartigen. Wanneer de betrokkenheid van de overheid vereist is, is er volgens de WRR sprake van een publiek belang.

Wanneer er géén sprake is van een publiek belang of van een publiek belang dat niet door de gemeente behartigd kan worden, wordt de uitvoering van het belang aan de markt of andere overheden overlaten.

Als de gemeente wel een rol heeft, volgt stap 2.

Stap 2: Gemeentelijke betrokkenheid

Voor volledige gemeentelijke betrokkenheid kunnen verschillende redenen zijn. Een aantal voorbeelden:

- Een wettelijke verplichting om een taak intern door de gemeente uit te voeren;
- Het uitvoeren van een bepaalde taak is van strategisch belang voor de gemeente;
- Door de hoge risico's en onzekerheden met betrekking tot de uit te voeren taak is het uitbesteden van de taak niet mogelijk of alleen tegen hoge kosten.
- Hier kan ook expliciet naar voren komen dat de gemeente een taak in regionaal verband moet uitvoeren, bijvoorbeeld een werkbedrijf, veiligheidsregio of uitvoeringsdienst.

Als bij de behartiging van het publieke belang volledige gemeentelijke betrokkenheid noodzakelijk is, zal de activiteit binnen de gemeente worden ondergebracht en door de gemeente zelf worden uitgevoerd. Dit geldt niet als er een wettelijke verplichting geldt tot regionale samenwerking.

Is er geen reden voor 100% betrokkenheid, dan volgt stap 3.

Stap 3: De gemeente als opdracht-, subsidie- of regelgever

Uitgangspunt is dat de publieke taak bij voorkeur door de gemeente in de hoedanigheid van publiekrechtelijke rechtspersoon behartigd wordt. Dat hoeft niet te betekenen dat alles intern wordt uitgevoerd. Daarbij bestaan drie opties:

- Uitvoering in te kopen bij externe uitvoerders op basis van privaatrechtelijke overeenkomsten. Bijvoorbeeld: goederen, bouwprojecten of diensten. In deze gevallen fungeert de gemeente als opdrachtgever;
- Uitvoering door derden met subsidies op basis van gemeentelijke subsidievoorwaarden. Bijvoorbeeld: bijdragen aan sport, kunst en cultuur;
- De inzet van de publiekrechtelijke bevoegdheid van de gemeente als regelgever door middel van voorschriften betreffende de uitvoering van een publieke taak en de handhaving van deze voorschriften door middel van toezicht (bijvoorbeeld: kinderopvang).
- Als een gemeente verplicht een taak in regionaal verband moet uitvoeren, komt hier naar voren dat de uitvoering niet aan de markt kan worden overgelaten.

Indien volledige gemeentelijke betrokkenheid bij de behartiging van het publieke belang niet noodzakelijk is en de gemeente het publieke belang als opdracht-, subsidie- of regelgever voldoende kan behartigen, dan kan de taak worden uitbesteed of met toezicht door de markt worden uitgevoerd. Bovenstaande gaat niet op als er een verplichting geldt voor regionale samenwerking.

Als de gemeente het publieke belang als opdracht-, subsidie-, of regelgever niet voldoende kan behartigen volgt stap 4.

Stap 4 tot en met Stap 6: algemene overwegingen voorafgaand aan vormen van samenwerking

Bij de afwegingen die bij de vorige stappen zijn gemaakt, is nog geen keuze gemaakt voor een vorm van deelname in een verbonden partij.

De keuze voor een publiekrechtelijke dan wel een privaatrechtelijke samenwerkingsvariant is niet geheel vrij. Belangrijk uitgangspunt bij deze keuze is de mogelijkheid om overheidsinvloed uit te oefenen en invulling te geven aan democratische controle teneinde publieke belangen te borgen. Bovendien geeft wet- en regelgeving aan, dat de overheid bij zijn taakvervulling alleen gebruik mag maken van de privaatrechtelijke weg als dat geen onaanvaardbare doorkruising is van de publiekrechtelijke weg. Soms zal die doorkruising gemakkelijk zijn vast te stellen, zeker als de wet met zoveel woorden aangeeft welke publiekrechtelijke instrumenten de overheid dient in te zetten. Soms is het veel moeilijker vast te stellen of de wet een keuze aan de overheid heeft gelaten.

Publiekrechtelijke samenwerking kan ook nadelen met zich meebrengen. Ten opzichte van privaatrechtelijke samenwerkingsvormen zal veelal sprake zijn van langere besluitvormingstrajecten. Tevens kan de invloed bij de samenwerking met bijvoorbeeld meerdere andere gemeenten beperkt zijn. Daarom is het van belang dat we een integrale afweging maken op de punten zoals gepresenteerd in het nu volgende kader.

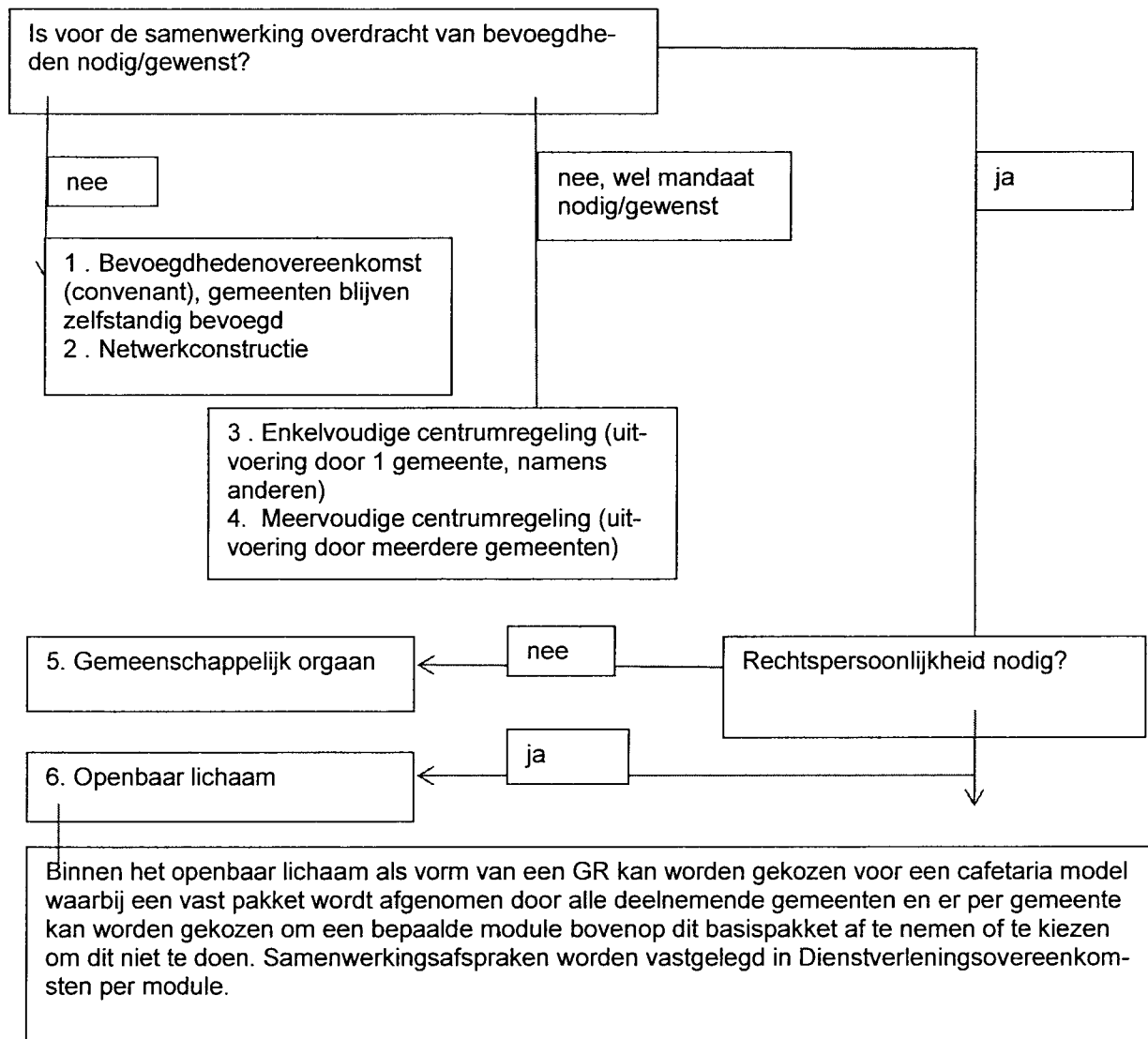
Aan de voorkeursvariant voor publiekrechtelijke samenwerking wordt de voorwaarde verbonden dat:

- de samenwerkingsvorm een extra bijdrage levert aan het publieke belang;
- democratische legitimiteit goed gewaarborgd is;
- voldoende invloed en/of sturing op de samenwerkingsvorm kan worden uitgeoefend;
- controle adequaat kan worden ingevuld.

Stap 4: Publiekrechtelijke deelneming (Wgr)

Voorafgaand aan de keuze voor publiekrechtelijke deelneming is bij stap 1 tot en met 3 bepaald, dat er sprake is van een publiek belang (stap 1) waarbij gemeentelijke betrokkenheid voor behartiging van het publieke belang niet noodzakelijk is (stap 2) en dit publieke belang niet voldoende door opdracht-, subsidie- of regelgeving kan worden behartigd (stap 3). Zoals gezegd heeft het bij de keuze voor een vorm van samenwerking onze voorkeur het publieke belang via het publiekrecht te behartigen. De Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) maakt dit mogelijk voor samenwerking tussen gemeenten en andere lagere overheden. Daarnaast biedt de Wgr een aantal waarborgen met betrekking tot verantwoording en politieke controle, die de privaatrechtelijke varianten (deze komen bij stap 5 en 6 aan de orde) niet vanzelfsprekend in zich dragen.

4 A. Keuze voor vorm van publiekrechtelijke samenwerking.



Stap 5: PubliekPrivate Samenwerking (PPS)

Deelname aan een PPS is deelname aan een vorm van privaatrechtelijke samenwerking.

Een PPS constructie kan in velerlei juridische entiteiten vorm krijgen. Ten aanzien van PPS geldt – vanwege het gedeeltelijk private karakter – in algemene zin de regel 'nee tenzij': uitgaande van een publiek belang moet de gemeentelijke betrokkenheid gewenst zijn. Bijzondere redenen om deel te nemen aan PPS kunnen liggen op het vlak van delen of verleggen van risico's, meerwaarde, slagvaardigheid, efficiëntiewinst (betere benutting van inzet en kwaliteit van marktpartijen) en effectiviteit (specifieke expertise, bijvoorbeeld wanneer de activiteiten marktgeoriënteerd zijn en in een meer marktgeoriënteerde setting moeten worden uitgevoerd).

Vervolgens wordt beoordeeld of en hoe een samenwerking met marktpartijen het risico kan verlagen door een grotere slagvaardigheid, efficiëntie en effectiviteit en of samenwerking de realisatie van het plan op een commerciële vastgoedmarkt beter uitvoerbaar maakt.

Soms kan het feit dat private belangen in een gebied erg versnipperd zijn – waardoor ieder voor zich de problematiek van een gebied niet zelf kan aanpakken – de aanleiding vormen om een samenwerking te initiëren. Herstructurering van winkels en andere economische functies kunnen ook een dergelijke aanleiding zijn. Het opzetten van een gezamenlijke ontwikkelingsmaatschappij voor een dergelijk project kan daarbij wellicht helpen.

Als de meerwaarde van de samenwerkingsoptie aantoonbaar minder risico oplevert, goedkoper in uitvoering is of kwalitatief tot een beter plan zal leiden, wordt eerst een samenwerkingsovereenkomst afgesloten waarin de grondslagen van de juridische entiteit wordt vastgelegd. Het op te richten bedrijf is een middel om tot een praktische uitvoering van het project te komen.

Indien er sprake is van een project waarbij een PPS-constructie mogelijk is én aantoonbare meerwaarde biedt, dient vervolgens de afweging te worden gemaakt in hoeverre dat (gedeeltelijk) bestuurlijke verantwoordelijkheid genomen moet worden.

Stap 6: Privaatrechtelijke deelneming

Zoals al eerder aangegeven verdient het de voorkeur dat publiek belang wordt behartigd langs de publiekrechtelijke weg. Indien er echter zwaarwegende redenen zijn om de bestuurlijke en/of financiële verantwoordelijkheid voor een publieke taak geheel of gedeeltelijk over te dragen aan een privaatrechtelijke organisatie, dan volgt de oprichting van of deelname in een privaatrechtelijke rechtspersoon. Zwaarwegende argumenten zijn meerwaarde, slagvaardigheid, efficiëntiewinst en effectiviteit. Ook kan een argument zijn, dat de gemeente de wens heeft een specifieke private partij te betrekken bij het realiseren van doelen. Vervolgens wordt beoordeeld welke privaatrechtelijke rechtsvorm of combinatie van rechtsvormen de voorkeur geniet. De keuze voor een specifieke rechtsvorm kan onder andere samenhangen met het te bereiken doel.

Indien een privaatrechtelijke participatie mogelijk en opportuun is dan dient er een afweging plaats te vinden ten aanzien van de mate van bestuurlijke verantwoordelijkheid

Als een privaatrechtelijke participatie niet mogelijk en opportuun is dan kan de gemeente besluiten om de activiteit binnen de gemeente onder te brengen of te houden en intern uit te voeren.

Bijlage B

Thema	Aard	Strategisch <i>Taak waarop gemeenten op strategisch niveau moeten afstemmen</i>	In samenwerking met / op verzoek van provincie	Subsidierelatie
Economie en verstreken vestigingsklimaat incl. vrije tijdseconomie/toerisme		X		
Regionaal programma bedrijventerreinen (RPB)			X	
Regionaal programma detailhandel (RPD)			X	
Leegstand				
Vastgoedrapportage				
Webportal Arnhem Nijmegen cityregion en expert portal				X Voorwaarde is dat dit tot en met 2017 moet de portal online blijven
Logistiek			X	
Overleg met het Rijk over Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) Input hiervoor is: - Gebiedsagenda Landsdeel Oost en - Gebiedsgericht MIRT-onderzoek bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen		X		
Omgevingsvisie Gelderland en bijbehorend uitvoeringsagenda			X	
Stadsregiotaxi en doelgroepenvervoer			X	
OV/RO knooppunten en URD				
De groene kracht			X In overleg met gemeenten loopt een onderzoek naar goede invulling hiervan	
Inclusief: Collectieve inkoopactie zonnepanelen		X Keuze is in "Notitie samen voor een sterke regio" vastgelegd		

De groene hub	X			X Tot april 2016
Regionale Huisvestingsverordening	X			
Verstedelijkingsafspraken en uitvoeringsprogramma wonen Incl. monitor	X			
Stimuleringsprogramma vraaggericht bouwen				
Stimuleringsprogramma duurzaam gebouwde omgeving Inclusief: Meters maken in verduurzaming bestaande bouw Woonlastenbenadering				X Tot april 2016
Het groene akkoord Regioprogramma 2012-2015			X	X Afronding projecten partners tot en met 2015. Afrekening tot en met medio 2016
Nationaal samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)				X Tot en met eind 2015
Schone Scheepvaart				X Tot en met eind 2014, wellicht een jaar langer
SUSREG				X Tot einddatum??
PassREG				X Tot einddatum??
EFRO				X Afronding projecten tot eind 2015. Deelname in stuurgroep en comité van toezicht tot en met medio 2016

Toelichting taken uit het overzicht nog toe te delen taken

Het grootste deel van het ruimtelijk-economische, sociale en culturele leven speelt zich af op het schaalniveau van de regio, zo ook in de regio Arnhem Nijmegen. Bewoners, ondernemers en instellingen bewegen zich voornamelijk binnen het daily urban system (DUS) dat ruwweg overeen komt met de omvang van de regio. Binnen deze schaal vinden de meeste verplaatsingen plaats voor woon-werkverkeer, gaan kinderen naar school, worden culturele instellingen bezocht en worden inkopen gedaan. Beslissingen over verstedelijking, infrastructuur, duurzame economische ontwikkeling en landschapsinrichting liggen voor het allergrootste deel op dit schaalniveau. We werken aan een aantrekkelijk woon- en werkklimaat voor inwoners, ondernemers en bezoekers van de regio.

1.Economie

Een aantrekkelijke regio die goed bereikbaar en internationaal concurrerend is. Dit vergt samenwerking in de regio op het gebied van economie. Het gaat daarbij om het versterken van het vestigingsklimaat voor bedrijven waarbij ook factoren als ruimte voor bedrijven en gezamenlijke profilering van belang zijn. Een optimaal vestigingsklimaat is een noodzakelijke basis voor verdere ontplooiing van de stuwende economische bedrijven in de regio.

Versterken vestigingsklimaat is intrinsieke taak regio

1.1 Regionaal Programma Bedrijventerreinen (RPB)

Ruimte voor bedrijven is een noodzakelijke basisvoorwaarde voor een goed vestigingsklimaat. Zorgen voor voldoende, gevarieerd en passend aanbod van bedrijventerreinen, een goed bedrijventerreinenbeleid en het voorkomen van leegstand is cruciaal. Op verzoek van de provincie Gelderland heeft de stadsregio het RPB gemaakt. Dit is een dynamisch document gericht op kwantitatieve en kwalitatieve afstemming van bedrijventerreinen in de regio met om de twee jaar een herijking. In 2013 stond herijking van het RPB op het programma en in 2014 zal monitoring plaatsvinden middels een voortgangsrapportage. Taak op verzoek provincie.

1.2 Regionaal Programma Detailhandel (RPD)

Op het gebied van detailhandel streven we naar een evenwichtige detailhandelsstructuur in de regio. Het in 2013 afgeronde Regionaal Programma Detailhandel (RPD) (onderdeel van de provinciale visie) dient jaarlijks gemonitord worden. De eerste monitoring van het RPD vindt in 2014 plaats middels een voortgangsrapportage. Taak op verzoek provincie.

1.3 Leegstand

Leegstand is een actueel probleem voor gemeenten op het gebied van detailhandel, bedrijfsruimten en kantoren. Rol van de regio is faciliteren en kennisdelen. Het in 2013 gemaakte uitvoeringsprogramma zal doorlopen tot eind 2014. Er wordt een regionale strategie opgesteld ter ondersteuning van de keuze van gemeenten om dit al dan niet samen op te pakken.

Keuzemogelijkheid voor gemeenten.

1.4 Vastgoedrapportage

Jaarlijks wordt in samenwerking met het bedrijfsleven de kwantitatieve en kwalitatieve stand van zaken en de aanstaande ontwikkelingen op het gebied van onroerende zaken in de gehele regio gemonitord middels de Vastgoedrapportage. Met een tweejaarlijkse netwerkbijeenkomst en een database in opbouw met gegevens/data over winkels, kantoren, bedrijfspanden en woningen.

Advies: keuzemogelijkheid voor gemeenten.

1.5 Webportal en expat community Webportal en expat community

Het samenhangend positioneren van de regio als aantrekkelijke Europese, innovatieve regio op basis van de economische speerpunten. Het webportal maakt de regio digitaal vindbaar voor internationale bedrijven, studenten en kenniswerkers. De informatie die het webportal biedt, helpt de doelgroepen bij hun vestigingsplaatskeuze. Doelstelling is om meer bedrijven, studenten en kenniswerkers te interesseren voor de regio en er uiteindelijk aan bij te dragen dat zij zich vestigen in de regio. Voor de webportal is een Europese subsidie van € 500.000,- ontvangen onder de voorwaarden dat de webportal ten minste tot en met 2017 in gebruik blijft. De stadsregio beheert de webportal Arnhem Nijmegen City Region. Dit houdt in dat het netwerk van partijen waarnaar het webportal doorlinkt actief wordt onderhouden, zodat het portal altijd up to date is en nieuwe innovaties toont in de 'innovatie etalage'. Naast de webportal ontwikkelt en beheert de stadsregio op verzoek van Arnhem en Nijmegen de virtuele expatcommunity waarin relevante informatie van de regio Arnhem-Nijmegen voor bui-

tenlandse kenniswerkers wordt gedeeld. Bijzonder hoogleraar Gert Jan Hospers van de Radboud Universiteit Nijmegen is betrokken als adviseur voor de regiomarketing.

Subsidierelatie: Voorwaarde is dat de webportal tot en met 2018 online blijft. Zo niet dan moet het subsidie van € 500.000,- worden terugbetaald.

Waar het webportal moet worden ondergebracht is een keuze voor de gemeenten.

1.6 Logistiek

De regio vervult een belangrijke rol binnen de Nederlandse logistiek (ligging aan de corridor Rotterdam - Ruhr en TEN-T corridor Rotterdam-Genua, de aanwezigheid van grote logistieke dienstverleners en verladers in bijvoorbeeld Liemers en op Bijsterhuizen, ontwikkeling van Logistieke Expertise-Centra in Nijmegen en de Liemers) en levert daarmee een belangrijke bijdrage aan de topsector Logistiek. Om het vestigingsklimaat en de concurrentiekracht van de logistieke sector in de regio Arnhem Nijmegen te versterken werkt de stadsregio samen met de provincie Gelderland aan het uitvoeringsprogramma Logistiek als Gelderse Motor. Daarnaast wordt middels samenwerking vanuit de Groene Kracht en het programma Beter Benutten vanuit Mobiliteit ingezet op duurzame logistiek dat bijdraagt aan een optimale bereikbaarheid en toewerkt naar een groene economie. Dit geeft invulling aan het beeld dat de regio één economisch geheel is in vestigingsplaatsfactoren zoals bereikbaarheid, en mobiliteit. Ook samenwerking in corridorverband is noodzakelijk voor de regio. Daarom werkt de stadsregio samen met de provincie onder meer aan de Duurzame Transportcorridor Betuwe, een van de speerpunten uit de provinciale Omgevingsvisie en probeert in die context de positie van de regio nadrukkelijk naar voren te brengen. Tot slot maakt de regio deel uit van het samenwerkingsverband GOLD, een bestuurlijk en ambtelijk platform voor de logistieke grensregio's in de provincies Gelderland, Overijssel, Limburg en Drenthe.

Taak op verzoek van de provincie

1.7 Vrijtijdseconomie en toerisme

Vrijtijdseconomie als vestigingsplaatsfactor ondersteunen wij door uitwerking en ondersteuning te geven aan de internationale Liberation Route en door de mogelijkheden voor meer samenhangende toeristische activiteiten rondom onze rivieren uit te werken. Deze activiteiten worden in samenwerking met ondernemers, RBT-KAN en de provincie opgepakt.

Intrinsieke taak regio

2. Programma Ruimte

2.1 Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT)

Op regionaal niveau wordt strategie ontwikkeld om de belangen van de regio Arnhem-Nijmegen op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling, mobiliteit en infrastructuur zo goed mogelijk op de agenda van rijk en provincie te krijgen. Dit vraagt om een nauwe afstemming met provincie en Rijk op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling, mobiliteit en infrastructuur. Het belangrijkste afstemmingsmechanisme op landsdelig niveau waaraan de regio op dit moment deelneemt is het MIRT. MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport en is een onderdeel van de begrotingen van de ministeries van I&M en EL&I.

Het Rijk neemt in het MIRT investeringsprojecten en -programma's op, waarin sprake is van een ruimtelijk-fysieke ingreep en waar het Rijk direct financieel bij betrokken is. Het MIRT kan daarmee worden beschouwd als het investeringsprogramma van het Rijk in het ruimtelijk-fysieke domein. Jaarlijks vindt het Bestuurlijk Overleg MIRT plaats tussen de verantwoordelijk Minister en staatssecretaris en bestuurlijk vertegenwoordigers uit landsdeel Oost. Landsdeel Oost bestaat uit de provincie Gelderland, provincie Overijssel, Stadsregio Arnhem Nijmegen en Regio Twente. Landsdeel Oost en het Rijk stellen in gezamenlijkheid een agenda op ter voorbereiding van dit BO.

Intrinsieke taak van de regio

2.2 Gebiedsagenda Landsdeel Oost

De Gebiedsagenda Landsdeel Oost is het richtinggevend instrument aan de hand waarvan ambtelijk en bestuurlijk overleg in het kader van het MIRT gevoerd wordt met het Rijk. In het kader hiervan wordt ook breed ambtelijk en bestuurlijk afgestemd tussen regio, provincie en Rijk. Ieder landsdeel in Nederland heeft een gebiedsagenda in het kader van het MIRT. De gebiedsagenda's zijn agenderend voor het bespreken van onderwerpen in de bestuurlijke overleggen MIRT. De gebiedsagenda's zijn door Rijk en landsdeel gezamenlijk opgesteld en bevatten dan ook door Rijk en landsdeel gedeelde visies en opgaven. De gebiedsagenda's zijn bedoeld als onderbouwing voor onder meer beslissingen over investeringen in het kader van het MIRT. Aan de hand van gebiedsagenda's onderzoekt de rijks-

overheid samen met de landsdelen waar de komende jaren de belangrijkste vraagstukken voor een gebied liggen en wat de mogelijke oplossingen zijn. Op basis van de gebiedsagenda's kan besloten worden een MIRT-onderzoek of een MIRT-verkenning te starten. Gelet op de rol en functie van de Gebiedsagenda en de speerpunten van de regio, is het van belang dat de regio Arnhem-Nijmegen ook in de toekomst haar rol heeft in de vorming en uitvoering Gebiedsagenda. Overigens zijn beide genoemde speerpunten van de regio reeds opgenomen in de actualisatie van de Gebiedsagenda Oost in 2012. Daarnaast is het gebiedsgericht MIRT-onderzoek naar de bereikbaarheid van de regio Arnhem-Nijmegen in de Gebiedsagenda benoemd als een van de maatregelen die in de komende periode worden uitgevoerd en waarin Rijk, regio en provincie ook in het verband van het Bestuurlijk Overleg MIRT gezamenlijk optrekken.

Intrinsieke taak van de regio

2.3 Gebiedsgericht MIRT-onderzoek bereikbaarheid regio Arnhem-Nijmegen

In het BO MIRT van 15 november 2012 is besloten de onderzoeksvraag van het MIRT-onderzoek HOV te verbreden naar een gebiedsgericht MIRT-onderzoek voor de regio Arnhem-Nijmegen. De onderzoeksvraag voor het gebiedsgericht MIRT-onderzoek richt zich op het definiëren van de economische en maatschappelijke meerwaarde van mogelijke oplossingen voor het bereikbaar houden van de regio Arnhem Nijmegen incl. de achterlandverbindingen op de middellange en lange termijn. Om tot een gedeelde agenda te komen, heeft de stadsregio in nauwe afstemming met Rijk, provincie en de beide steden een proces opgezet om het gebiedsgericht MIRT-onderzoek gestalte te kunnen geven. Een MIRT-onderzoek heeft tot doel de opgave of ontwikkelrichting in een gebiedsagenda aan te scherpen. De uitkomst van een MIRT-onderzoek kan aanleiding zijn om (bestuurlijke) afspraken te maken tussen de verschillende betrokken partijen met betrekking tot het vervolgproces, bijvoorbeeld in de vorm van een MIRT-verkenning of investeringsagenda, een ruimtelijke reservering, aanpassing van het beleid of een aanpassing van sectorale wet- en regelgeving en normering. Voor het Rijk is specifiek van belang om in beeld te brengen welke Rijksbelangen zijn gediend met eventuele investeringen in dit gebied. Met het gebiedsgericht MIRT-onderzoek kan dus onder meer positie verworven worden in de investeringsagenda's van het Rijk en de provincie. Oplevering van het MIRT-onderzoek is voorzien in november 2014. Daarna is het van belang om de bevindingen uit het MIRT-onderzoek een stap verder naar concrete uitvoering te brengen door een gezamenlijke regionale pleit voor uitvoering van een MIRT-verkenning.

Intrinsieke taak van de regio

2.4 Omgevingsvisie Gelderland en bijbehorend uitvoeringsagenda

De Omgevingsvisie Gelderland beschrijft hoe de provincie de komende tien jaar wil omgaan met ontwikkelingen en initiatieven rond economische structuurversterking, duurzaamheid, innovatie, bereikbaarheid, natuur, landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit. De provincie heeft de regio gevraagd input te leveren voor de omgevingsvisie en verzoekt om daarbij, naast de regiogemeenten, ook andere partijen zoals belangenorganisaties en kennisinstellingen te betrekken. Op verzoek van de provincie Gelderland heeft de stadsregio dit proces namens de regiogemeenten gefaciliteerd en gecoördineerd. Het resultaat is een door de twintig regiogemeenten gedragen regionale omgevingsagenda.

Doel van de regionale omgevingsagenda is zoveel mogelijk aandacht te vestigen op het belang van de positionering van de regio Arnhem-Nijmegen binnen Gelderland en Nederland als geheel, het maximaal faciliteren van de versterking van de (inter)nationale concurrentiekracht en het optimaliseren van de inter- en intraregionale bereikbaarheid. Dit is van belang om als regio een zo goed mogelijke propositie in de Omgevingsvisie te hebben als opmaat voor het provinciale uitvoeringsagenda, zijnde het investeringsprogramma van de provincie. Het proces rondom totstandkoming van de provinciale uitvoeringsagenda is in het najaar van 2013 van start gegaan. Ook in 2014 krijgt dit vervolg. In dat proces heeft de stadsregio wederom een nadrukkelijke rol als procesregisseur en belangenbehartiger namens de regiogemeenten.

Taak op verzoek van de provincie

2.5 Stadsregiotaxi, doelgroepenvervoer

De provincie Gelderland werkt aan een nieuwe invulling van de basismobiliteit waarbij een nieuwe taakverdeling tussen provincie en regio's wordt bepleit. In de stadsregio wordt, na overleg met portefeuillehouders mobiliteit en WMO, een onderzoek uitgevoerd naar de verschillende vervoersstromen (doelgroepenvervoer en OV) en de kansen voor samenwerking en vergroting van de efficiency, waarin ook de provincie participeert.

Advies: resultaten onderzoek afwachten. Daarna keuzemogelijkheid voor gemeenten

2.6 Regioprogramma 2012-2015

De provincie heeft in 2011 aangekondigd nieuwe afspraken te willen maken in het kader van de stads- en regiocontracten 2012-2015. Hierbij wordt in totaal 150 miljoen euro verdeeld over de zes Gelderse regio's. Doel van de stads- en regiocontracten is een bijdrage te leveren aan de economische structuurversterking van Gelderland. De provincie heeft de stadsregio gevraagd om het afstemmingsproces rondom de stads- en regiocontracten te faciliteren.

In 2011 en 2012 is gewerkt aan het regionale voorstel voor de eerste tranche, waarbij in totaal 120 miljoen euro over Gelderland werd verdeeld en 15 miljoen hiervan door de stadsregio is binnengehaald in het kader van het Regiocontract. Eind 2012 is de provincie gestart met de vormgeving van de tweede tranche, waarbij nog eens 30 miljoen euro over Gelderland verdeeld moet worden. Hiervoor heeft de stadsregio in samenwerking met de regiogemeenten wederom een voorstel ingediend, met een omvang van 6 miljoen euro. Deze regionale vraag van 6 miljoen euro is eind juni 2013 door Provinciale Staten gehonoreerd. Daarmee heeft het Regiocontract voor de regio Arnhem-Nijmegen een omvang van in totaal 21 miljoen euro. De projecten die binnen het Regiocontract zijn gehonoreerd, dienen uiterlijk 31 december 2015 afgerond te zijn. De stadsregio is thans contractueel beheer- en betaalautoriteit voor het Regiocontract richting de regiogemeenten. Tevens draagt de stadsregio zorg voor de adviesfunctie richting gemeenten daar waar het gaat om het subsidiebeheer en de projectuitvoering van de projecten die via het Regioprogramma zijn gehonoreerd.

In 2015 zullen voorbereidingen worden getroffen voor het aangaan van nieuwe stads- en regiocontracten tussen regio's, de steden (de grootste 8 steden en 5 kleine steden met een specifieke problematiek) en de provincie Gelderland. De samenwerkende gemeenten moeten dan hiervoor gesteld staan om een zo goed mogelijke propositie bij de provincie in te dienen namens de regio.

Taak op verzoek provincie

Subsidierelatie waarbij projecten tot en met 2015 worden afgerond en afrekening medio 2016 plaatsvindt.

2.7 OV/RO-knooppuntontwikkeling en URD

Het ontwikkelen van knooppunten van openbaar vervoer in combinatie met ruimtelijke (gebieds)ontwikkelingen staat al enige jaren hoog op de regionale agenda. In het Regionaal Plan (2005-2020) is het bundelen en concentreren van ruimtelijke ontwikkelingen op en rond (nieuwe) treinstations en HOV haltes één van de beleidsprioriteiten. In 2011 is dit beleid verder geactualiseerd en geconcretiseerd in de Mobiliteitsaanpak, de Verstedelijkingsvisie en het Overzichtsdocument "Knooppunten" (en daarbij horende knooppuntnotities). De stadsregio stimuleert met behulp van de inzet van verschillende instrumenten, gemeenten maar mogelijk ook private partijen om daadwerkelijk tot gebiedsontwikkeling rondom OV/RO knooppunten over te gaan.

Naast het stimuleren van knooppuntontwikkeling, participeert de stadsregio in dit kader in een onderzoek naar nieuwe sturingsperspectieven en financieringsmodellen voor knooppuntontwikkeling, Urban Regions in the Delta (URD).

Advies keuzemogelijkheid voor gemeenten.

2.8 Nationaal samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Sinds 2007 werkt de stadsregio aan het Eureka-programma. Eureka bestaat uit verschillende projecten die anticiperen op het klimaat- en energievraagstuk, met een focus op het verbeteren van luchtkwaliteit in de regio. Dit programma wordt mogelijk gemaakt door rijksbijdragen vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) waaraan de wettelijke doelstelling is gekoppeld dat per 1 januari 2015 in de hele stadsregio de normen voor respectievelijk fijn stof (PM10) en stikstofoxiden (NOx) worden gehaald. De rijksbijdragen vanuit het NSL zijn afkomstig uit de zogenaamde FES-gelden (Fonds Economische Structuurversterking) die in verschillende tranches aan het NSL beschikbaar worden gesteld. Tot nu toe zijn een viertal tranches opengesteld in het kader van het NSL, deze worden FES 1, 2, 3, en 4 genoemd. Vanuit elke tranche heeft de stadsregio op aanvraag een bijdrage ontvangen, met een totale omvang van 10,9 miljoen euro.

De stadsregio is beheer- en betaalautoriteit in het kader van NSL op regionaal niveau en legt verantwoording af aan de provincie Gelderland. De projecten die door de stadsregio en de regiogemeenten uitgevoerd worden in het kader van NSL, moeten bij afronding verantwoord worden richting provincie en rijk. Daarna vindt, bij goedkeuring van de inhoudelijke en financiële gegevens, definitieve toekenning van de financiële middelen uit NSL. Dit betekent dat vanuit het programma Eureka thans in tal van projecten wordt geïnvesteerd met behulp van door provincie en rijk bevoorschotte subsidie, waarvoor op een later tijdstip verantwoording moet plaatsvinden. Het NSL-programma loopt tot 31 december 2014 en verantwoording moet plaatsvinden in het eerste kwartaal van 2015. De projecten moeten

dan ook uiterlijk 31 december 2014 zijn afgerond. In 2015 moet volledige verantwoording over het programma plaatsvinden. Dit betekent dat in 2015 de accountantscontroles, verantwoording via SiSa, de goedkeurende accountantsverklaring en de definitieve toekenning van de beschikkingen door de provincie Gelderland dienen plaats te vinden.

Binnen het Eureka-programma wordt uitvoering gegeven aan onder meer verbetering van de doorstroming op trajecten in en rondom Arnhem en Nijmegen (b.v. Eusebiussingel en Pr. Mauritssingel), Stimulering duurzame stedelijke distributie, Rijden op Groengas, Stimulering schone Scheepvaart (o.m. Walstroom Arnhem en Nijmegen), elektrische fietsen en scooters en de Gelderse concessie voor oplaadpunten voor elektrische auto's in de openbare ruimte. Doel van dit project is het faciliteren van de elektrisch rijder door vraag gestuurd te voorzien in openbare oplaadpunten. Dit gebeurt door middel van een concessie. Elektrisch vervoer draagt bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Door middel van de door de stadsregio, namens de 56 Gelderse gemeenten, ontworpen concessie voor oplaadpunten worden er in de periode tot 2017 circa 1000 elektrische oplaadpunten geplaatst. Vanuit de stadsregio wordt tevens meegetekend aan een Green Deal. Dit betekent onder andere dat er een fonds van enkele tonnen beschikbaar komt om de onrendabele top van de elektrische oplaadpunten in de openbare ruimte te dekken. Er is reeds een bijdrage van 70.000,- vanuit AgentschapNL ontvangen ter dekking van de proceskosten om de concessie voor heel Gelderland vorm te geven.

Onderdeel van het Eureka programma is de Subsidieregeling Schone Scheepvaart

Doel van het project is het verbeteren van de luchtkwaliteit door het stimuleren van schonere schaarvaart. Met de subsidieregeling worden partijen ondersteund die investeren in maatregelen die de stikstofuitstoot (NOx) van schepen in de regio vermindert.

De regio is met het innovatief vermogen van deze projecten koploper op de Gelderse schaal. Daarnaast wordt door de stadsregio actief gezocht naar nieuwe financieringsmogelijkheden waarmee regionale luchtkwaliteitsknelpunten kunnen worden opgelost.

Subsidierelatie tot eind 2015

2.9 De Groene Kracht

Binnen De Groene Kracht werken de Stadsregio Arnhem Nijmegen, MRA (Milieusamenwerking Regio Arnhem) en MARN (Milieusamenwerking en Afvalverwerking Regio Nijmegen) samen aan regionale energietransitie, omvorming naar een groene economie en het beperken van de CO₂-uitstoot. De Groene Kracht staat voor verbinding tussen en commitment van gemeenten binnen de regio Arnhem Nijmegen op het gebied van energie en klimaat. De Groene Kracht staat daarnaast voor intergemeentelijke samenwerking op projecten die de grenzen van individuele gemeenten overschrijden en voor het maken van een gezamenlijke beweging. Een gezamenlijke beweging leidt tot massa, wat er weer voor zorgt dat de regio volwaardig gesprekspartner kan zijn voor de provincie, voor het Rijk en Europa. Met De Groene Kracht creëren we ruimte voor dialoog op het juiste niveau waarbij we verbindingen tot stand brengen tussen individuele intergemeentelijke projecten en beleid en programma's van rijk en provincie.

Met De Groene Kracht wordt op regionale schaal invulling gegeven aan de landelijke en provinciale energiedoelstellingen door als stip op de horizon te kiezen voor een energie neutrale regio in 2050. Als tussendoel streven we in 2020 naar 16% duurzame energie opwekking en 1,5% energiebesparing per jaar. De jaarlijkse energiekosten voor onze regio bedragen € 1,68 miljard per jaar. Deze kosten liggen voor 49% bij bedrijven en voor 51% bij huishoudens. Door in te zetten op energiebesparing verminderen we deze energiekosten. Door tegelijkertijd in te zetten op lokaal opgewekte duurzame energie houden we het restant van deze kosten binnen de regio en leveren we een bijdrage aan stimulering van de regionale economie

In 2011 hebben MRA en MARN besloten ieder een bijdrage van € 50.000,- per jaar te leveren tot en met 2014. Binnen de begroting van de stadsregio is geen specifiek budget vrijgemaakt voor De Groene Kracht. De stadsregio zet formatie-uren en beperkte financiële middelen in vanuit bestaande programma budget voor het initiëren en aanjagen van de agenda. Uitvoering van projecten wordt gefinancierd uit externe middelen afkomstig van Rijk, provincie en Europese Unie. In navolging van de afgelopen jaren zoekt de stadsregio ook in 2014, in nauwe samenwerking met de regiogemeenten, actief naar nieuwe financieringsmogelijkheden in het kader van energie en klimaat waarmee een schaa sprong kan worden gemaakt en/of waarmee grote lokale knelpunten kunnen worden opgelost. Intrinsiek; De keuze voor groene economie is vastgelegd in de notitie Samen voor een sterke regio

2.10 De Groene Hub

Het project De Groene Hub, onderdeel van het programma De Groene Kracht, is erop gericht regionale initiatieven die bijdragen aan schoon slim en duurzaam vervoer te helpen, te versnellen en in beweging te krijgen. Doelen zijn versterking van de groene economie, vermindering van uitstoot van broei-

kasgassen, luchtkwaliteit en bijdrage aan duurzame energie. Doelstelling van het project De Groene Hub is om de regionale productiecapaciteit groengas te vergroten naar 14 miljoen m³ per jaar, ruim voldoende om alle 218 Breng-bussen te voorzien van regionaal opgewekte en groene brandstof door regionale bedrijven. De afzetmarkt voor groengas die zich nu met name richt op personenauto's, taxi's en bestelbusjes wordt verder verbreed naar de transportsector en de binnenvaart. Daarnaast worden met dit project stappen gezet om de regionale inzamelingstructuur van biomassa verder te versterken, ten gunste van de regionale productie van groengas. Tot slot is aandacht voor de mixed strategy: toepassing van een mix van alternatieve brandstoffen (groengas, elektrisch rijden, waterstof) om zo een bijdrage te kunnen leveren aan de energietransitie. Voor de Groene Hub is een subsidie aangevraagd en gekregen vanuit het regiocontract ter grootte van € 500.000,-. Voorwaarde hierbij is dat het project voor 31 december 2015 uitgevoerd dient te zijn en dat sprake is van 50% cofinanciering. Het project moet daarmee ook zelf € 500.000,- bijdragen. Deze cofinanciering wordt gezamenlijk geleverd door de partners in de vorm van inzet van uren.

Intrinsiek

Tevens subsidierelatie tot 2016

3 Programma Wonen

Het maken van woningbouwafspraken, de uitvoering van volkshuisvestelijke taken zoals de Huisvestingsverordening en verduurzaming van de gebouwde omgeving zijn belangrijke taken van de stadsregio. De afgelopen jaren is succesvol ingezet op een verschuiving van een kwantitatieve benadering naar een kwalitatieve aanpak. Door de steeds verder verdiepende crisis op de woningmarkt lijken de klassieke benaderingen niet of minder toepasbaar. Met behulp van de in het eerste kwartaal van 2014 vast te stellen subregionale woonagenda's, werkt de stadsregio gericht aan de knelpunten in de regionale woningbouw. Daarbij ondersteunt de stadsregio de gemeenten in hun aanpak van de crisis en werkt de stadsregio aan het maken van woningbouwafspraken op (sub)regionaal niveau met de provincie Gelderland.

3.1 Verstedelijkingsafspraken en Uitvoeringsprogramma wonen

In de Verstedelijkingsvisie en de Bestuurlijke Overeenkomsten (BOV's) zijn integrale afspraken gemaakt, waarbij de woningbouwplannen in beeld zijn gebracht, rekening houdend met de verwachte economische ontwikkeling en mobiliteitsvraagstukken. Deze BOV's worden in het eerste kwartaal van 2014 geactualiseerd op het onderdeel wonen, direct aansluitend hierop wordt gestart met de uitvoering en doorvertaling hiervan in het uitvoeringsprogramma Wonen. De stadsregio streeft er samenwerking met provincie en gemeenten naar om voor de periode tot 2020 tijdig een juiste woning voor iedere (toekomstige) inwoner beschikbaar te hebben. Om een aantrekkelijk regionaal woningaanbod te realiseren en om concurrentie tussen gemeenten te voorkomen, is in 2013 gewerkt aan verdere afstemming van bouwprogramma's op subregionaal niveau. In het uitvoeringsprogramma wonen ondersteunt de stadsregio de regiogemeenten bij uitvoering en gemeentelijke doorvertaling van de subregionale woningbouwafspraken uit de Bestuurlijke Overeenkomsten Verstedelijking (BOV's). Tevens wordt zorggedragen voor borging van de door de provincie meegegeven randvoorwaarden als het gaat om de totale bouwopgave en kwaliteitseisen.

Daarnaast stimuleert de stadsregio de kennisuitwisseling tussen gemeenten, corporaties en ontwikkelaars door middel van de organisatie van themabijeenkomsten. Tot slot werkt de stadsregio aan actualisatie van de Monitor woningmarktontwikkelingen op basis van nieuwe marktgegevens en informatiebehoefte van gemeenten en andere partijen.

Taak op verzoek van de provincie

3.2 Huisvestingverordening

De stadsregio draagt zorg voor de uitvoering van de Huisvestingswet door middel van de Regionale Huisvestingsverordening 2013 en toezicht houden op het proces van de verdeling en toewijzing van sociale huurwoningen door corporaties in de Stadsregio Arnhem Nijmegen, inclusief de urgentie en beroepsprocedure. Daarnaast monitort de stadsregio de effecten van de Regionale Huisvestingsverordening 2013 en houdt zij voortgangsoverleggen met gemeenten en corporaties over regionale woonruimteverdeling. Tot slot actualiseert de stadsregio de Regionale Huisvestingsverordening wanneer dit nodig mocht zijn vanwege een herziening van de Huisvestingswet.

Intrinsiek

3.3 Stimuleringsprogramma Vraaggericht Bouwen

De stadsregio ondersteunt de regiogemeenten bij het komen tot een lokale en subregionale focus in de aanpak van de crisis op de woningmarkt en bij het voeren van regie. Het bevorderen van verder-

gaande samenwerking, delen van kennis en deskundigheid staan daarbij centraal. De ondersteuning moet bijdragen aan het opstellen en uitvoeren van lokale en regionale woonagenda's. Er is een breed scala aan activiteiten ontplooid, waaronder de pilot voor het middengebied, waarbij belangrijke inzichten zijn verkregen over concurrentie op de woningmarkt en potentie voor vrije sectorhuur, een cursus vrije sectorhuur voor gemeenten, onderzoek naar potentie voor beleggers in woningbouwprojecten in het middengebied, pilots in Renkum en Overbetuwe in het kader van de verbinding tussen wonen en zorg. De resultaten van de pilot in het middengebied heeft belangrijke input geleverd voor de subregionale Woonagenda's die thans ter accordering bij de regiogemeenten voorliggen.

Stimuleringsprogramma gefinancierd uit eigen middelen stadsregio, eindigt in huidige vorm eind 2014. Keuzemogelijkheid voor gemeenten.

3.4 Stimuleringsprogramma Duurzaam Gebouwde Omgeving

Doel van het werken aan een duurzaam gebouwde omgeving is het stimuleren van alle partijen die betrokken zijn bij de realisatie van nieuwbouwwoningen en herstructurering om duurzaam te bouwen en verbouwen. De ambitie is dat in 2020 alle opgeleverde nieuwbouwwoningen energieneutraal zijn en dat in de bestaande bouw 20% energie moet zijn bespaard. Door goede afspraken en een gezamenlijk werkwijze zoals verwoord in het Groene Akkoord, waarin ook GPR wordt geïntroduceerd, stimuleert de stadsregio deze beweging. Daarnaast ondersteunt de stadsregio gemeenten bij hun ambities. Een goed voorbeeld daarvan is de collectieve aanbesteding van zonnepanelen en het project Meters maken in verduurzaming van de bestaande bouw. De projecten die ontwikkeld worden binnen de kaders van duurzaam bouwen worden gefinancierd uit tijdelijke middelen en maakt onderdeel uit van De Groene Kracht.

3.5 Meters maken in verduurzaming bestaande bouw

In 2013 is het regionale programma voor energiebesparende maatregelen aan bestaande koopwoningen (eigenaar-bewoners) gestart onder de naam Meters Maken in de bestaande voorraad. (regiocontract 2012-2015). Centraal hierin staat gemeenten te helpen om eigenaar-bewoners te verleiden energiebesparende maatregelen te nemen. Daarnaast wordt met dit programma beoogd de regionale-lokale bedrijven zoveel mogelijk aan het werk te zetten. In het Regiocontract heeft de provincie € 250.000,- uitgetrokken voor dit programma dat loopt van 2012-2015.

Stimuleringsprogramma gefinancierd uit eigen middelen stadsregio, eindigt eind 2014.

Keuzemogelijkheid voor gemeenten.

Subsidierelatie voor project Meters maken dat loopt tot april 2016

3.6 Het Groene Akkoord

Het Groene Akkoord is op 26 april 2013 ondertekend door 54 partners, alle gemeenten, woningcorporaties en marktpartijen. Daarnaast is in 2013 de methodiek van GPR Gebouw en het leren werken hiermee in de meeste aangesloten gemeenten geïmplementeerd. Eind 2013 is Het Groene Akkoord aangemeld voor de Nederlandse Duurzaam Bouwen Awards 2014 (en begin 2014 genomineerd). Keuzemogelijkheid voor gemeenten

3.7 Woonlastenbenadering

Het project woonlastenbenadering is een initiatief van de Stadsregio Arnhem Nijmegen en de provincie Gelderland en komt tot stand in samenwerking met regiogemeenten en corporaties. Doel van het project is aandacht en draagvlak voor denken in woonlasten creëren en onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om met een woonlastenbenadering aan de slag te gaan. De belangrijkste actie voor de komende periode is het uitvoeren van een onderzoek naar de hoogte van de woonlasten in de regio Arnhem-Nijmegen.

Advies wordt in 2014 afgerond, daarna keuzemogelijkheid voor gemeenten

3.8 SUSREG

SUSREG staat voor uitvoering van een Europees kennisproject in het kader van Intelligent Energy Europe (IEE) die gaat over versterken van de rol van duurzame energie en energiebesparing in de stedenbouwkundige planning op regio- en lokaal niveau. Voor het SUSREG project is aan de stadsregio een subsidie van circa € 90.000,- verleend als vergoeding voor uren en onkosten die worden gemaakt om kennis te delen in de regio en met Europese partners (meetings), het project is budget-neutraal.

Subsidierelatie

3.9 PassREg

In het IEE-project PassREg (energieneutraal bouwen/renoveren) is een Set of Solutions voor Passief Huis Bouwen ontwikkeld samen met de Europese partners, open dagen en kennisateliers gehouden over het GWLO-project in Oosterhout én een succesvolle, goedbezochte trilogie over energieneutraal bouwen in het najaar van 2013 georganiseerd.

Subsidierelatie

3.10 EFRO

Het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) is één van de Europese structuurfondsen en geeft subsidie om onder andere de belangrijkste regionale onevenwichtigheden in de Europese Unie terug te dringen. 'GO Gebundelde Innovatiekracht' is een gezamenlijk programma van de provincies Gelderland, Overijssel en de vijf stedelijke netwerken in deze regio om de EFRO middelen voor onze regio te besteden. 'GO' is het Europese economische stimuleringsprogramma voor de periode 2007 - 2013 om Oost-Nederland verder te versterken als nationale innovatieregio. De looptijd van deze EFRO periode is van 2007 tot 2013. Projecten moeten zijn uitgevoerd vóór 31 december 2015. Op deze datum moeten alle kosten gemaakt en betaald zijn. De stadsregio maakt deel uit van de stuurgroep EFRO en zit in het comité van toezicht. Voor de nieuwe EFRO periode kunnen na 1 november 2014 door partijen aanvragen worden ingediend.

Subsidierelatie tot medio 2016 Voor de nieuwe periode is er een keuzemogelijkheid voor gemeenten

Bijlage C

Mobiliteitstaken en de stadsregio

Bijlage bij het advies commissie publiekrechtelijke taken

Reeds geruime tijd zijn de 20 gemeenten die deel uitmaken van de stadsregio Arnhem-Nijmegen bezig met het vraagstuk van de toekomstige regionale samenwerking. Door de intrekking van de 'Wgr-plus' status veranderen immers rol en positie van de stadsregio als verlengd lokaal bestuur.

In de breed onderschreven notitie '*Samen voor een krachtige regio*' staat onze gezamenlijke inzet treffend omschreven. Samenwerking op het schaalniveau stadsregio Arnhem-Nijmegen blijft zeer gewenst en zelfs noodzakelijk, zij het met andere aard en omvang. Daarbij focussen we vooral op de economische kracht van de regio en op een nadrukkelijk samen optrekken hierbij met onze maatschappelijke partners. In de notitie staat daarbij de volgende missie geformuleerd:

"We willen dat de regio Arnhem-Nijmegen minimaal de vierde economische regio van Nederland blijft. We maken daarbij gebruik van de diversiteit: dát is de kracht van de regio. De economische activiteiten en topinstellingen in de steden, het aangename woon- en leefklimaat in de omliggende gemeenten en de strategische ligging bieden goede kansen voor verdere economische ontwikkeling van de regio. De strategische ligging en goede bereikbaarheid over weg, spoor en water maken de regio tot een interessante vestigingsplaats voor bedrijven: de regio ligt op een kruispunt van belangrijke (inter)nationale verkeersaders, per spoor is een snelle verbinding naar het Ruhrgebied mogelijk en ook de Rijn en Waal maken de regio tot een belangrijk portaal tussen Duitsland en de rest van Nederland" (missie uit het visiedocument *Samen voor een krachtige regio*).

Vanuit deze missie zijn drie speerpunten benoemd voor de nieuwe regionale samenwerking:

- 1: Het versterken van de (internationale) concurrentiekracht
- 2: Het zorgen voor een optimale bereikbaarheid van de regio
- 3: Het beeld van de regio als één geheel

Leeswijzer

In deze notitie gaan we in op speerpunt 2, het zorgen voor een optimale bereikbaarheid van de regio. Achtereenvolgens besteden we aandacht aan de volgende vragen:

- 1 Is er sprake van een regionaal mobiliteitsbeleid?
- 2 Is het efficiënt om samen te werken en zo ja, op welke terreinen?
- 3 Hoe stellen provincie en rijk zich op en hoe zou de regionale samenwerking daarop kunnen inspelen?

Uit de reacties van de gemeenten op 'Samen voor een krachtige regio' volgen vier gemene delers voor onze toekomstige regionale samenwerking:

- De nieuwe samenwerkingsvorm zal lokaal stevig verankerd moeten zijn via gedegen democratische legitimatie, samenwerking via verlengd lokaal bestuur en voldoende uitwisseling op ambtelijk niveau (detachering van gemeente ambtenaren in de regio?);
- Gemeenten werken regionaal samen op de niveaus: bovenlokaal, regionaal, stadsregionaal, provinciaal en Europees. Uitgangspunt bij stadsregionale samenwerking mag zijn dat die thema's voor samenwerking in aanmerking komen, die op de andere niveaus minder passend zijn (taken op het laagste niveau beleggen);
- De nieuwe samenwerkingsvorm krijgt duidelijk profiel door te kiezen wat haar kerntaken zijn;
- Voor het 'middengebied' zijn de thema's 'wonen' en 'mobiliteit' van belang

Voor zover van toepassing zijn deze als uitgangspunten in voorliggende notitie meegenomen.

1. Is er sprake van een regionaal mobiliteitsbeleid?

1.1 Ambitie

Een uitstekende bereikbaarheid is absolute voorwaarde om de economische potentie van de regio te verzilveren en de ontwikkeling van de topsectoren optimaal te ondersteunen. Een goed bereikbare regio Arnhem-Nijmegen is één van de belangrijkste vestigingsfactoren voor toekomstige bewoners, ondernemers en instellingen.

Er is een sterke samenhang met de ontwikkeling van het stedelijk netwerk als geheel. Daarbij is vooral te wijzen op de ontwikkeling van het Middengebied (Arnhem-Lingewaard-Overbetuwe-Nijmegen) en de twee flanken aan de "S" (Zevenaar en Wijchen) en nieuwe stedelijke knopen als bijvoorbeeld Energypark, Novio Tech en Heijendaal Campus, Knoop Lent en de stationsomgevingen van Arnhem CS, Nijmegen CS, Zevenaar, Elst en Wijchen.

Onze regio is polycentrisch. De daily urban systems van Arnhem en Nijmegen groeien nog verder naar elkaar toe'. Er zijn veel knooppunten aan te wijzen die stuk voor stuk een aantrekkelijke ontmoetingsplek vormen voor werken, handel en kantoren waar mensen naartoe trekken. Deze polycentrische ontwikkeling legt druk op de autobereikbaarheid, maar biedt tegelijkertijd kansen voor andere vervoersmodaliteiten, zoals fiets en hoogwaardig openbaar vervoer.

De "majeure opgave" die de provincie Gelderland in zijn uitwerking van de Omgevingsvisie voorziet voor het stedelijk netwerk Arnhem-Nijmegen onderstreept de noodzaak van cordiale samenwerking in onze regio om mobiliteitstaken gezamenlijk op te pakken en te verbinden met ontwikkelingsambities. De stedelijke ontwikkeling is er overigens bij gebaat dat we als regio ook over de provinciegrenzen heen kijken, naar aangrenzende regio's rondom 's-Hertogenbosch en Oss, rondom Venlo en Venraij en naar de Kreis Kleve

Uitgangspunt is dat regionale samenwerking op het gebied van mobiliteit essentieel is en gecontinueerd moet worden. Het gezamenlijk opstellen en uitvoeren van een regionaal mobiliteitsbeleid, in welke samenwerkingsvorm dan ook, is van grote meerwaarde. Het thema bereikbaarheid leent zich immers bij uitstek voor een regionale aanpak in Arnhem-Nijmegen (in verbinding met aangrenzende regio's); mobiliteit trekt zich niets aan van grenzen. De samenwerking in regionaal verband heeft de afgelopen jaren laten zien dat gemeenten uitstekend in staat zijn elkaar te vinden in ambitieuze en innovatieve projecten voor verbetering van de bereikbaarheid. De huidige schaal van 20 (met Druten in de toekomst 21) lidgemeenten is praktisch behapbaar. Zij biedt de mogelijkheid tot professioneel maatwerk en sluit aan bij het 'daily urban system' in de regio. We werken met Wageningen al op stadsregionaal niveau met diverse projecten samen (snelfietsroute, regionaal HOV en NS-Nachtnet). Wij pleiten er daarom voor om ook Wageningen in de regionale samenwerking te betrekken.

Als we ons als kennisregio willen doen gelden en willen profileren is het noodzakelijk dat we voldoen- de hoog gekwalificeerde onderzoekers en docenten en blijvend veel studenten (potentiële weten- schappers en onderzoekers) aantrekken. Ten aanzien van mobiliteit impliceert dit dat we moeten blij- ven investeren in hoogwaardig openbaar vervoer en snelfietsverbindingen, om de concurrentieslag met andere kennisregio's als Eindhoven, Enschede en Utrecht niet te verliezen.

De regio Arnhem-Nijmegen is één van de gebieden waar de bereikbaarheid de afgelopen jaren min- der is verbeterd dan elders in het land. Dat komt deels door de economische potentie; bedrijvigheid en nieuwe initiatieven trekken verkeer aan. Anderzijds echter heeft de regio door haar ligging buiten de Randstad, waar de afgelopen jaren flink in 'asfalt' is geïnvesteerd, te maken met een noodzakelijke inhaalslag. De verdubbeling van de A50, de verbreding van de A12 bij Arnhem, de nieuwe stadsbrug De Oversteek, de aanpassingen in de A73 en op langere termijn de doortrekking van de A15 zijn pro- jecten die een gunstige invloed op de bereikbaarheid van onze regio hebben en zullen hebben. Ook de aanleg van snelfietsroutes, HOV projecten, mobiliteitsmanagement (SLIM Benutten) en stadsregio- rail dragen hier aan bij.

In de aangrenzende Gelderse regio Rivierenland wordt door de provincie Gelderland ingezet op het versterken van de logistieke hotspot rondom Tiel. Die hotspot ligt op de corridor van Rotterdam naar het Ruhrgebied. De doortrekking van de Betuweroute in Duitsland, de binnenscheepvaart op Waal, Rijn, IJssel en Maas (en de containeroverslag bij Nijmegen), distributiecentra aan de beide flanken van de "S", de bovengenoemde aanpassingen aan de Rijkswegen, maken ook van onze regio feitelijk een logistieke hotspot. Om de voordelen van onze ligging te benutten voor onze ontwikkeling als ste- delijk netwerk is een doordacht regionaal mobiliteitsbeleid meer dan gewenst. Er is nu al vastgesteld beleid namelijk het Regionaal Plan 2005-2020 en de daaraan gekoppelde Regionale Nota Mobiliteit (ReNoMo) en het Masterplan Openbaar Vervoer. In 2012 zijn het Regionaal Plan met de Verstedelij- kingsvisie en de ReNoMo met de Mobiliteitsaanpak geüpdatet. Daarnaast zijn toen ook de Fietsvisie en het programma SLIM Benutten (voor mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement) opgesteld

1.2 Centrale doelstellingen

Drie doelstellingen blijven onverminderd urgent voor onze 21 gemeenten om de bereikbaarheid verder te verbeteren én voor de toekomst vast te houden:

- Doorstroming van autoverkeer op het wegennet en maximale benutting van de infrastructuur. Daarbij zetten wij in op continuering van het programma Beter Benutten, waar in de afgelopen pe- riode binnen onze regio al uitstekende ervaringen mee zijn opgedaan.
- Bewerkstelligen van een shift naar andere modaliteiten; regionaal- en stedelijk hoogwaardig openbaar vervoer en de (elektrische) fiets. De steden raken vol. In omliggende gebieden is het groen een groot goed. De aanleg van nieuwe wegen kent dus grenzen, de opgave is veranderd. Daar komt bij dat beperkte financieringsruimte en de druk op stedelijke bereikbaarheid uitnodigen tot slimme en creatieve oplossingen. Onze regio leent zich er, gezien de bevolkingsdichtheid, bij uitstek voor om mensen te verleiden van andere vervoersmodaliteiten gebruik te maken dan de auto. Op die manier slagen we erin om thema's als duurzaamheid, ruimte en mobiliteit met elkaar te verbinden en samenhang te creëren. Verder is het noodzakelijk om de grote kenniscentra rond universiteit en hogescholen optimaal met het OV bereikbaar te maken en te houden.
- Mobiliteitsmanagement: versterken van de regionale bereikbaarheid door slimme maatregelen bij evenementen, afstemming bij wegwerkzaamheden en verkeersmanagement.

2. Is het efficiënt om samen te werken en zo ja, op welke terreinen? (beschrijving van de 'ist' situatie)

De eerste en belangrijkste taak van de regio is integrale planvorming en visievorming. Het gaat dan om het opstellen van een integraal regionaal mobiliteitsplan (of verkeers- en vervoersplan) en visie- documenten of masterplans voor deelonderwerpen. Deze plannen zijn nu goed op orde, maar besten- diging van deze belangrijke rol op strategische visievorming is en blijft ook in de toekomst essentieel voor een krachtige bereikbaarheid van de regio.

Naast deze integrale strategische rol heeft de regio taken op deelonderwerpen, waarbij de belangrijkste zijn OV, Fiets en Mobiliteitsmanagement¹.

Openbaar vervoer

- De stadsregio is concessieverlener voor het openbaar vervoer, en daarmee opdrachtgever van concessiehouder Breng.
- De stadsregio is subsidiegever (90%) voor openbaar-vervoerprojecten.
- De stadsregio is coördinator van gemeentegrensoverschrijdende projecten, zoals HOV-lijnen.
- De stadsregio is gesprekspartner van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, NS en ProRail voor een aantal grotere dossiers zoals Stadsregiorail, MIRT e.d.
- De stadsregio is concessieverlener voor de Stadsregiotaxi.
- De stadsregio is opsteller van het regionaal mobiliteitsplan, waar het openbaar vervoer een onderdeel van uitmaakt.

De stadsregio fungeert als beleidsmaker, subsidiegever, opdrachtgever voor het openbaar vervoer, gesprekspartner van / aanspreekpunt voor rijk en provincies en coördinator van gemeentegrensoverschrijdende projecten. Verder vervult de stadsregio een belangrijke rol in het aanjagen van verbeteren van OV-knooppunten (met onder andere planvorming, fietsparkeren en P&R bij stations)

Mobiliteits- en verkeersmanagement

- De stadsregio is de coördinator van SLIM Benutten, een programma om met het bedrijfsleven en de wegbeheerders met mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement de bereikbaarheid van de regio te verbeteren. Belangrijke projecten binnen dit programma zijn SLIM Uit De Spits, SLIM Werken, ITS Informatiediensten (dat de stadsregio voor 10 regio's coördineert), SLIM Verkeersmanagement en SLIM Goederen
- De stadsregio is voorzitter van het Regioteam van wegbeheerders van RWS, de Provincie, de gemeenten Arnhem en Nijmegen. Binnen dit platform worden issues besproken over projecten en evenementen met impact op ons regionale en lokale wegennet.
- De Stadsregio is trekker voor SLIMOPWEG, een website waarop wegbeheerders hun projecten en de verkeerskundige impact / verkeershinder inzichtelijk maken. Op basis daarvan vinden indien nodig knelpuntanalyses plaats onder regie en aansturing van de stadsregio en vindt informatie plaats aan weggebruikers voorafgaand aan en bij verkeershinder. De site functioneert als drukmiddel voor wegbeheerders om goed vooroverleg met elkaar te plegen. De stadsregio registreert deze brede periodieke overleggen tussen wegbeheerders binnen het gebied van de stadsregio. De Stadsregio is samen met Rijkswaterstaat en de provincie trekker bij de vaststelling van prioriteiten op regionale wegennet en binnen de mobiliteitsprojecten. De stadsregio fungeert hier als voorportaal voor bestuurlijke opschaling of besluitvorming van het BOM-overleg (bestuurlijk overleg mobiliteit).

Fiets

De stadsregio levert beleidsmatig commitment, is initiatiefnemer van nieuwe regionale projecten, heeft een rol om partijen samen te brengen en te inspireren, is financier en verzorgt de liaison naar de provincie (regiocoördinator, Gelders Fietsnetwerk).

Zoals boven vermeld blijft een goede bereikbaarheid in de stadsregio deels afhankelijk van het waar mogelijk vervangen van autokilometers door reizen met andere vervoerwijzen zoals de fiets. De stadsregio is nu de belangrijkste trekker bij de aanleg van snelfietsroutes die per definitie een gemeenteverstijgend karakter hebben.

Verder hebben de stadsregio, de steden Arnhem en Nijmegen en de provincie het voornemen om het internationale fietscongres Velo-City in 2017 te organiseren in onze regio. In de afgelopen periode heeft de stadsregio de haalbaarheid onderzocht en die is kansrijk. Er is regionaal veel draagvlak voor het congres. Velo-City is een jaarlijks terugkerend evenement dat zo'n 1.500 deelnemers uit tientallen verschillende landen trekt. Om de conferentie binnen te halen moet de potentiële kandidaat een bidboek schrijven; hieraan wordt momenteel gewerkt. Fietsen is gezien de positieve invloed op leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid een excellent exportproduct voor de regio Arnhem-Nijmegen met haar bijzondere netwerk van kwalitatieve fietsvoorzieningen, zoals snelfietsroutes en

¹ Andere onderwerpen, die we hier niet behandelen maar waar de regio ook een rol in vervult, zijn ketenmobiliteit (inclusief knooppunten) en (duurzame) logistiek.

fietsparkeren, het fietsgebruik, de maakindustrie (zoals Gazelle en Simson) en de advieswereld (zoals Royal Haskoning/DHV en Arcadis).

3. Hoe stellen provincie en rijk zich op en hoe zou de regionale samenwerking daarop kunnen omspelen?

(beschrijving van de 'soll' situatie)

Zoals blijkt uit bovenstaande heeft de regionale samenwerking op het gebied van mobiliteit veel meerwaarde en is deze ook in de toekomst noodzakelijk om de bereikbaarheid en daarmee de economische kracht van deze regio, die 40 % van de Gelderse gemeenten omvat en ruim 30 % van de Gelderse inwoners, te blijven versterken en borgen. Op de drie hoofdthema's Concessie openbaar vervoer, Fiets en Mobiliteits- en verkeersmanagement beschrijven we hier de toekomstige rol die wij voor stadsregionale samenwerking zien als antwoord op de rollen van provincie en rijk.

Tenslotte gaan we in op de invulling van de coördinatiefunctie in aanvulling op de regiefunctie vanuit de provincie.

Ad 1. Concessie openbaar vervoer

De provincie gaat als concessieverlener optreden en daarmee de rol en taak van de huidige stadsregio overnemen. De vormgeving van deze taak is van groot belang en vergt voor zowel provincie als gemeenten een andere manier van werken.

De Provincie Gelderland heeft zich uitgesproken voor een nieuwe denklijn als het gaat om mobiliteit. In de statennotitie geeft zij aan dat de provincie verantwoordelijk wordt voor de hoofdstromen van het vervoer (het lijngebonden openbaar vervoer) en dat de gemeenten verantwoordelijk worden voor de 'basismobiliteit'. Daarmee wordt bedoeld de kleinschalige lokale vervoersvoorzieningen (zoals buurtbussen) en het doelgroepenvervoer (zoals de Stadsregiotaxi).

De vraagstukken in het huidige stadsregiogebied verschillen in grote mate van die van de overige regio's in de provincie. Ook hebben de grote gemeenten Arnhem en Nijmegen (met uitstraling naar de regiogemeenten!) een veel uitgebreider en integraler mobiliteitsbeleid dan de regio's waar Gelderland nu mee werkt. Op dit moment is de provincie sterk sturend in haar beleid en stemt een keer af met haar gemeenten. Veel gemeenten hebben zelfs niet de behoefte om uitgebreider aan te haken. Het is wenselijk dat de gemeenten uit het gebied van de stadsregio een intensieve samenwerking met de provincie onderhouden, waarbij de steden Arnhem en Nijmegen een trekkersrol kunnen behouden. Het is van belang dat we gezamenlijk beleid vaststellen dat we gezamenlijk gaan uitvoeren. Eveneens noodzakelijk is het dat de huidige flexibiliteit, korte lijntjes en de snelle besluitvorming op gebied van OV behouden blijven. Wij beogen met de provincie een flexibele constructie waarbij besluitvorming snel kan plaatsvinden en het huidige percentage van 90% subsidie voor OV projecten blijft bestaan. Valt dat percentage terug, dan kunnen we veel minder realiseren met ons relatief beperkte budget. De investeringen in het OV hebben altijd als doelstelling: het efficiënter maken van het OV om daarmee de kostendekkingsgraad te verhogen. Daarmee wordt de afhankelijkheid van de BDU-uitkering weer lager. Op deze wijze kan ook op lange termijn het OV-systeem in stand blijven. Wat weer een positief effect heeft op de bereikbaarheid en de vestigingsklimaat.

Eveneens stellen wij een 'ontwikkel-overleg' voor met de vervoerder, de provincie en gemeente(n) waarin eens per twee maanden wordt gesproken over de doorontwikkeling van het lijnennet, maar ook over tarieven, aantallen reizigers, wensen en klachten vanuit de samenleving e.d. Dat bevordert goede werkafspraken, bijvoorbeeld over rollen van opdrachtgever en gemeenten en over de manier waarop we signalen van reizigers zo snel mogelijk en naar tevredenheid afhandelen of verwerken in ons beleid.

Stadsregiotaxi

Voor het kleinschalig openbaar vervoer en doelgroepenvervoer (nu gedeeltelijk uitgevoerd door de Stadsregiotaxi) is het verstandig om een gemeenschappelijke regeling op te richten cq aan te sluiten bij een modulaire variant.

De Stadsregiotaxi is immers nu al een omvangrijk product, waarbij we de expertise die we de laatste jaren hebben opgedaan niet verloren willen laten gaan. Na een moeizame startperiode wordt er nu veel gebruik gemaakt van de Stadsregiotaxi en heerst er een grote tevredenheid bij de Wmo-doelgroep. Het aanbesteden van het doelgroepentaxivervoer en het contractbeheer behoeft een specifieke deskundigheid die nu goed belegd is bij de Stadsregio waarvan de importantie zal toenemen

als andere doelgroepen worden toegevoegd én het een grotere rol gaat spelen in het openbaar vervoer, conform de nieuwe OV-visie van de provincie Gelderland (Flexnet).

In de regio's Arnhem en Rijk van Nijmegen heeft men zich uitgesproken vóór het integraal tegemoet treden van het thema doelgroepenvervoer. We kijken door middel van een onderzoek dat op dit moment wordt uitgevoerd in hoeverre het reguliere OV voorliggend kan zijn (eventueel met behulp van bijvoorbeeld reismaatjes, apps, vrijwilligersinitiatieven en herindicaties) en in hoeverre we het vervoer van doelgroepen kunnen combineren (zoals WSW, leerlingen, AWBZ, Wmo, zittend ziekenvervoer). De uitkomsten van het onderzoek worden op 26 juni in een bestuurlijke conferentie gepresenteerd om te bezien welke efficiëntieslagen er op dit domein eventueel kunnen worden gemaakt. Eén van de prille denkrichtingen is een (boven)regionale en integrale regiecentrale op te zetten van waaruit voor elke vervoerswens een passende rit ingepland wordt. Als hiervoor wordt gekozen, kan er het beste een gemeenschappelijke regeling worden ingericht om deze taak in onder te brengen.

Ad 2. Fiets

In de toekomst zien wij de rol van de regio als agenderend op dit thema, in aanvulling op de regierol die de provincie heeft. De regio heeft grote meerwaarde bij het verder gaan op de bestaande weg (regionale fietsverbindingen en snelfietsroutes), een nieuwe focus op duurzame stedelijke mobiliteit (relatie SLIM, Arnhem én Nijmegen), het voeren van een procesrol (inclusief regiocoördinatie) en het handhaven van de huidige opzet van de programma's voor het meerjarig uitvoeringsprogramma mobiliteit richting de provincie. Van groot belang, juist op het regionale schaalniveau waar voor de fietsbereikbaarheid nog veel te winnen valt! Aandachtspunt hierbij is het verschil in beleidsaccent tussen de huidige stadsregio (utilitair) en de provincie (recreatief).

Ad 3. Mobiliteits- en verkeersmanagement

Ook voor dit thema geldt dat wij een stadsregionale samenwerking als agenderend zien in aanvulling op de provinciale regierol. Een regionaal samenwerkingsverband houdt meerwaarde voor het vervullen van de voorzittersrol bij het huidige wegbeheerdersoverleg, de communicatie naar gebruikers en de site. De uitvoering van projecten ligt bij wegbeheerders, maar agendering en coördinatie is passend bij de regio.

Tenslotte: invulling van de coördinatiefunctie

Het is ook in de toekomst wenselijk om een strategisch mobiliteitsplan met bijbehorende investerings- en uitvoeringsagenda voor de regio te maken. Juist omdat we bestuurlijk en ambtelijk in de gemeenten niet altijd op één lijn zitten, kunnen we dit mobiliteitsplan en de uitvoeringsagenda benutten om 'intern' de goede gesprekken met elkaar te voeren en 'naar buiten' met dit plan met één mond te communiceren. Hiermee versterken we onze lobby voor middelen en ondersteuning vanuit de provincie, het Rijk, de EU (Brussel en de Euregio) en partners van kennisinstellingen en bedrijfsleven. Meer dan nu het geval is moet er ruimte komen voor ambtelijke betrokkenheid op beleidsniveau vanuit de gemeenten in de nieuwe stadsregio. Dit kan door gebruik te maken van inzet van ambtelijke capaciteit vanuit de gemeenten in de nieuwe stadsregio (detachering). Dan is er meer dan nu sprake van een warm regiogevoel.

Voor de aansturing van de uitvoeringsagenda in het strategisch plan én voor een plek aan tafel bij het bestuurlijk overleg MIRT, blijft het bestuurlijk overleg mobiliteit (BOM) van grote waarde. Op die manier geven we immers effectief vorm en inhoud aan onze mobiliteitslobby.

Om deze rol uit te kunnen voeren lijkt het voor de hand te liggen om in het projectbureau hiervoor een beperkt aantal Fte's op te nemen. Datzelfde geldt voor de gemeente-overstijgende projecten zoals hierboven omschreven. We gaan hier overigens uit van een flexibele projectenlijst, waarbij detachingsconstructies met gemeenten nadrukkelijk nastreven in verband met hun meerwaarde voor het lokaal draagvlak en de regionale kruisbestuiving. (niet alleen op projectbasis maar ook op beleidsniveau)

Financiering

Bij de uitvoeringsagenda hoort ook een financieringsplan. Met de provincie zou bekeken kunnen worden of er net als in de andere regio's vanuit de BDU (of in de toekomst de mobiliteitsmiddelen) een vrij besteedbaar bedrag voor mobiliteitsprojecten in de regio kan worden gereserveerd. Gezien de om-

vang van de huidige BDU zou een budget van € 7,5 miljoen redelijk lijken; dit bedrag is overigens exclusief de budgetten voor de stadsregiotaxi.

Tevens zou met de provincie besproken moeten worden hoe om te gaan met de huidige subsidieverordeningen. De provinciale subsidieverordening kent lagere subsidies dan de verordening van de stadsregio en het is essentieel om over dat knelpunt goede bestuurlijke afspraken te maken. Daarnaast zou met de provincie bekeken kunnen worden hoe bedragen die nu in het MUM geormerkt zijn voor bijvoorbeeld vervoersknopen, snelfietsroutes, SLIM Benutten en doorstroming OV ook herkenbaar in het MIAM opgenomen kunnen worden.

Bijlage 1. Stadsregionale mobiliteitsdoelstellingen zoals vastgesteld in de Regionale Nota Mobiliteit (ReNoMo)²

Beleidsdoelstellingen van de regionale corridor

- Verbeteren (inter)nationale openbaar vervoer: inzetten op de Deltalijn en het HSL-station, evenals de versterking van StadsRegioRail;
- Goede aansluiting op een regionale luchthaven (Airport Weeze);
- Goede aansluiting van de regionale corridor op het hoofdwegennet;
- Complementeren hoofdwegennet: realiseren en complementeren van het verbindend regionaal netwerk "De Regionale Ruit";
- Verbetering doorstroming op hoofdwegennet;
- Realiseren van goed functionerende overslagpunten voor transport en logistiek;
- Verbeteren van de overstapmogelijkheden op OV-stations door dynamische informatievoorziening en afstemming van dienstregelingen;
- Verbeteren van de doorstroming en garanderen van betrouwbare reistijden op hoofdwegennet door inzetten van regionaal verkeersmanagement.

Beleidsdoelstellingen van de radialen

- Verbeteren van de doorstroming en betrouwbaarheid op het regionaal wegennet;
- Verbeteren doorstroming van openbaar vervoer door realiseren (H)OV-infrastructuur;
- Uitbouwen van transfermogelijkheden op StadsRegioRail-knooppunten;
- Aanwijzen kwaliteitsnet voor transport en logistiek en uitwerken in regelscenario's;
- Uitbouwen van het regionaal wegennet volgens de zwakke schakels uit de netwerkanalyse;
- Ontwikkelen van grensoverschrijdende openbaar vervoer verbindingen;
- Uitvoeren van een prijsbeleid gericht op aantrekkelijker maken alternatieven van de auto;
- Verbeteren en innoveren van het openbaar vervoer.

Beleidsdoelstellingen van de stedelijke gebieden

- Complementeren hoofdrouthenetwerk fiets en aanleggen stallingsvoorzieningen;
- Verbeteren van de kwaliteit van regionaal en lokaal openbaar vervoer;
- Realiseren van een integraal openbaar vervoersconcept bus en trein;
- Vaststellen en aanbieden van een minimale mobiliteitsvoorziening;
- Afstemmen van vraag en aanbod in mobiliteit;
- Invoeren van een intelligente vorm parkeerbeleid afgestemd naar tijd, locatie en milieulast;
- Verbeteren verkeersveiligheid door duurzaam veilige inrichting, gedragsgerichte maatregelen en gerichte handhaving;
- Faciliteren van vervoersmanagement;
- Stimuleren en afstemmen van initiatieven uit de markt gericht op verbeteren van logistiek en distributie.

Beleidsdoelstellingen oostwest-as

- Verbeteren van de oostwest-relaties hoofdwegennet;
- Onderzoeken van de potenties van logistiek en distributie;
- Vergroten van de leefbaarheid;
- Verminderen van de barrièrewerking van infrastructuur.

Beleidsdoelstellingen landelijk gebied

- Verbeteren van de bereikbaarheid door het realiseren van op- en overstappunten;
- Verbeteren van de leefbaarheid;
- Verminderen van de barrièrewerking van infrastructuur;
- Aanbieden van maatwerk voor minimale mobiliteitsvoorzieningen;
- Ontwikkelen en benutten van toeristische en recreatieve mobiliteitsvoorzieningen.

² In de ReNoMo is ingezet op verknopen en verbinden (hoofddassen). De ReNoMo is geactualiseerd met de Mobiliteitsaanpak waarbij ingezet op verknopen, verbinden en benutten met Fiets, Mobiliteits- en Verkeersmanagement en OV.

Is wonen een beleidsveld dat een regionale aanpak vergt?

Op dit moment werken de 20 gemeenten van de stadsregio samen aan wonen. Basis hiervoor zijn onder meer de huisvestingsverordening die de woonruimteverdeling regelt en de in juni 2011 door de regioraad vastgestelde verstedelijkingsvisie. In die visie is de ambitie vastgelegd om tot een vraaggerichte woningbouwprogrammering te komen. In een gezamenlijk proces met 20 gemeenten, de provincie als partner en corporaties en marktpartijen als klankbord is een gezamenlijke woonagenda vastgelegd voor de periode tot 2020. Op 8 april aanstaande zullen de colleges van alle gemeenten in de stadsregio de woonagenda hebben vastgesteld. Basis van de woonagenda is dat wonen een belangrijke rol speelt in het vestigingsklimaat van de stadsregio, waarbij de samenhang met de aanwezige werkgelegenheid en kennisinstellingen een belangrijke rol speelt. Daarnaast zijn ruimtelijke kwaliteit, de samenhang tussen steden en ommeland en de complementariteit van de elkaar aanvullende woonmilieus belangrijke uitgangspunten.

De rol van de stadsregio bij het maken van de woonagenda is zorgen voor goede analyses die de basis vorm voor de gezamenlijke visie. Die visie is voor het versterken van het vestigingsklimaat van groot belang en vormt de basis voor het proces om de woningbouwprogrammering meer vraaggericht te maken en voor de afstemming van woningbouwprogramma's tussen gemeenten.

In deze notitie wordt aan de hand van vier vragen onderzocht of en hoe samenwerking op het gebied van wonen een vervolg moet krijgen.

- 1 Is er sprake van een regionale woningmarkt?**
- 2 Hoe stellen provincie en rijk zich op?**
- 3 Is het efficiënt om samen te werken?**
- 4 Wat betekent samenwerking voor de gemeentelijke autonomie?**

Vervolgens is er een aantal modellen op een rijtje gezet voor de vormgeving van de samenwerking.

De notitie kan verder versterkt worden met een aantal praktische voorbeelden waarbij samenwerking tussen gemeenten een rol speelt. Als mogelijke voorbeelden: Wat doen gemeenten als het verkoopbeleid van een regionaal werkende corporatie niet aansluit op het gemeentelijk beleid.

- 1 Is er sprake van een regionale woningmarkt?**

Doelstelling van woonbeleid van gemeenten in de breedste zin is zorgen dat een voldoende passend aanbod aan woningen is voor alle doelgroepen. Mensen op zoek naar een passende woning doen dat niet alleen binnen de gemeentegrenzen maar ook daarbuiten. Dat levert samenhangen op tussen gemeenten die kunnen leiden tot concurrentie, maar ook tot aanvullende woonmilieus waardoor gemeenten samen juist een sterkere woningmarkt kunnen bieden. Hoe ziet deze samenhang eruit in de stadsregio?

Verhuisbewegingen laten zien dat er sprake is van een woningmarkt waarin Arnhem en Nijmegen belangrijke trekkers zijn voor jongeren. De belangrijke drijfveer is studie. Arnhem met haar HBO opleidingen trekt vooral jongeren uit de omliggende regio's, maar bijvoorbeeld ook uit Nijmegen. Universiteitsstad Nijmegen trekt jongeren uit het hele land. Een substantieel deel van de jongeren wil na de studie in de stadsregio een woning kopen of huren vanwege gezinsvorming en/of werk. Ze zoeken hun woonomgeving zowel in de stad als in het ommeland. Een duurzame brandstof voor de woning-

marktmotor van de regio, die ook aantoont hoe belangrijk de wisselwerking is tussen de aanwezige kennisinstellingen, bedrijven en de woningmarkt.

Is er sprake van één woningmarkt? Arnhem en Nijmegen hebben allebei invloedssfeer die het sterkst is bij de direct omliggende gemeenten. De grootste scheiding ligt bij de Waal. De Liemers ligt binnen de invloedssfeer van Arnhem, maar hoe oostelijker, hoe kleiner de wisselwerking. Binnen de Liemers zijn vooral ook onderling veel verhuizingen tussen de gemeenten. In de nabije toekomst wordt de A15 doorgetrokken waardoor bijvoorbeeld de reisafstand Nijmegen- Zevenaar aanzienlijk wordt bekort. Vraag is welk effect dat heeft op de woningmarkt.

Er is dus sprake van in ieder geval twee, of misschien drie als we de Liemers apart zien, woningmarktgebieden. Maar Arnhem en Nijmegen hebben ook onderling een duidelijke relatie met verhuisbewegingen in beide richtingen. In Nijmeegs voordeel spreekt de aanwezigheid van de universiteit, Arnhem heeft een gunstigere ligging ten opzichte van de Randstad. Beide grote steden en het omme-land hebben allemaal een eigen aantrekkingskracht op de woningmarkt, die voor een belangrijk deel complementair is, maar soms ook concurrerend. Vanuit dit oogpunt is afstemming tussen gemeenten over wonen daarom nuttig. De noodzaak is het grootst waar de samenhang het grootst is: Arnhem e.o., Het Rijk van Nijmegen en de Liemers. Maar de verbindingen tussen die gebieden, met name voor het middengebied met de drie grote VINEX-locaties, zijn zo groot dat ook daar afstemming meerwaarde biedt.

Vanuit de vraagkant is er dus sprake van een regionale werking op de woningmarkt. Hoe zit het aan de aanbodkant? Gemeenten zijn kaderstellend voor het woningbouwprogramma binnen hun eigen grenzen. Voor de realisatie van woningen zijn ze afhankelijk van andere partijen. Corporaties werken soms in meerdere gemeenten en maken beleidskeuzes waarbij gemeentegrenzen niet van belang zijn. Ook ontstaan er samenwerkingsverbanden van corporaties die samen een beleidsvisie opstellen (Liemers). Beleggers en landelijk opererende ontwikkelaars die willen investeren zien de stadsregio Arnhem en Nijmegen in eerste instantie als een gebied, waarbij met name het Middengebied met de grote steden potentie heeft. De keuze om wel of niet te investeren hangt wel weer af van lokale gegevens. Kleinere partijen kijken waarschijnlijk meer lokaal.

Door de economische crisis, waardoor het veel lastiger is geworden om woningbouwprojecten te realiseren, is de samenwerking tussen gemeenten, corporaties en marktpartijen veranderd. Partijen stellen zich nu meer als partner op om een ontwikkeling mogelijk te maken. Omdat corporaties en marktpartijen over gemeentegrenzen heen kijken is het ook logisch dat gemeenten onderling samenwerken om als goede partner voor deze partijen te kunnen functioneren. Ditzelfde geldt voor zorgaanbieders. Met de sterk groeiende behoefte aan combinaties van zorg en wonen kan samenwerking een bijdrage leveren aan het beperken van de oplopende kosten.

2 Wat willen provincie en rijk?

De provincie Gelderland heeft een formele rol ten aanzien van de gemeentelijke woningbouwprogramma's. In het Kwalitatief WoningbouwProgramma (KWP) legt de provincie de kwantitatieve kaders vast voor de gemeentelijke programmering. De provincie doet dat op regionaal niveau voor zes Wgr-regio's, waaronder voor de Stadsregio Arnhem Nijmegen. De provincie verwacht dat gemeenten binnen de zes regio's onderling afstemmen om het totale programma binnen het provinciale kader te houden. Met de komst van de Omgevingsvisie is het de vraag of er nog een nieuw KWP komt. Maar de regionale invalshoek van de provincie blijft. Enerzijds wil de provincie gemeenten de ruimte geven om samen in de regio eigen keuzes te maken, anderzijds heeft de provincie niet de menskracht om met alle individuele gemeenten afspraken te maken over wonen.

Het rijk bemoeit zich niet meer met woningbouwprogrammering en laat dit over aan de provincie. Wel voert het rijk beleid dat invloed heeft op het functioneren van de woningmarkt en de samenwerking tussen gemeenten onderling en met andere partijen. In het energieakkoord dat het Rijk met tal van

partijen heeft gesloten is bijvoorbeeld een belangrijke ambitie uitgesproken voor energiebesparing in de gebouwde omgeving.

Het rijk is ook nadrukkelijk bezig de rol van corporaties aan banden te leggen. Corporaties zouden zich volgens het rijk meer moeten richten op hun kerntaak en de rol van gemeenten ten opzichte van corporaties wordt versterkt. In de novelle van minister Blok worden de hoofdlijnen van dit beleid geschetst. Niet alle gemeenten zijn op dit moment voldoende ingericht om hun nieuwe rol goed in te vullen. In het huidige krachtenveld bepalen corporaties grotendeels autonoom hoe ze met hun woningvoorraad omgaan. Om een krachtige tegenspeler te zijn voor corporaties zullen gemeenten steviger in de schoen moeten staan. Gezien de beperkte bemensing op het beleidsvelden wonen bij gemeenten lijkt bundeling van krachten van samenwerkende gemeenten daarbij de enige mogelijkheid.

In opdracht van het rijk heeft de commissie Dekker de werking van de woningmarkt onderzocht. Eén van de beleidsaanbevelingen van die commissie is dat er een regionale woonvisie nodig is als fundament voor de woningbouwprogrammering

3 Is regionale samenwerking efficiënt?

Samenwerken kost tijd en inzet. Maar wat levert het op? Hiervoor kijken we naar de dagelijkse praktijk. Daarbij is er een onderscheid te maken tussen grote en kleinere gemeenten. Arnhem en Nijmegen hebben zelf vaak voldoende capaciteit om de taken op het gebied van wonen uit te voeren. Maar ook daar levert samenwerking een besparing op. Hieronder gaan we kort in op de verschillende taken en wat de afwegingen zijn met betrekking tot opschaling naar regionaal niveau.

- **Woonruimteverdeling** De stadsregio is verantwoordelijk voor het vaststellen van de regionale huisvestingsverordening. De verordening vergt de nodige specialisatie kennis over de wet en regelgeving over de volkshuisvesting. Door het gezamenlijk opstellen van woonruimteverdeelregels met de corporaties in de regio wordt door alle 20 gemeenten capaciteit, tijd en geld bespaard. De corporaties dragen de zorg voor de uitvoering en dragen daarvan ook de kosten. Maar het is ook beleidsmatig gewenst: meer transparantie voor woningzoekenden met één systeem en één loket. En een regionaal systeem voorkomt ook dat individuele gemeenten woningzoekenden weren ten faveure van eigen inwoners.

- **Woningbouwprogramma, onderzoek, monitoring en analyse (inclusief bieden expertise).** Voor een goede afstemming over het woningbouwprogramma met andere partijen (ook gemeenten onderling) is goede inhoudelijke informatie noodzakelijk. Dit geldt bijvoorbeeld voor de grote opgave ten aanzien van wonen en zorg, die zeker intergemeentelijke componenten heeft. Elke gemeente heeft onderzoek, monitoring en analyses nodig om haar eigen woonbeleid vorm te kunnen geven. Als elke gemeente dit afzonderlijk oppakt kost dit meer tijd en geld. Bovendien bemoeilijkt het de discussie als elke gemeente de discussie aangaat met haar eigen onderzoek, zodat iedereen altijd zijn eigen gelijk kan halen. De vergelijkende component van onderzoek en afstemming op regionaal niveau schept hier meer duidelijkheid in. Gemeenten besparen tijd en geld door gezamenlijke uitvoering van onderzoek, monitoring en analyse.

- **Duurzaam bouwen**

Het energieakkoord voor duurzame groei stelt alle gemeenten voor een belangrijke opgave voor verduurzaming van de woningvoorraad. In het Groene Akkoord hebben gemeenten en andere partijen elkaar al gevonden. Voor de verduurzaming van de bestaande voorraad loopt het programma meters maken. Door samenwerking van gemeenten wordt expertise gedeeld en de beschikbare subsidiegelden zo efficiënt mogelijk ingezet.

- **Faciliteren van overleg**

Wonen vraagt om overleg, tussen gemeenten, met de provincie, corporaties, consumenten, ontwikkelaars etc. De stadsregio bundelt veel van deze overleggen, bijvoorbeeld richting de provincie over de

ladder voor duurzame verstedelijking of richting corporaties over de huisvestingsverordening. Ook hier bespaart de stadsregio geld en tijd voor gemeenten

4 Wat betekent de samenwerking voor de gemeentelijke autonomie?

Gemeenten zijn individueel verantwoordelijk voor het eigen woonbeleid, en geven dat vorm met andere partijen op de woningmarkt. De gemeenteraden stellen bestemmingsplannen vast en geven daarmee de kaders voor ontwikkeling van woningbouw. Voor ontwikkelingen in de bestaande voorraad is de sturende werking van bestemmingsplannen beperkt. De provincie stelt het ruimtelijk en kwantitatief (aantallen woningen) kader voor de gemeenten, toetst de gemeentelijke plannen aan dat kader en kan desgewenst ingrijpen. De stadsregio heeft in dit proces geen formele rol. Wel is de stadsregio verantwoordelijk voor het systeem van de toewijzing van de sociale huurwoningen in de vorm van de regionale huisvestingsverordening. Individuele gemeenten hebben op dit moment geen bevoegdheid om rond de woonruimteverdeling eigen regels te stellen. Indien de Wgr-plus wordt ingetrokken verdwijnt deze formele bevoegdheid en wordt de formele rol van de stadsregio op het beleidsvelden wonen dus beperkt tenzij gemeenten op vrijwillige basis besluiten de woonruimteverdeling te regelen.

In de woonagenda zijn afspraken gemaakt over een nieuwe vorm van programmeren. Het stoplicht-model is daarbij uitgangspunt. Gemeentelijke planningslijsten zijn uitgangspunt voor de discussie over het woningbouwprogramma's in drie subregio's. Doel is dat de woningbouwprogramma's van de gemeenten samen passen binnen het provinciale kader. Na afstemming stelt iedere gemeente haar eigen woningbouwprogramma vast. Indien de afstemming niet tot consensus leidt zijn er één of meerdere woningbouwplannen waarover gemeenten discussie hebben. Deze discussie kan de stadsregio ondersteunen met analyses en faciliteren van overleg. Als dat niet tot een uitkomst leidt is het uiteindelijk de provincie die een woningbouwplan tegen kan houden.

De regionale afstemming biedt gemeenten de kans om onderling tot oplossingen voor problemen te komen. Daarbij kan schaalniveau van de samenwerking gedifferentieerd worden afhankelijk van de aard en omvang van de gezamenlijke opgave. Zonder regionale afstemming zullen gemeenten rechtstreeks zaken moeten doen met de provincie. Formeel maakt dat niet uit voor de autonomie van gemeenten op het gebied van wonen, maar loslaten van een regionale programmering beperkt in ieder geval wel de vrijheid om binnen de regio tussen gemeenten af te stemmen en ruimte te creëren voor oplossingen.

Mogelijk samenwerkingsvormen:

1 Vasthouden aan de huidige structuur.

Het primaat voor de afstemming ligt centraal bij een regionaal samenwerkingsverband. Centraal worden onderzoek, analyse en kennisuitwisseling ten behoeve van een goede afstemming georganiseerd. Daar ligt ook afstemming met de provincie, corporaties en eventuele andere partijen op regionaal niveau. Daarbinnen functioneren drie subregio's waarbinnen afgestemd wordt over het woningbouwprogramma. Deze werkwijze sluit aan bij de woonagenda zoals die door alle gemeenten inmiddels is ondertekend. De woonruimteverdeling blijft zo ook regionaal geregeld met een uniforme regeling, één loket voor woningzoekenden, één urgentieregeling en één regeling voor beroep en bezwaar.

De centrale inzet voor het regionale deel, het uitvoeren van onderzoek en analyse en het organiseren van de afstemming, ontlast de gemeenten in tijd en geld. Aandachtspunt is de betrokkenheid van gemeenten bij het gezamenlijke proces.

2 Drie (of twee) sterke subregio's

De kerntaak, afstemmen over het woningbouwprogramma vindt plaats in de subregio's, de gebieden met de meeste samenhang op de woningmarkt. De samenwerking kan ook vanuit dat verband opgebouwd worden. Daarbij is er een keuze tussen twee of drie subregio's. De woonagenda gaat uit van drie subregio's, maar ook een model waarbij de Liemers wordt toegevoegd aan Arnhem en omgeving is denkbaar. Een dergelijke samenwerkingsvorm sluit goed aan op het functioneren van de woningmarkt en staat mogelijk dicht bij gemeenten. Twee nadelen: een deel van de efficiencywinst gaat verloren en een dergelijke indeling gaat voorbij aan de positie van het middengebied. Het afmaken van de VINEX opgave staat nog steeds prominent in het regionale beleid. In dit model is de mogelijke tegenstelling tussen stad en ommeland een punt van aandacht evenals het vormen van een gezamenlijke visie om de stadsregio tegen landelijk of internationaal denkende partijen te positioneren. Wat de woonruimteverdeling betreft is er in deze optie sprake van minder uniformiteit en transparantie.

3 Individuele gemeenten die waar nodig samenwerken.

Een model waar gemeenten niet samenwerken op het gebied van wonen is nagenoeg ondenkbaar. De provincie spreekt de gemeenten aan op regionaal niveau en meerdere corporaties werken over gemeentegrenzen heen. In een model waar gemeenten alleen samenwerken waar nodig, ontbreekt een vast aanspreekpunt. De ruimte voor het werken aan het eigen gemeentelijk belang is in dit model vanzelfsprekend het grootst. Dit gaat gepaard met hogere kosten voor de afzonderlijke gemeenten en de nadelen van het model met subregio's gaan hier nog sterker gelden. Voor de woonruimteverdeling kent deze optie nadelen vanuit het oogpunt van keuzevrijheid, en transparantie voor dewoningzoekenden en efficiency voor corporaties en gemeenten.

1. Analyse

Vraagt (duurzame) economische samenwerking een publiekrechtelijke regionale aanpak ?

Reikwijdte: de triple helix en publiekrechtelijke regionale opgaven

De huidige stadsregio Arnhem Nijmegen vervult een aantal economische taken. Met het oog op deze analyse: afgesproken is dat taken zoals de lobby, de gemeenschappelijke positionering en promotie en marketing van de stadsregio – samen met (onderwijs-)organisaties en het bedrijfsleven – nader onderwerp van beschouwing zullen zijn van één van de twee commissies die zich onder leiding van de stuurgroep bezighouden met de vernieuwde samenwerking na de WGR-plus tijd: namelijk van de zgn. commissie “triple helix”. Over deze “triple-helix”-aspecten wordt daarom in beginsel in deze notitie niet gesproken, ze zijn elders belegd.

Naast de triple helix-onderwerpen is er ook een aantal meer publiekrechtelijke opgaven: de ruimtelijk-economische opgaven en de duurzaamheidsopgave dragen – samen met onder meer de opgaven voor wonen en mobiliteit bij aan het vestigingsklimaat in de regio. Waar andere aspecten van het vestigingsklimaat in het kader van de commissie triple helix naar voren komen gaan we in deze notitie met name in op de ruimtelijk-economische en duurzaamheidsvragen.³

Welke publiekrechtelijke economische opgaven hebben een regionaal karakter ?

De mogelijk regionale opgaven die in deze analyse van het terrein duurzame, toekomstbestendige economie aan de orde komen hebben samengevat betrekking op drie thematieken:

- Het ruimtelijk faciliteren van de (duurzame) bedrijvigheid in de regio: samenhangende en duurzame programmering van ruimte voor industrie, logistiek, kantoren en detailhandel en horeca/toerisme;
- Het uitvoeren van gemeentete overstijgende specifieke economische thema's, die met name in het publiek domein of met overheidsmiddelen en -inzet gestalte krijgen;
- Met als belangrijk en relatief omvangrijk onderwerp: de lopende energietransitie, die in de komende decennia moet leiden tot energieneutraliteit; en het oplossen van milieuknelpunten, onder meer luchtverontreiniging.

Het zijn onderwerpen die nu stadsregionaal belegd zijn en we moeten ons afvragen of die qua aanpak ook in de toekomst een intergemeentelijke benadering vragen.

Kanttekeningen over het regionale karakter van de drie opgaven

Achterliggende doelstellingen bij de ruimtelijke facilitering van bedrijvigheid in de regio worden ontleend aan de opgaven die in “triple-helix”-verband worden ontwikkeld, namelijk wat nodig is voor Arnhem-Nijmegen als vierde economische regio in Nederland en wat voor ruimtelijk economische opgaven voortvloeien uit de combinatie van ontwikkeling van economische activiteiten en topinstellingen in de regio.

Publiekrechtelijk zal de “triple-helix”-samenwerking – tezamen met andere afstemmingsvragen ten aanzien van de ontwikkeling van bedrijventerreinen, detailhandel, incl. perifere detailhandelslocaties, leegstand, maatschappelijk vastgoed etc. die zich altijd voordoen – in ieder geval ruimtelijk-economisch indalen in de regio en haar neerslag moeten krijgen in passende en houdbare regionale (ruimtelijke) programmeringen. Bij die programmeringen is iedere gemeente in meer of mindere mate aan zet; en hebben de gemeenten de gelegenheid hun ruimtelijk-economische bijdrage – onderling afgestemd - aan de realisatie van uit de “triple-helix”-samenwerking voortvloeiende ruimtelijke opgaven te leveren. Evaluaties en onderzoek maken deel uit van de programmeringsactiviteiten. Rondom de leegstand heeft de stadsregio tot nu toe een (afgestemd) uitvoeringsprogramma.

Zo is de vastgoedrapportage een samenwerking tussen overheid, markt en kennisinstelling: de gemeenten Arnhem en Nijmegen, de stadsregio, makelaars en de Radboud Universiteit. Als uitvloeisel van de vastgoedrapportage initieert de stadsregio samen met gemeenten expertmeetings en aanpak-

³ Daarbij kan het zo zijn dat de analyse van deze publiekrechtelijke taken soms opereert in het grensvlak van de opbrengsten die ook mogelijk zijn vanuit de commissie triple helix. Mocht dit in een enkel geval aan de orde zijn: adviezen vanuit twee hoeken zijn minder problematisch dan geen adviezen. Het gaat er immers om dat uiteindelijk in ieder geval die zaken in samenhang op tafel gelegd worden, waarover bestuurlijke besluitvorming nodig is.

ken voor specifieke en in het oog springende thema's, die kunnen helpen het vestigingsklimaat in de regio in stand te houden en te versterken. Hierbij is ook monitoring van ontwikkelingen van belang voor de regio. De activiteiten zijn nu stadsregionaal; men kan zich afvragen in hoeverre vanuit een publiekrechtelijke insteek inbreng noodzakelijk blijft, of dat dit zich volledig in "triple-helix"-verband afspeelt.

Een voorbeeld van gemeenteoverstijgende meer specifieke en concreet uitvoerende en op de publieke ruimte betrekking hebbende economische onderwerpen is op dit moment de vrijetijdseconomie en het toerisme. Bijvoorbeeld met de "Liberation Route", de Oorlogsmusea of het programma "Rond de rivieren" (o.m. realisatie struinroutes, toeristische pendelboot, verdronken dorpen, themacampagne, website). Een ander voorbeeld is het faciliteren van de logistieke sector, bijv. door vanuit de regio deel te nemen in bovenregionale (overheids-)netwerken.

Maar het kan heel wel gebeuren dat zich – afhankelijk van het vraagstuk en zijn urgentie – in de komende jaren verschuivingen in onderwerpen, waarbij samenwerking en afstemming nodig is, aandienen. Zo zou bijv. zo maar de land- en tuinbouw in het gebied een thema kunnen worden, of structurele veranderingen in de detailhandel als gevolg van krimp en het gebruik van digitale media, of een herwaardering van de maakindustrie. De triple helix zal hier vaak – overigens niet noodzakelijkerwijze in alle gevallen – als bron leidend zijn, maar bij de uitwerking en het realiseren van projecten zijn de overheden in de regio ongetwijfeld nodig. En dat vergt dat gemeenten een (publiekrechtelijk) forum om te overleggen, af te stemmen en waar nodig gezamenlijke of intergemeentelijke uitvoering af te spreken en te financieren, nodig hebben. Duurzaamheid zal bij deze concrete opgaven ongetwijfeld steeds een belangrijke rol spelen.

De energietransitie in de komende decennia (volledige energieneutraliteit in 2050), alsmede het oplossen van knelpunten op het terrein van de luchtverontreiniging, is een onderwerp dat – recentelijk nog bij de stadsregio in de vorm van een uitvoeringsagenda belegd – raakt aan allerlei publieke taken als het openbaar vervoer, gemeentelijk vastgoed en scholen, verkeersstromen, woningbouw en -renovatie, energievoorziening op bedrijventerreinen, windmolens en ruimtelijke ordening, overheidsconcessies voor elektrische laadpalen. Niet alleen zal energie- en milieutechnologie (EMT) vanuit de triple helix waarschijnlijk als nationale en/of internationale topsector gedefinieerd worden en in dat kader een plaats krijgen, ook is het – vanuit de publiekrechtelijke invalshoek – van belang dat EMT op een goede manier feitelijk geïmplementeerd wordt in de stadsregionale omgeving.

Het regionale aspect van de implementatie van duurzaamheid wordt nog eens benadrukt door het gegeven dat energienetwerken in de toekomst sterk zullen neigen in de richting van een (stads-)regionale invulling. De koppeling van warmtenetten, de inzet van windmolens, regionale stroomnetten, enzovoorts, zijn stuk voor stuk thema's waarvoor een regionale inzet noodzakelijk is en zal zijn.

Uiteraard bestaat er vanuit "De Groene Kracht" (DGK) – de naam waaronder de huidige economische samenwerking op het terrein van een op energieneutraliteit gerichte samenleving in de stadsregio is gebundeld – ook een doorwerking naar de domeinen wonen en ruimte (duurzame bouw), en mobiliteit (verduurzaming brandstoffen; verduurzaming mobiliteit) die ook een duidelijke regionale component in zich dragen.

De samenwerking is van de grond gekomen door initiatieven vanuit de Milieusamenwerking Regio Arnhem (MRA) en de Milieusamenwerking en Afvalverwerking Regio Nijmegen (MARN). Mede vanwege de verschillende achtergronden van deze regionale samenwerkingsvormen, mogelijke toekomstige ontwikkelingen bij deze samenwerkingsvormen en de relaties met bedrijvigheid in de bouw en activiteiten op het terrein van de mobiliteit heeft positionering van DGK bij de Stadsregio plaats gevonden. Bestuurlijke opdrachtgevers – sponsors van de samenwerking – zijn nu de Stadsregio, de MARN en de MRA.

Wat willen provincie en rijk ?

Ruimtelijk faciliteren van economische ontwikkeling

In instrumentele zin (programma's voor bedrijventerreinen, voor detailhandel) zijn stadsregionale inspanningen direct gebaseerd op vragen van de provincie. De provincie vraagt de regio's in de provincie, zo ook de stadsregio regionale programma's, zoals rond bedrijventerreinen en detailhandel op te stellen. Bij de stadsregio ligt dus de provinciale vraag op stadsregionaal niveau programma's te redigeren (of laten redigeren). De stadsregio ageert hier – naast de insteek dat men sowieso zelf iets wil bewerkstelligen en bij de provincie neer te leggen – als opdrachtnemer, de provincie als opdrachtgever.

Duurzaamheid

Rondom duurzaamheid (energietransitie, luchtverontreiniging) wordt gewerkt op basis van landelijke en daaruit afgeleide provinciale doelstellingen. DGK sluit inhoudelijk aan bij het landelijke energieakkoord en het provinciale programma "Energietransitie".

De samenwerking van DGK is in personele en financiële zin gegarandeerd tot het einde van 2014. Over de periode daarna dient opnieuw besluitvorming plaats te vinden. De uitvoering van twee projecten ("De Groene Hub" en "Meters maken in verduurzaming bestaande bouw") moet vanwege verplichtingen in het Regiocontract (Provincie) zijn uitgevoerd voor en qua financiering worden onderbouwd tot einde 2015.

Vanaf 2007 wordt gewerkt aan het Eureka-programma (luchtkwaliteit). Het programma wordt mogelijk gemaakt vanuit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Het programma met z'n diverse projecten moet in 2014 worden afgerond. In 2015 zal als sluitstuk verantwoording moeten plaatsvinden. Binnen het Eureka-programma worden projecten gefinancierd die ook in het kader van DGK van belang zijn. De financiering dient bijv. als smeerolie om langer lopende projecten (zoals de concessieverlening voor elektrische laadpalen) op gang te krijgen. Voor de stadsregio is de stadsregionale organisatie gedelegeerde beheer- en betaalautoriteit (opdrachtgeversrol) voor de provincie Gelderland.

Andere specifieke thema's

Op verzoek van de provincie (opdrachtgever) werkt de Stadsregio nu aan het Uitvoeringsprogramma "Logistiek als Gelderse Motor". Basis hiervoor is de provinciale omgevingsvisie en de uitwerking hiervan in een regionale omgevingsagenda. Er is een samenhang met de ambities van "De Groene Kracht" voor zover wordt gewerkt aan duurzame logistiek in het gebied. Daarnaast wordt door de stadsregio gefunctioneerd in lobbies, de realisatie van de Duurzame Transportcorridor Betuwe (mede in relatie tot DGK). Belangrijke spelers in het gebied zijn aanwezig op de industrieterreinen Bijsterhuizen en vooral bedrijven langs de A12. Deze bedrijven zijn dragend voor de samenwerking op dit terrein. Net als het ROP (Overbetuwe) in voorwaardenscheppende en verbindende zin een publiek-rechtelijk aandachtspunt.

Is regionale samenwerking efficiënt ?

Programmatische en projectmatige samenwerking

Onderscheid moet worden gemaakt tussen overleg en afstemming, kennisdeling en de meer op concrete producten gerichte samenwerking. Bij de laatsten is samenwerking sowieso vaak efficiënt omdat met name kleinere gemeenten voorzien worden van voldoende mogelijkheden om beleid vorm en inhoud te geven en om kennis te delen. Door kennis van buiten te halen, en kennis in de regio te delen zijn op een efficiënte wijze betere resultaten te realiseren.

Via een programma als DGK kunnen gemeenten putten uit expertise, worden gemeenten geadviseerd over mogelijkheden en kunnen gemeenten zaken goedkoper uitvoeren door bijvoorbeeld gebruik te maken van inkoopvoordelen als gevolg van de schaal waarop wordt gewerkt.

Efficiëntie vraagt wel om een gedifferentieerde benadering. Zoals aangegeven hebben sommige van de hierboven genoemde en mogelijke toekomstige onderwerpen voor de ene gemeente meer relevantie dan voor andere. Het blijft daarbij van belang steeds goed af te wegen door welke gemeenten (de regio als geheel, subregio's, gemeenten met bepaalde kenmerken) samenwerkingsverbanden worden afgesloten.

Overleg en afstemming

Regionaal overleg en afstemming is in zoverre altijd efficiënt als ze ervoor zorgt dat één plus één drie wordt en als ze voorkomt dat verliezen ontstaan, omdat ontwikkelingen suboptimaal gestalte worden gegeven wanneer gemeenten elkaar op een maatschappelijk ongewenste manier beconcurreren. Meer dan efficiëntie bij de publiekrechtelijke samenwerking op het terrein van een (duurzame) economie is het echter vaak de effectiviteit, die bepalend zal zijn – veel onderwerpen zoals hierboven geschetst zijn intrinsiek bovenlokaal.

Wat betekent samenwerking op het gebied van de (duurzame) economie voor de gemeenten ?

De ruimtelijk-economische dimensie

Samenwerken is ergens gezamenlijk voor gaan en betekent soms geven en nemen. De ruimtelijk-economische programma's (detailhandel, bedrijventerreinen, kantorenmarkt, aanpak leegstand) voor het stadsregionaal gebied, vloeien formeel voort uit een provinciale opdracht. Hoewel voor de ruimtelijk-economische programma's de uiteindelijke verantwoordelijkheid (juridische borging) ligt bij de provincie betekent samenwerking dat zoveel mogelijk gezocht wordt naar een invulling die in de eerste plaats vanuit de stadsregionale ambities als urgent wordt ervaren en tevens vanuit een lokale optiek en weging van belangen voor eenieder enigszins acceptabel is. Geprobeerd zou moeten worden waar mogelijk pijnpunten voor de gemeenten acceptabel te maken. Waar dit echt niet mocht lukken is uiteraard uiteindelijk de provincie aan zet. Het is van belang dat de uitkomsten van het overleg door de betrokken gemeenten als een min of meer bindende overeenkomst worden ervaren, formele binding vindt vervolgens plaats door besluitvorming bij en daaruit voortvloeiende ruimtelijke kaderstelling door de provincie.

Bij de ontwikkeling van de stadsregionale ambities spelen de belangrijke partners van de overheid – grote (onderwijs- en onderzoeks-)organisaties, belangrijke partners uit het bedrijfsleven, maar bijv. ook visies van rijk en provincie – een centrale rol. Gemeenten zullen ervan uit moeten gaan dat de inzet die met deze partners in "triple-helix"-verband ontwikkeld wordt een dominante insteek vormen voor de ruimtelijk-economische programmering.

Specifieke programma's en projecten

Bij de specifieke programma's en projecten is de aard van de samenwerking bepalend voor wat zij betekent voor de gemeenten. De ene vorm van samenwerking is immers concreter bepaald dan de ander. Gaat het bijvoorbeeld om een project als de gezamenlijke en daarom goedkopere inkoop van zonnepanelen, dan is de samenwerking in ieders voordeel, en is het vooral zaak het afdekken en delen van eventuele risico's van de samenwerking in het project goed te regelen.

Als het gaat om samenwerking op een hoger abstractieniveau, zoals de doelstelling van energieneutraliteit, dan zullen gemeenten – natuurlijk altijd met behoud van de mogelijkheid van overleg – de verantwoordelijkheid voor de realisatie van zo'n doelstelling ergens "intergemeentelijk" moeten beleggen. Tenzij wordt uitgegaan van een volledige consensus zullen gemeenten uiteindelijk gehouden zijn – vanuit de samenwerkingsafspraken – intergemeentelijke besluitvorming te implementeren.

2. Suggesties voor toekomstige samenwerkingsvormen

Overleg en afstemming

Strategische discussies gericht op afstemming

Vanuit triple helix maar ook anderszins – overlegplatform van gemeenten in de stadsregio – geformuleerd, is de behoefte om op strategisch niveau de klokken tussen gemeenten zoveel mogelijk gelijk te zetten. Gedacht moet zeker worden aan inbreng vanuit de triple helix, maar ook bij andere onderwerpen is het zo goed mogelijk gelijkzetten van klokken in de stadsregio – zeker ook op economisch vlak – gewenst. Het resultaat van dit overleg krijgt zijn formele neerslag in de ruimtelijk-economische dimensie.

De ruimtelijk-economische dimensie

Het instrument ruimtelijke kaders - detailhandel, bedrijventerreinen, leegstandsaanpak. De formele vaststelling van kaders voor gemeenten loopt uiteindelijk via provinciale omgevingsvisie en uitvoeringsagenda's. De gemeenten overleggen en stemmen af op stadsregionaal niveau op instigatie van de provincie. Samenhang wordt gezocht op basis van input uit de triple-helix. Afstemming en penvoering op stadsregionaal niveau (kan onderdeel van de GR-organisatie zijn of ingebracht worden door één of meer gemeenten ten behoeve van de GR).

Afhankelijk van de bereidheid van de provincie uiteindelijk knopen door te hakken is een keuzemogelijkheid:

- Gemeenten komen tot een gemeenschappelijk stadsregionaal standpunt; over het stadsregionaal standpunt (één lijn) wordt een besluit genomen op stadsregionaal niveau;
- Gemeenschappelijk standpunt wordt niet volledig noodzakelijk geacht; een minimale variant lijkt die waarin gemeenten waar mogelijk een gemeenschappelijke lijn en compromissen formuleren; waar dit niet lukt tot gemeenschappelijke keuzes te komen worden keuzes opgenomen in het stadsregionaal document: de provincie hakt dan eventuele lastige knopen door en

komt duidelijker in haar rol; dat vergt een lichtere vorm van regionale besluitvorming; de stadsregio gaat er dan uiteindelijk over of lastige keuzes richting provincie goed zijn verwoord.

Concrete projecten

Algemeen – projectgewijze samenwerking

Bestuurlijk opdrachtgeverschap, aanjagerschap en ambtelijke coördinatie van specifieke projecten, met name in het publieke domein, die worden uitgevoerd en bijdragen aan een aantrekkelijke leefomgeving als onderdeel van het vestigingsklimaat. De projecten en activiteiten worden uitgevoerd samen met diverse partners, en worden al dan niet belegd bij een stadsregionale organisatie of één of meer van de deelnemende gemeenten.

Samenwerking is:

- hetzij gebaseerd op een stadsregiobrede samenwerking; in welk geval alle gemeenten (via meerderheid) participeren in concrete projecten;
- dan wel gebaseerd op vrijwilligheid; gemeenten doen mee op gevoelde wenselijkheid;
- of inhoudelijke samenhang – concrete projecten functioneren alleen via instemming van relevante gemeenten.

Waar bestuurlijk opdrachtgeverschap voortvloeit uit gemeenschappelijk overleg op stadsregionaal niveau kan de feitelijke uitvoeringsorganisatie en het beheer daarvan nog allerlei vormen aannemen. Organisatorisch kan men dit bij deelnemende gemeenten of bij een stadsregiosecretariaat aanhaken. Deze keuze zal in voorkomende gevallen – door de tijd heen zullen zich steeds weer nieuwe onderwerpen aandienen – gemaakt moeten worden. Ten aanzien van de huidige taken (projecten) kan het volgende worden overwogen.

Bij gezamenlijke projecten kunnen de budgetten ingebracht worden door de deelnemende gemeenten of aan het project worden toegekend via de stadsregio (opdrachtgeverschap). In het laatste geval zal organisatorisch iets moeten worden geregeld.

Beheer webportal Arnhem-Nijmegen Cityregion en Expat Portal

Moet tot 2017 online blijven; ligt inhoudelijk het meest voor de hand dit inhoudelijk in te bedden in de triple helix; vandaaruit ook onderbrenging bij de twee steden; vraag is of dit gelet op Europese subsidieregels goed in te bedden is; zo niet, dan ligt vooralsnog handhaving bij een nieuwe stadsregionale organisatie als rechtsopvolger voor de hand.

Ontwikkeling Logistieke Cluster

Betreft momenteel feitelijk de ondersteuning van en de aanjaagfunctie ten behoeve van het provinciale uitvoeringsprogramma “Logistiek als Gelderse Motor”; de ligging in de corridor geeft de stadsregio een belangrijke plek; er zitten belangrijke en qua ontwikkeling expansieve verladers langs de A12 en op Bijsterhuizen (ontwikkeling van logistieke expertisecentra); in het middengebied van de stadsregio zit bovendien de vraag naar het aan elkaar koppelen van verschillende vervoerwijzen; gelet op de context valt het onder meer te overwegen dit:

- hetzij toe te voegen of te koppelen aan de samenwerking in het kader van de triple helix (stichting);
- dan wel e.e.a. gestalte te geven in de vorm van een zelfstandige triple-helixorganisatie (stichting) waarin de relevante gemeenten participeren;
- of te kiezen voor een intergemeentelijke (aanjagende, schakelende en ruimtelijk-faciliterende) samenwerking op stadsregionaal niveau of op het niveau van de relevante gemeenten;
- of te kiezen voor een samenwerkingsvorm tussen provincie en gemeenten om vorm te geven aan het provinciale uitvoeringsprogramma.

Belangrijk is de vraag of de logistiek een kernthema vormt in de samenwerking die bedrijfsleven, (kennis-)instellingen en de twee steden ontwikkelen in het kader van de triple helix. Belangrijk is voorts de vraag welke rol de overheid (hetzij gemeenten, dan wel stadsregio) bij een en ander vervult. Moet er “gestimuleerd” en “aangejaagd” worden of helpen we vooral de bedrijven als ze bepaalde initiatieven nemen (ontwikkelingen komen primair uit de samenleving en niet van de overheid). De positie van de provincie (misschien wat aan de “doenerige” kant – “de Gelderse Motor”) is hierin niet onbelangrijk.

Waar overheden elkaar opzoeken lijkt het goed dat de stadsregio (of in ieder geval een samenwerkingsverband van relevante gemeenten of in een samenwerkingsverband met de provincie) aanwezig is – al was het alleen maar om te schakelen en de betrokken private partijen in de regio te voorzien van relevante informatie (en zonodig buiten de regio als overheid te zenden). Een aanjaag- en

schakelrol bij de stadsregio vraagt organisatorisch een plus bovenop de overleg- en ruimtelijk-economische functie.

Ontwikkeling vrijetijdseconomie en toerisme (in het publieke domein)

In dit verband worden voor het moment genoemd de internationale "Liberation Route" en het programma "Rond de Rivieren". Samenwerkingsverbanden met ondernemers, RBT-KAN en provincie. Belangrijkste optie lijkt:

- Samenwerking op basis van afzonderlijke (projectgerichte) overeenkomsten partners; deelnemende gemeenten zijn betrokken als één van de partners;
- Overleg in triple-helix- of stadsregionaal verband over nieuwe initiatieven (aan te haken bij de triple helix of bij een publiekrechtelijke samenwerkingsvorm).

DGK – De Groene Kracht

Algemeen

DGK omvat zowel een toekomststrategie op energiegebied voor de stadsregio als een groot aantal concrete opgaven, zoals met name de collectieve inkoop van zonnepanelen, duurzaam vervoer (groengas, aandacht voor andere duurzame energiebronnen in het vervoer: Groene Hub), warmtekrachtkoppeling in de regio, invulling plannen voor windmolens.

Blijvende regionale samenwerking is van belang omdat de toekomststrategie in feite alleen gestalte kan krijgen vanuit een inhoudelijke samenwerking van de verschillende gemeenten in de regio, omdat ze vaak afzonderlijk componenten leveren, die slechts in samenhang tot een succes kunnen leiden.

Aard van de regionale vraagstukken

Realisatie van de ambities zal tot uitdrukking komen in:

- Strategisch overleg. Hierbij en bij de keuzes die in dit verband worden gemaakt kan worden gewezen op de samenhang tussen enerzijds duurzaamheid als economisch verdienmodel; en anderzijds de mogelijkheden om via de publiekrechtelijke kant van de ruimtelijk-economische samenwerking inhoud te geven aan en ruimte te bieden voor een duurzame ontwikkeling van het gebied.
- Een forum voor kennisdeling van gemeenten ligt naast de minimale stadsregionale optie (overleg) in ieder geval voor de hand; zoals ze nu ook reeds in DGK belegd is (voor 2014 over duurzaamheidsleningen, energielandschappen, zonnelvelden, straatverlichting, implicaties warmtewet, handhaving); het zou wenselijk zijn ergens op stadsregionaal niveau een aanjager en leverancier van expertise bij realisatie van de DGK-ambities richting gemeenten te beleggen. Temeer daar er soms een relatie ligt naar Europese subsidiegelden (zoals voor de aflopende programma's SUSREG (kennisdeling Intelligente energiesystemen in de stedenbouw) en PassREg (energieneutraal bouwen en renoveren)).
- Inherent gezamenlijke initiatieven en opgaven die gebaseerd zijn op het realiseren van energienetwerken in de regio (zo zal de opwekking van groengas gebonden zijn aan bepaalde locaties en zal de benutting van de energie – openbaar vervoer – vaak gebonden zijn aan andere plekken of verbindingen; idem voor windmolens, de verbinding van warmtekrachtnetwerken, regionale stroomvoorziening versus de huidige landelijke netten).
- Gezamenlijke projecten, waarbij de samenwerking zowel tot efficiëntie als de inzet van kennisdeling leidt, die soms voor individuele gemeenten moeilijk te bereiken zal zijn; naast strategisch overleg en afstemming op basis van vrijwilligheid is er de komende tijd naar alle waarschijnlijkheid meer nodig.

Bestuurlijke vormkeuzes

De primaire vraag is of voortzetting van de samenwerking in het kader DGK (d.w.z. gezamenlijke oriëntatie op de doelen voor 2050; voor 50 % energiebesparing en volledig duurzame opwekking; alsmede de tussendoelen met het oog op 2020) moet plaatsvinden. Gelet op de uitspraken in de bestuurlijke notitie "Samen voor een sterke regio", die ten grondslag ligt aan de huidige ontwikkeling, en de koers van rijk en provincie, is voortgaande samenwerking na 2014 gewenst. Ook al loopt de huidige uitvoeringsagenda tot eind 2014, de ambities reiken tot 2020 resp. 2050 en zijn van belang voor een goed vestigingsklimaat.

Vervolg vraag na een positief antwoord op de primaire vraag is – hoe die samenwerking het best gestalte kan krijgen. Omdat gewerkt wordt aan een concrete target (energieneutraliteit in 2050 met tussentargets) gaat het om meer dan overleg. Het gaat om – gegeven het algemene doel – de nadere

vulling met concrete projecten, de bewaking dat de relatie met de hoofddoelen en het sturen daarop, kennisdeling, mogelijk ook opdrachtgeverschap, de toewijzing van budgetten en subsidies etc. Dit heeft implicaties voor de bestuurlijke vorm.

Geredeneerd vanuit de in regionaal verband aanwezige partijen zou hierbij gedacht kunnen worden aan:

- Een opvolger van de huidige stadsregio;
- MARN en MRA gezamenlijk;
- Of een combinatie van beide.

Blijvend draagvlak ontwikkelen bij de afzonderlijke gemeentebesturen bij de samenwerking

Gelet op het hoge abstractieniveau van het DGK-doel lijkt het in ieder geval gewenst op geregelde basis de raden van de gemeenten met het oog op draagvlak voor grotere projecten te betrekken, bijvoorbeeld door daar afzonderlijk over te besluiten. Het betreft immers vaak de concrete (ruimtelijke) uitwerking van de projecten in de gemeenten, die behalve met duurzaamheid ook een relatie met andere dan thema's vertonen. Kleinere en bestuurlijk minder gevoelige onderwerpen zouden op college-niveau afgehandeld kunnen worden.

Organisatorische inbedding projecten De Groene Kracht

Momenteel loopt een groot aantal projecten in het kader van De Groene Kracht. Voorbeelden voor 2014 zijn verduurzaming gebouwde omgeving, "meters maken in bestaande bouw", de groene hub (groengas; alternatieve brandstoffen; waarbij mede sprake is van subsidie van de provincie in het kader van het regiocontract), concessieverlening elektrische laadpalen, CO2-reductie bedrijventerreinen, intensivering zonnepanelen op daken, realisatie van E-loketten (stadsregionaal, in Arnhem bijv. via de Rijn-IJssel energiecoöperatie), de regionale visie op windmolens in de regio, de vergroening van de energie-inkoop van gemeenten, en de afronding van EUREKA (luchtverontreiniging, verantwoording in 2015).

Een deel van deze projecten loopt af in 2014 of 2015, een deel loopt langer door en daarnaast zullen ook nieuwe projecten de aandacht krijgen. Voor de projecten die na 1 januari 2015 doorlopen én voor nieuwe projecten zal concrete besluitvorming nodig zijn. Dat kan uiteraard organisatorisch diverse vormen krijgen. Bij de stadsregio als organisatie, bij afzonderlijke gemeenten als trekker, bij de steden, bij groepen van gemeenten een en ander afhankelijk van het onderwerp.

Waar subsidies van derden aan de orde zijn (Rijk, Provincie, Europa) zal – in ieder geval gedurende de looptijd van bestaande projecten – goed rekening gehouden moeten worden met de subsidievoorwaarden.