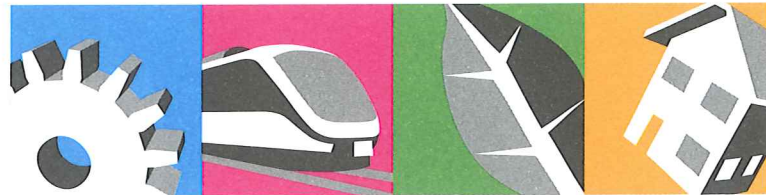


uw kenmerk
ons kenmerk
betreft

STADSR2011.425/CE
reactie op uitkomsten enquête
taken stadsregio



STADSREGIO
ARNHEM NIJMEGEN

bijlage(n)

Aan de leden en plaatsvervangende leden
van de Stadsregioraad

Nijmegen, 1 maart 2011

Geachte leden en plaatsvervangende leden,

Uit de interviews over de takendiscussie kan naar onze mening een aantal conclusies getrokken worden. In dit algemene deel van onze reactie op het rapport van BMC "De Stadsregio, dat zijn we zelf!" gaan wij in op de algemene conclusies. Vervolgens wordt bij de verschillende beleidsterreinen dieper ingegaan op de onderwerpen die op dat betreffende beleidsterrein in de enquête aan de orde zijn geweest.

ALGEMEEN

Het allerbelangrijkste dat de enquête en de discussie in de stadsregioraad van 3 februari jl. ons geleerd heeft, is dat een taak alleen een taak is voor de stadsregio als er sprake is van een toegevoegde waarde en/of draagvlak binnen de regio. Dat houdt tevens in dat we ook sneller moeten stoppen met een taak, wanneer de toegevoegde waarde ervan verdwenen is. Stoppen hoeft dan niet te betekenen dat deze taak op de schaal van de stadsregio verdwijnt, maar deze kan ook door een andere partij, welke daartoe beter in staat is, worden overgenomen. Een goed voorbeeld daarvan is het ontwikkelen destijds van het concept van een Regionaal Bureau voor Toerisme binnen de stadsregio, maar het snel daarna uitplaatsen daarvan naar een operationele Stichting RBT KAN. Deze conclusie vraagt om een permanent proces van kijken naar ons takenpakket.

Tevens concluderen wij dat we op sommige domeinen in een groter of kleiner speelveld opereren dan waar vanuit de bestuurlijke wereld naar wordt gekeken. De vraag naar meer subregionaal maatwerk is een goed voorbeeld van opereren op een kleiner schaalniveau dan de stadsregio. Maar zo zijn er ook voorbeelden waarbij de bestuurlijke grenzen van de stadsregio niet als grens gelden, zoals bij (lands)grensoverschrijdende economische of openbaar vervoer opgaven (Sintropher, tram-trein naar Kleve). In dit kader spelen ook de taken die in samenhang met andere partijen dan overheden, zoals de Kamer van Koophandel, de Radboud Universiteit of de HAN worden opgepakt (bijvoorbeeld Offensief Bereikbaarheid).

Momenteel vallen de wettelijke taken, voortkomend uit de wgr+, samen met de taken die de stadsregio uitvoert. Daarbovenop kunnen dan taken komen die door gemeenten binnen de regio worden aangedragen. Maar voor ons staat daarbij voorop dat alleen de

samenhang tussen en het integrale karakter van deze taken, tot de gewenste meerwaarde leiden.

Meer inhoudelijk blijkt uit de enquête dat op de terreinen van visievorming, belangenbehartiging en kwaliteitsverbetering door opschaling een nadrukkelijke rol voor de stadsregio wordt gezien. Dat is voor ons college een stimulans om onze rol op deze terreinen met kracht voort te zetten.

Vanaf de start van de intergemeentelijke samenwerking op de schaal van de stadsregio is gekozen voor een kleine, flexibele, hoogwaardige ambtelijke organisatie. De keuze hiervoor heeft uiteraard consequenties voor het takenpakket van de stadsregio. Bij een kleine en flexibele organisatie past geen omvangrijk en uitgebreid takenpakket. Wij zijn dan ook verheugd dat een grote meerderheid van de leden van de Stadsregioraad (75%) van mening is dat het huidige takenpakket passend is.

Flexibiliteit van het takenpakket

Kernbegrip binnen de stadsregio is flexibiliteit. Dit betekent naar onze mening dat een (tijdelijke) uitbreiding van het takenpakket altijd mogelijk is om zo in te spelen op de wensen van gemeenten en op relevante bestuurlijke maatschappelijke ontwikkelingen. We willen dat met een tweetal voorbeelden onderbouwen. Ten tijde van de enorme woningbouwopgave, gestart in 2005 onder de titel 'Tempo KAN!' ontstond er op verschillende binnenstedelijke locaties een probleem met de luchtkwaliteit. Er dreigden bouwprojecten te vertragen of zelfs af te vallen vanwege de te hoge gehalte fijnstof in de lucht. Er is toen door een fors aantal stadsregiogemeenten aan de stadsregio gevraagd de aanpak luchtkwaliteit als regio op te pakken. In die periode is door de stadsregio een zeer beperkte investering van 3 jaar € 100.000, - gedaan vanuit de eigen begroting om het project te starten. Deze aanpak heeft ertoe geleid dat er na die drie jaar (en in totaal € 300.000, - verder) ruim € 10,5 miljoen aan externe gelden naar de stadsregio zijn gehaald uit fondsen van rijk en provincie. Hiermee zijn talrijke knelpunten in samenwerking met onze gemeenten en bedrijfsleven opgelost. De nu voorliggende voorstellen voor de inzet op een regionale energie- en klimaatagenda beoogt een vergelijkbare aanpak. Dus geen zware last op de exploitatie uit de inwonerbijdrage, maar met weinig eigen middelen en slimme samenwerkingsverbanden, financiering genereren bij andere overheden en private partijen. De uiteindelijke multiplier (financiële versneller) binnen deze aanpak kan buitengewoon groot zijn.

Een ander voorbeeld betreft de situatie rond de Toekomst Waterketen Gelderland. Op verzoek van de provincie en een groot aantal gemeenten heeft de stadsregio 2 jaar geleden ingestemd met een regierol in dit project om te onderzoeken of verbeterde samenwerking in de waterketen kostenbesparingen zou kunnen opleveren. Vanaf het begin was duidelijk dat de rol van de stadsregio op dit terrein van tijdelijke aard zou zijn en dat voor deze werkzaamheden door de provincie en gemeenten een financiële bijdrage geleverd zou en moest worden. Er is dan ook niet of nauwelijks vanuit de eigen begroting geld ingezet. Gelet op de organisatie van de waterketen behoeften overigens niet alle stadsregiogemeenten te participeren in het onderzoek. Deze taak stopt in de komende maanden.

Deze voorbeelden maken naar onze mening duidelijk dat in de vorm van een 'cafetariamodel' de flexibiliteit van de stadsregio gewaarborgd kan blijven en tijdelijke uitbreiding van het takenpakket mogelijk kan zijn. Randvoorwaarden zijn dat de kerntaken van de stadsregio niet in het gedrang mogen komen en dat voor deze "extra" taken afzonderlijke financiering geregeld wordt kan ook betekenen: in rekening worden gebracht bij deelnemende gemeenten.

Relatie met provincie

Uit de enquête blijkt dat veel opmerkingen zijn gemaakt over de relatie met de provincie Gelderland. Die opmerkingen betreffen onduidelijke taakverdeling tussen provincie en stadsregio, vragen over dubbeling van taken, zelfs hindermacht. Tevens wordt de stijl van besturen genoemd als reden voor een soms veronderstelde gespannen verhouding tussen provincie en Stadsregio. Veel respondenten zien de provincie als een log orgaan met veel bureaucratie en men vindt de afstand tussen de provincie en de gemeente te groot waarbij de provincie ook te weinig zicht heeft op de lokale problematiek. De relatie met de provincie is naar onze mening minder problematisch als wordt verondersteld. Zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau wordt uitstekend samengewerkt. Wij zullen ook in de toekomst blijven investeren in de verhouding met de provincie. Een nadere aanscherping van wie welke rol oppakt kan daarbij van belang zijn. Een en ander zou in de vorm van een bestuursakkoord tussen stadsregio en provincie kunnen worden vorm gegeven. Daarin moet zeker de wens van de provincie om meer regionaal bepaalde zaken aan te pakken worden gehonoreerd. De stadsregio is dan voor het provinciebestuur de schakel naar 20 gemeenten.

Onze taken en de 'plus' van de wgr

Gebleken is dat de plus van de wgr+ niet in alle gevallen noodzakelijk is om die zaken regionaal aan te pakken waar de stadsregiogemeenten behoefte aan hebben. Juist de hoge score voor de samenwerking op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling bevestigt dat. Immers in 2006 is bij de vaststelling van de Wet wgr+ het onderdeel ruimte uit de wet gelaten en alleen bij gemeenten en de provincies ondergebracht. Wat daartegenover opvalt in de uitkomsten van de enquête is dat we zien dat de taken en werkzaamheden op het gebied van de mobiliteit het hoogste worden gewaardeerd. Tegelijkertijd stellen veel respondenten dat ook zonder de 'plus' op onze wgr, we ook dan de mobiliteitsopgave in regionaal verband moeten blijven oppakken. Wij delen die conclusie maar willen daarbij wel een markering plaatsen. De 'plus' van onze wgr komt het meest nadrukkelijk tot uiting in de formele rol van vervoersautoriteit (de bevoegdheid om openbaar vervoerconcessies uit te geven en te beheren) en de daaraan gekoppelde substantiële jaarlijkse geldstroom BDU (Brede Doel Uitkering). Juist wanneer bij het verdwijnen van de 'plus' ook deze formele concessieverlenende rol én de rechtstreekse geldstroom vanuit het rijk verdwijnt, heeft dat absoluut gevolgen voor de mate waarin we als samenwerkende gemeenten binnen de stadsregio adequaat de mobiliteitsopgaven kunnen oppakken. Indien de rechtstreekse geldstroom naar een andere overheidspartij gaat, bijvoorbeeld de provincie, verliezen gemeenten hun directe invloed op de besteding en inzet van het geld in de regio. Wij zullen met uw raad in april 2011 de discussie aangaan over de toekomst van de wgr+.

PER PROGRAMMA

Programma Mobiliteit

Het programma mobiliteit wordt als belangrijk ervaren. De respondenten zijn zeer tevreden over de samenwerking, aandacht en resultaten van vooral de concessies van het openbaar vervoer, openbaar vervoer infrastructuur en fiets en tevreden over samenwerking op gebied van infrastructuur, mobiliteitsmanagement en verkeersveiligheid. Iets minder tevreden is men over de resultaten op gebied van infrastructuur en mobiliteitsmanagement. Wel worden wat nuancerings aangebracht. Zo heeft de aanloop naar de uitvraag van de concessies lang geduurd en vraagt men meer afstemming met de provincie. Daarnaast geeft men aan van een aantal subprogramma's de resultaten nog wil afwachten (mobiliteitsmanagement OV infrastructuur).

Algemeen geeft men aan dat mobiliteit gemeentegrensoverschrijdend is (zoals het HOV netwerk, de OV concessie en snelfietsroutes) maar dat het ook iets is waar de gemeenten zelf in gezamenlijkheid op willen sturen.

Gezien het feit dat mobiliteit zich vooral afspeelt op stadsregionaal niveau is het goed te lezen dat dit als een belangrijke taak wordt gezien en tevens goed te lezen dat men daar als gemeenten via verlengd lokaal bestuur grip op wil houden. Regionaal verkeersbeleid is met de komst van de WGR+ een wettelijke taak voor onze regio. Dit geldt ook voor de verkeersveiligheid waarvan meerdere malen wordt aangegeven dat geen prioriteit hoeft te zijn. Wij hebben er voor gekozen om deze taak vooral bij het ROVG (Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland) te leggen zodat de organisatie hier minder door wordt belast. Wij zijn verheugd te lezen dat u tevreden bent over de resultaten en efficiëntie. De suggesties over betere samenwerking met de provincie worden ter harte genomen zo is er in de laatste jaren met bestuurlijke en ambtelijke overleggen al veel afgestemd, wordt wederzijds meegedacht over elkaars beleid en is er speciaal voor concessiebeheer een samenwerkingsverband opgericht. De OV concessie en fiets hebben de laatste jaren extra aandacht gekregen vanwege beschikbare budgetten en aanbestedingen. Het is goed te lezen dat dit onderkend wordt. OV-infrastructuur (HOV lijnen en stadsregiorail) gaat nu in uitvoering en ook mobiliteitsmanagement krijgt meer en meer aandacht. Ook daarbij hopen we in de komende jaren nog meer zichtbare resultaten te kunnen bieden. Voor weginfrastructuur hebben wij vooral een regie rol (via onder andere de asfaltagenda en BBKAN (nu SLIM)), uitvoering en investeringen liggen vooral op rijks- en provinciaal niveau die daar ook hun budgetten voor hebben (onder andere via de opcenten en het MIRT). De uitkomsten van de enquête zijn voor ons aanleiding om een aantal kleine accentverschillen op te nemen in de update van de Regionale Nota Mobiliteit. Deze Mobiliteitsaanpak, die in afstemming en synchroon met de Verstedelijkingsvisie is opgesteld, ligt momenteel voor inspraak bij alle stadsregiogemeenten. Binnen het programma mobiliteit wordt samengewerkt met de uitwerking van de Economische Agenda (onder andere via Offensief Bereikbaarheid) en zullen ook de verbindingen met de opgaven voor de de klimaat- en energieagenda gelegd worden.

Programma Werken

Uit de enquête is gebleken dat voor het Programma Werken het accent van de inspanningen zou moeten liggen op het behartigen van belangen en op het ontwikkelen van visies en programma's. Tevens is gebleken dat bepaalde onderdelen van het Programma Werken te weinig bekend zijn. Wat daarbij nog specifiek opvalt is dat stadsregionale taken die het regionale bedrijfsleven en onderwijsinstellingen juist erg waarderen, bij leden van de stadsregioraad verder van hen af lijken te staan. Wij zetten daarom in op een accentverschuiving en communicatie richting onze raad en onze partners. Daarbij moeten we dan inzetten op een herziening van de rolverdeling tussen de partners. Met name de rolverdeling tussen de steden en de stadsregio dient hierbij effectiever georganiseerd te worden.

De stadsregio wordt vooral gezien als belangenbehartiger voor de regio. Het behartigen van de belangen zal daarom een prominentere rol gaan spelen in de Economische Agenda. Met de lobby voor logistiek, Health en EMT (Energie- en Milieutechnologie) zijn de eerste stappen hiervoor al gezet. Naast de rol van belangenbehartiger naar buiten toe (zoals Provincie, Rijk, Brussel) ligt er hier een taak voor ons binnen de regio om de Triple O (Overheid, Onderwijs & Onderzoek en Ondernemers) bij elkaar te krijgen ten behoeve van de economische ontwikkeling. Het regioarrangement B4You, dat erop gericht is om het tekort aan technisch personeel te reduceren en de regionale technische bedrijvigheid te versterken, is hier een voorbeeld van. In relatie tot een goede rolverdeling moet helder zijn dat wij initiatieven nemen tot het maken van verbindingen en hier geen beleidsopgave gaan invullen.

Uit de enquête blijkt dat de stadsregioraadsleden onze rol bij Ruimte voor Bedrijven zeer waarderen. Daar gaan wij uiteraard mee door. Onderdeel hiervan zijn de (sub)regionale afstemming rondom de thema's bedrijventerreinen en detailhandel. Voor onze rol als belangenbehartiger is regiomarketing en Public Affairs (samenwerking met andere regio's en lobbyen in Den Haag en Brussel) een belangrijk instrument. Hierop zullen we, in goede afstemming met de steden, nog krachtiger op inzetten. Ook binnen het programma werken zullen ook de verbindingen met de opgaven voor de Verstedelijkingsvisie en de klimaat- en energieagenda gelegd worden.

Programma Ruimte

Voor het programma ruimte geven de leden van de Stadsregioraad aan dat het niet zo zeer de wettelijke taken en bevoegdheden van belang zijn bij de rol die stadsregio heeft op dit beleidsterrein, maar veel meer de regionale opgaven. Er is een breed gedragen inzicht dat ruimte een thema is dat niet stopt bij de gemeentegrenzen en dat afstemming tussen gemeenten nodig is. Dit komt onder andere naar voren bij de resultaten op de vraag hoe de samenwerking binnen de Verstedelijkingsvisie wordt ervaren. Vooral ook de subregionale werkwijze met aandacht voor de lokale problematiek wordt gewaardeerd. Voor het college is het een belangrijk uitgangspunt om op deze ingeslagen weg door te gaan. Daarbij willen wij minder ruimtelijk juridisch bezig te zijn, maar de werkzaamheden van de stadsregio nog meer te richten op visievorming. Een voorbeeld dat veel waardering krijgt in dit kader is het project OV-RO knooppunten. Ons College wil inzetten op belangenbehartiging richting de provincie en het Rijk.

De stadsregio is vanaf 2005 binnen het programma ruimte op verzoek van de gemeenten bezig met het luchtkwaliteitsprogramma Eureka. Met beperkte eigen middelen zijn wij er in geslaagd een programma met een projectvolume van € 15 miljoen op te pakken waardoor een groot aantal knelpunten in de luchtkwaliteit aangepakt kon worden. De toegevoegde waarde van deze aanpak op stadsregionale schaal komt tot uiting in een structurele verbetering van de luchtkwaliteit, de concrete aanpak van actuele en hardnekkige knelpunten in de luchtkwaliteit (Eusebius-/Velperbuitensingel en Pleijroute in Arnhem en Prins Mauritssingel, Graafseweg en St. Annastraat in Nijmegen) en de uitbouw met klimaat- en (duurzame) energieprogramma's zoals Future Cities.

In 2010 is op verzoek van de milieuregio's Milieu en Afval Regio Nijmegen (MARN) en Milieu Regio Arnhem (ARN) een start gemaakt met de verkenning naar een eventuele samenwerking op het terrein van klimaat en energie. Achterliggende gedachte daarbij is dat samenwerking op de schaal van de twee regio's samen op klimaat en energie, met een regierol voor de stadsregio, meer resultaten oplevert dan op de schaal van beide milieuregio's apart. Bovendien kan deze samenwerking bijdragen aan het verminderen van de bestuurlijke drukte. Met de in onze ogen natuurlijke doorontwikkeling van Eureka met klimaat en energie, beogen wij eenzelfde aanpak als bij onze inspanningen rond luchtkwaliteit. Dat is met weinig eigen middelen trachten zoveel mogelijk externe financiering te verkrijgen. Uitgangspunt hierbij is dat de stadsregio zoveel mogelijk die aspecten van de energie en klimaatagenda oppakt die aansluiten bij de ambities uit de programma's mobiliteit, ruimte, wonen en werken

Programma Wonen

Uit de enquête blijkt dat de belangrijkste rollen die de stadsregio heeft voor het programma Wonen die van visieontwikkelaar en belangenbehartiger zijn. De belangrijkste reden voor regiogemeenten om op dit onderwerp samen te werken is het besef dat wonen een regionaal vraagstuk is. De recent gestarte subregionale aanpak wordt positief gewaardeerd en gezien als een goede manier om aan te sluiten bij de lokale wensen. Daarbij wordt wel aangegeven dat monitoring van de uitvoering van de gemaakte afspraken van belang is.

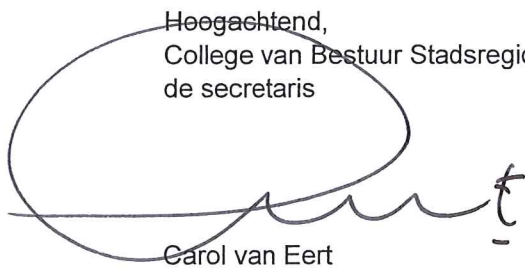
Voor de toekomst zien wij voor het programma wonen kansen om door te gaan op de ingeslagen weg van de subregionale aanpak, waarbij we inzetten op afstemming tussen gemeenten en het stimuleren van een kwalitatief en duurzaam woningbouwprogramma. Daarnaast blijft de stadsregio actief op haar wettelijke taken op het gebied van Wonen, de Regionale Huisvestingsverordening en het toezicht houden op de huisvesting van statushouders. Ook hierbij staan de lokale wensen, belangenbehartiging en visie ontwikkelen met gemeenten centraal staan. Binnen het programma wonen, zullen ook de verbindingen met de opgaven voor klimaat- en energie gelegd worden.

Aandacht in de toekomst

Op grond van de totale rapportage en de hierboven geschetste bemerkingen zijn er voor ons een aantal concrete aandachtspunten rond ons takenpakket in de toekomst: permanente aandacht voor de toegevoegde waarde van de taken van de stadsregio en daarop prioriteren en communiceren; met gemeenten continu afstemmen welke rollen de stadsregio moet vervullen en welke rol de gemeenten in de verschillende dossiers hebben; het huidige takenpakket van de stadsregio is evenwichtig en kent samenhang; de rol van visievorming en belangenbehartiger de komende periode verder uitbouwen; in de toekomst sneller aangeven welke taken we wel of niet meer doen dan wel 'wegzetten' naar anderen; deze keuzes beter en meer helder aan de stadsregioraad en onze gemeenten communiceren; helder aangeven wanneer nieuwe taken generiek gelden voor alle stadsregiogemeenten of wanneer deze voor een beperkter aantal gemeenten gelden en hoe dan de financiering separaat geregeld is; op basis van de inhoud óf van gemeentelijke wensen, meer in subregionaal verband zaken oppakken en afstemmen; (nog) meer aandacht voor zaken als lobby/public affairs/communicatie/draagvlak; de uitkomsten van deze takenenquête in materiële zin vertalen in de programmabegroting 2012 en verder die in juni 2011 in de stadsregioraad komt.

Wij zien uit naar een goede discussie over onze reactie op de uitkomsten van de enquête in de Stadsregioraad van 17 maart aanstaande.

Hoogachtend,
College van Bestuur Stadsregio Arnhem Nijmegen
de secretaris



Carol van Eert

de voorzitter



Jaap Modder