

# Toelichting Voorstellen

## Toekomst Regionale Samenwerking

---

19 september 2013

Het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Amsterdam vraagt de colleges en raden om:

1. in te stemmen met een wijziging van de Gemeenschappelijke regeling Stadsregio Amsterdam;
2. in te stemmen met de richting van de doorontwikkeling van de regionale samenwerking, nl. naar het niveau van de MRA. De vorming van een vervoerregio maakt hier onderdeel van uit.

Deze toelichting beschrijft de voorstellen voor de toekomst van de regionale samenwerking van de huidige 16 Stadsregio gemeenten. Bij instemming van de gemeenten zijn dit de kaders/aanbevelingen voor het Dagelijks Bestuur en de Regioraad in de volgende bestuursperiode. Zij kunnen besluiten over bijv. een nieuwe Regionale Agenda, een wijziging van de werkwijze of volgende wijzigingen van de gemeenschappelijke regeling hierop baseren. Met nieuwe partijen (gemeenten en provincies), zoals beoogd met de vorming van een vervoerregio, kan een nieuwe bijpassende gemeenschappelijke regeling worden opgesteld (bijv. samenstelling DB/AB, stemverhoudingen).

Het document gaat na een inleiding achtereenvolgens kort in op de twee voorstellen:

1. Wijziging van de Gemeenschappelijke regeling Stadsregio Amsterdam
2. De doorontwikkeling van de regionale samenwerking

De bijlage bevat een nadere verkenning naar een werkwijze en bestuursmodel passend bij het geschetste eindbeeld.

De twee losse bijlagen bij de stukken zijn:

- A. Voorstel gewijzigde tekst Gemeenschappelijke regeling Stadsregio Amsterdam
- B. Artikelgewijze toelichting bij de zevende wijziging van de Gemeenschappelijke regeling Stadsregio Amsterdam

## **Inleiding**

De regio Amsterdam is de grootste economische motor van het land. De regio is een sterke groeiregio in de zin van arbeidsplaatsen, woningbehoefte en mobiliteit. De stad Amsterdam en de omliggende gemeenten (van de kust tot Lelystad, van Purmerend tot de Kaag) zijn in de afgelopen decennia steeds meer uitgegroeid tot een regio met één samenhangend 'daily urban system' waarbinnen inwoners, bedrijven, werknemers, scholieren, toeristen zich verplaatsen. Ontwikkelingen in de maatschappij en de wereld vragen van de publieke sector dat zij zich op regionaal niveau goed organiseren en dat zij tijdig weten in te spelen op provincie- en gemeentegrensoverschrijdend opgaven.

Regionaal samenwerken is onontkoombaar. De gemeenten in de regio Amsterdam weten dit en werken daarom al vele jaren succesvol samen op de verschillende terreinen. Doordat gemeenten en provincies samenwerken vergroten zij de regionale bestuurskracht en zijn ze beter in staat om bij te dragen aan de versterking van de economische concurrentiepositie, de organisatie van een goed functionerend daily urban system en het vormen van coalities met andere partijen (mede-overheden, bedrijfsleven, onderwijsinstellingen).

Regionaal samenwerken is voor alle betrokkenen ook een continu leerproces waarbij iedereen moet blijven investeren in de onderlinge relaties. Het informeren, communiceren, verantwoordelijk zijn en door regionaalsleden, raadsleden, collegeleden, DB-leden en ook inwoners en bedrijven bepaalt in belangrijke mate de democratische legitimiteit van het samenwerkingsverband. Dit vormt de basis voor de huidige cultuur en het onderlinge vertrouwen in de regio.

Het vraagt ook dat de samenwerkende overheden de eigen organisatie regelmatig tegen het licht houden en werkprocessen en procedures daar waar nodig verbeteren en in overeenstemming brengen met de (gewijzigde) wettelijke kaders. Iedereen moet scherp blijven en daar waar nodig de werkwijze in de eigen organisatie of de regio bijstellen, zodat de volgende generaties bestuurders voort kunnen bouwen op de opgedane ervaringen in de praktijk.

Ondanks de positieve adviezen en evaluaties van anderen (zoals het advies van de commissie Nijpels uit 2009, de Evaluatie van de Wgr-plus van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties uit 2010 en het advies van de Raad van State bij het wetsvoorstel afschaffing plusregio uit 2012) hadden in de bestuursperiode 2010-2014 twee kabinetten voornemens om plusregio's af te schaffen. Dit leidde tot een consultatie van gemeenten in 2012 over een voorlopig standpunt over de wijze waarop de regio hierop reageert. De Regioraad stemde op 26 juni 2012 in met het voorstel om de samenwerking in ieder geval tot en met 2014 te continueren en tegelijkertijd een dialoog te starten over de toekomst van de regionale samenwerking. Deze dialoog kreeg vorm in gesprekken met de Regioraad, projectcommissie Bestuurlijke Toekomst, portefeuillehouders, colleges en raden en overleggen met provincies en de omliggende gemeenten. Tijdens de regiomiddag van 12 december 2012 kwamen de voorlopige conclusies en een mogelijk eindbeeld ter sprake die de daarop volgende periode nog uitgewerkt en getoetst zijn. Het dagelijks bestuur informeerde de minister over het standpunt

van de regio en communiceerde richting gemeenten en de Regioraad over de voortgang en ontwikkelingen.<sup>1</sup>

Op 17 juni 2013 maakte het kabinet de voornemens expliciet in een wetsvoorstel afschaffing plusregio. Ondanks de afschaffing van de plusregio realiseert het Rijk zich dat in belangrijke en complexe stedelijke regio's regionale samenwerking in een stevige vorm een absolute noodzaak is. Het kabinet kiest met het instellen van vervoerregio's met een rechtstreekse toekenning van verkeer- en vervoertaken en BDU-middelen voor het ondersteunen van de noodzakelijke samenwerking tussen gemeenten en provincies in deze regio. Het wetsvoorstel biedt ook ruimte voor de door de Stadsregio gemeenten gewenste vergroting van het schaalniveau van de samenwerking. De gemeenten Haarlem, Velsen en Beverwijk gaven eerder aan dat zij hier ook zo tegen aankijken. Dit betekent voor het vervolg:

- Dat de 16 gemeenten de succesvolle samenwerking binnen de toekomstige wettelijke kaders kunnen voortzetten en met gemeenten en provincies de volgende stap kunnen zetten in de metropoolvorming. Hiervoor is het van belang dat partijen, waaronder de 16 gemeenten, intenties uitspreken en met elkaar in overleg treden over de wijze waarop zij in de toekomst de regionale samenwerking voor de verschillende beleidsterreinen willen organiseren, de vervoerregio daarbij inbegrepen.
- Dat de continuïteit van de huidige samenwerking en daarmee de uitvoering van lopende projecten van groot belang is. Hiervoor is het van belang dat ter voorbereiding op de vorming van een vervoerregio de Gemeenschappelijke regeling van de Stadsregio wordt geactualiseerd om in te spelen op het wetsvoorstel.

Het gaat er vooral om dat de regio komt tot een passende bestuurlijke organisatie voor de samenwerking. Daarom ligt er nu een voorstel voor een wijziging van de eigen gemeenschappelijke regeling en een voorstel waarmee de regio aan het eind van deze bestuursperiode de balans opmaakt van de dialoog en zich uitspreekt over de doorontwikkeling van de regionale samenwerking.

---

<sup>1</sup> Voortgangsbrieven in 2013: 10 juli 2013, 23 mei 2013, 8 februari 2013, 3 januari 2013. Bespreking in regioraden van: 18 juni 2013, 12 maart 2013, 19 december 2012, 16 oktober 2012, 26 juni 2012, 13 maart 2012, 13 december 2011.

# 1 Wijziging GR Stadsregio Amsterdam

De Regioraad van 18 juni 2013 besloot de procedure te starten om de huidige gemeenschappelijke regeling (GR) te wijzigen, ter voorbereiding op de afschaffing van de plusregio's uit de Wet gemeenschappelijke regeling. De wijziging heeft als doel om de huidige GR te actualiseren door de regeling op te schonen met wijzigingen van technische aard en aanpassingen aan de huidige wet- en regelgeving om daarmee de 16 gemeenten van de Stadsregio:

- in aanmerking te laten komen voor een aanwijzing als vervoerregio;
- de mogelijkheid te bieden om de huidige samenwerking voort te zetten, ook wanneer de afschaffing van de plusregio later of niet plaatsvindt.

De wijziging is daarmee een belangrijke en noodzakelijke tussenstap in de beoogde doorontwikkeling van de regionale samenwerking. Een nieuwe artikelgewijze toelichting vergroot daarnaast de leesbaarheid van de GR. Wanneer de afschaffing van de plusregio later of niet plaatsvindt of andere partijen niet willen deelnemen aan de Vervoerregio dan kan de samenwerking binnen de gewijzigde GR plaats blijven vinden. Mocht een nieuwe Regioraad besluiten om stappen te zetten in de geschetste richting van doorontwikkeling van de samenwerking (bijv. de instelling van bestuurscommissies) dan is dat binnen deze gewijzigde GR mogelijk. Op grond van de GR wordt dan de huidige verordening "Reglement van Orde voor de Regioraad" gewijzigd of aanvullende (separate) verordeningen opgesteld.

Van een daadwerkelijke toetreding van nieuwe gemeenten en/of provincies is bij deze wijziging van de GR nog geen sprake. De verwachting is dat uiteindelijk meer partijen dan de 16 gemeenten de vervoerregio vormen. De nu voorgestelde wijziging kan daar nog niet op inspelen, omdat betrokkenen gezamenlijk nog belangrijke bepalingen uit een GR moeten bepalen (zoals de samenstelling van bestuursorganen, stemverhoudingen, etc.). Zodra dit aan de orde is krijgen gemeenteraden opnieuw de vraag voorgelegd om in te stemmen met een voorstel voor een (wijziging van de) GR.

Evenmin bevat deze wijziging een aanpassing van de bepalingen over de inhoudelijke taakvelden van de Stadsregio. Dit is pas aan de orde zodra de Eerste Kamer het wetsvoorstel heeft aangenomen en de datum van inwerkingtreding definitief is. Ongeacht de besluitvorming over het wetsvoorstel wil het dagelijks bestuur in het kader van de doorontwikkeling van de samenwerking met de betrokken gemeenten en provincies in 2014 voorstellen uitwerken over de gewenste wijze van samenwerking op de verschillende beleidsterreinen. Over de voorstellen vindt in 2014, uiterlijk in 2015 besluitvorming plaats in gemeenteraden en/ of de Regioraad. De gemeenten kunnen dan integraal bezien hoe zij GR van de Stadsregio, incl. de taakvelden, willen aanpassen en in lijn brengen met de dan geldende wetgeving. Tot die tijd bepalen de regionale agenda en de werkplannen de daadwerkelijke uitoefening van de belangenbehartiging op de verschillende terreinen. De Regionale Agenda 2010-2014 vormt de basis voor de werkplannen voor 2014 die voorliggen in de Regioraad van december 2013. De Stadsregio is op dit moment bijv. niet actief op het taakveld grondbeleid en heeft geen regionaal milieubeleidsplan. Tot slot kan de inwerkingtreding van nieuwe wetten in de toekomst nog leiden tot een wijziging van de GR, zoals de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen (wetsvoorstel 33597).

## Samenvatting van de gewijzigde bepalingen

De wijziging van de gemeenschappelijke regeling kent verschillende onderdelen.

- A. Vervallen van bevoegdheden dan wel nieuwe verwijzingen in diverse wettelijke voorschriften (Wgr, Gem. wet, Wet generiek toezicht etc.);
- de bevoegdheid tot goedkeuring door gedeputeerde staten van de Provincie Noord-Holland (o.a. art. 49 GR SRA, hoofdstuk XIII – toetreden, uittreden etc.)
  - vaststellen van een regionaal structuurplan Wet op de ruimtelijke ordening (oud) (art. 6, lid 1, sub a GR SRA)
  - de bevoegdheden als bedoeld in de artikelen 8.2a en 8.2b van de Wet milieubeheer (oud) (art. 6, lid 5, sub e GR SRA)
  - "takken van dienst" in art. 196 Gemw (oud)) (o.a. art. 12, 52 GR SRA)
  - de bevoegdheden in de Wet bodembescherming (art. 6, lid 5, sub d GR SRA)
  - de bevoegdheid in verband met het heffen van belasting (art. 14 GR SRA)
  - het provinciale register ex. art. 27 WGR oud (art. 65 e.v. GR SRA)
  - de verwijzing naar bij- overschrijvingen op de posten van de begroting (art. 56, lid 2, GR SRA)
- B. Technische wijzigingen (o.a. tekstuele verbeteringen in verband met consistentie)
- "jaarrekening" in plaats van "rekening" (o.a. art. 38, 59, 60 GR SRA)
  - "wet" in plaats van "Wet gemeenschappelijke regelingen" (o.a. art. 3, lid 3, art. 5, art. 6, lid 3, sub c GR SRA)
  - "Wet personenvervoer 2000" in plaats van "Wet personenvervoer" (art. 6, lid 3, sub c GR SRA)
  - toevoeging "van de regeling" (o.a. art. 9, 22, 24, 28, 34, 35 GR SRA)
- C. Inhoudelijke wijziging
- Portefeuillehoudersoverleg wordt optioneel (art. 48 GR SRA)  
Het verplichtende karakter van portefeuillehoudersoverleggen (art. 48) wordt met het oog op de toekomstige instelling van bestuurscommissies alvast gewijzigd in de mogelijkheid (in plaats van de verplichting) om een dergelijk overleg mogelijk te maken. Deze wijziging heeft vooralsnog geen gevolgen voor de bestaande portefeuillehoudersoverleggen, maar pas als besloten wordt om art. 1 van het Reglement voor de portefeuillehoudersoverleggen te wijzigen. Een voorstel hiervoor wordt uitgewerkt en voorgelegd aan de nieuwe regioraad.
- D. Wijziging inhoudsopgave
- In hoofdstuk V wordt Afd. 1, Afd. 2 en Afd. 3, vervangen door: Afd. a., Afd. b., Afd. c
  - In hoofdstuk X, par. 3 wordt "De rekening" vervangen door: De jaarrekening

### Inwerkingtreding

De wijziging van de GR komt tot stand als de colleges en raden van tenminste twee derde van de deelnemende gemeenten (die twee derde van het aantal inwoners vertegenwoordigen) daarmee instemt (conform art. 67 van de GR Stadsregio).

## **2 Intenties voor doorontwikkeling van de Regionale Samenwerking**

Na de consultatie van gemeenten in het voorjaar van 2012 volgde een dialoog over de verbreding en vernieuwing van de samenwerking. Dit kreeg vorm in gesprekken met de Regioraad, projectcommissie Bestuurlijke Toekomst, portefeuillehouders, colleges en raden en overleggen met provincies en omliggende gemeenten. Tijdens de regiomiddag van 12 december 2012 kwamen de voorlopige conclusies en een mogelijk eindbeeld ter sprake. De daarop volgende periode is dit nog uitgewerkt en voorgelegd aan gemeenten en de Regioraad.

Net als de Stadsregio denken de organisatie van de Metropoolregio en de verschillende andere deelregio's na over de toekomst van de regionale samenwerking. Gelet op de aard en schaal van de opgaven en ambities van partijen gaat het eindbeeld in dit voorstel uit van één samenhangend samenwerkingsverband voor het Metropoolregio gebied. De Stadsregio heeft dit eindbeeld en de mogelijkheden voor een passende bestuurlijke organisatie nader verkend en getoetst aan het wetsvoorstel "afschaffing plusregio's" en wil nu met de omliggende gemeenten en de provincies een volgende stap zetten in de metropoolvorming. Er zijn meerdere stappen nodig om daar te komen en daarbij de organisatie van de MRA en de Stadsregio door te ontwikkelen naar het eindbeeld, in samenhang met de vorming van een vervoerregio. Het is nog niet duidelijk wanneer en of deze stappen gezet kunnen worden, maar het is wel de intentie.

Gelet op de uitkomsten van de dialoog formuleerde het dagelijks bestuur enkele principes en verworvenheden van de huidige samenwerking van de Stadsregio. Deze dienen als vertrekpunt voor de gesprekken met andere partijen in de Metropoolregio om te komen tot een gezamenlijk ontwerp voor een passend bestuursmodel. In de volgende bestuursperiode is dit tevens een kader voor het Dagelijks Bestuur en de Regioraad bij de doorontwikkeling van de regionale samenwerking. De verbreding van de samenwerking (toetreding van nieuwe partijen) of een wijziging van het bestaande bestuursmodel (vernieuwing structuur en werkwijze) kan dan vorm krijgen.

Voor de verschillende onderwerpen zijn principes en intenties voor de doorontwikkeling van de regionale samenwerking geformuleerd die hierna worden toegelicht. Het Dagelijks Bestuur vraagt nu aan gemeenten om in te stemmen met de richting van de doorontwikkeling van de regionale samenwerking, nl. naar het niveau van de metropoolregio. De vorming van een vervoerregio maakt hier onderdeel van uit.

### **A. Inhoud**

In verschillende documenten komen de afgelopen jaren min of meer vergelijkbare regionale ambities naar voren voor de regio Amsterdam (sterke concurrentiepositie, goed vestigingsklimaat, goede bereikbaarheid, duurzame verstelijking, met oog voor diverse maatschappelijke belangen). Daaruit kan worden opgemaakt dat hier een breed draagvlak voor bestaat. De prioriteit voor de samenwerking ligt bij Verkeer en Vervoer en daarmee de vorming van de vervoerregio. Maar voor de toekomst van de metropool is ook een sterke samenwerking nodig op terreinen als economie, wonen en ruimte.

Gelet op de aard en schaal van de opgaven en de ambities van partijen is het wat de Stadsregio gemeenten betreft van belang om gezamenlijk toe te werken naar één samenhangend

samenwerkingsverband voor het Metropoolregio gebied. Voor het fysieke domein is het niveau van de metropoolregio namelijk uitgegroeid tot het schaalniveau dat de facto dominant is. Bij de vormgeving van de samenwerking kan het gewenste schaalniveau per beleidsterrein verschillen, en dus ook op verschillende schaalniveaus vorm krijgen (subregio's). Het samenwerkingsverband blijft verlengd lokaal bestuur waarbij het "decentraal, tenzij" principe van belang is. De huidige bevoegdheden van gemeenten bijv. op het gebied van ruimtelijke ordening staan niet ter discussie, tot dat zij zelf anders besluiten. Voor de onderlinge afstemming tussen gemeenten onderling en met andere beleidsvelden blijft een regionaal platform belang.

Het is aan de bestuurders van de huidige gemeenten, en eventueel nieuwe partijen, om in de volgende bestuursperiode deze ambities nader te concretiseren tot een nieuwe agenda. Voor de Stadsregio gemeenten zijn de investeringsagenda's OV en Weg en het RVVP/ UVP, die de huidige Regioraad nog moet vaststellen, kaderstellend voor de toekomst.

## **B. Basisprincipes**

Met regionaal samenwerken organiseren de deelnemers een platform om de regionale bestuurskracht te versterken door afstemming, informatie-uitwisseling, visievorming en waar nodig ook beleidsvorming en samenwerking in de uitvoering. Op die manier wordt het organiserend vermogen vergroot en kan de regio de concurrentie met andere stedelijke regio's in Europa en daarbuiten beter aan. Op basis van de opgedane ervaringen met regionaal samenwerken zijn verschillende basisprincipes voor de doorontwikkeling van de samenwerking geformuleerd.

### Principes en verworvenheden regionale samenwerking

- Decentraal, tenzij
- Transparante voorspelbare organisatie van de besluitvorming
- Minimaliseer bestuurlijke drukte
- Daadkrachtig en bestendig
- Een actieve betrokkenheid en participatie van deelnemers
- Is niet gratis, maar hou bijdragen deelnemers zo laag mogelijk
- Deelnemers moeten wel willen, het is niet vrijblijvend
- Pragmatisch. Werkwijze sluit aan bij opgaven
- Goede afstemming beleidsvelden en schaalniveaus

## **C. Vorm**

Op het terrein van verkeer en vervoer gaat het om een stevig samenwerkingsverband met eigen taken en middelen. Dit verlangt van de deelnemers dat zij de samenwerking bestendig organiseren als openbaar lichaam overeenkomstig de Wet gemeenschappelijke regelingen (conform de wet afschaffing plusregio's). Deze vorm van verlengd lokaal bestuur bepaalt dat er een Algemeen Bestuur en Dagelijks Bestuur is, met een goede positie van de vertegenwoordigende organen van de deelnemers (raden, staten) ten behoeve van de democratische legitimiteit.

Om de bestuurlijke drukte te minimaliseren en de samenhang te borgen kunnen deelnemers ervoor kiezen om meer flexibele vormen van samenwerken met verschillende intensiteiten te organiseren binnen het openbaar lichaam. De beoogde à la carte samenwerking op de overige terreinen economie, wonen, ruimte is dan mogelijk met bestuurscommissies (zie bijlage).

## **D. Werkwijze**

De gezamenlijke werkwijze is bepalend voor het functioneren van samenwerkingsverbanden en vormt een basisvoorwaarde voor het ontstaan en behoud van een samenwerkingscultuur. Hierbij zijn o.a. van belang de betrokkenheid van raden, staten en colleges, de transparantie van overlegstructuren en financiering, bestendigheid van besluiten, onderlinge communicatie en democratisch legitimititeit. De inspraakmogelijkheden voor inwoners en bedrijven moeten ook goed geregeld zijn. Binnen deze basisprincipes kan de werkwijze per beleidsterrein nog verschillend worden uitgewerkt.

Een goede bestuurlijke samenwerking vraagt om een optimale bundeling van ambtelijke expertise en betrokkenheid van deelnemers om een passende ondersteuning te organiseren.

## **E. Bestuurlijke organisatie**

Op basis van de opgaven, de basisprincipes en de ervaringen met samenwerken in de Stadsregio moet een passende bestuurlijke organisatie en werkwijze tot stand komen. Het Dagelijks Bestuur schetste als eindbeeld voor de metropoolregio:

- één samenhangend samenwerkingsverband voor de MRA
- met een stevige en niet-vrijblijvende samenwerking voor verkeer en vervoer.
- met een meer flexibele à la carte samenwerking voor de andere beleidsterreinen (Ruimte, Wonen, EZ en evt. anderen)

In de bijlage is een werkwijze en bestuursmodel passend bij dit eindbeeld nader verkend.



## **Bijlage – Verkenning werkwijze en bestuursmodel bij het eindbeeld**

De dialoog Toekomst Regionale Samenwerking heeft mede als doel om te kijken of wijzigingen in het huidige bestuursmodel en de werkwijze gewenst zijn om het functioneren van de samenwerking te verbeteren. Op basis van de opgaven, de basisprincipes en de ervaringen met samenwerken in de Stadsregio gaat het eindbeeld voor de samenwerking uit van:

- één samenhangend samenwerkingsverband voor de MRA
- met een stevige en niet-vrijblijvende samenwerking voor verkeer en vervoer.
- met een meer flexibele à la carte samenwerking voor de andere beleidsterreinen (Ruimte, Wonen, EZ en evt. anderen)

Deze verkenning geeft inzicht in de wijze waarop de samenwerking uit het geschetste eindbeeld kan gaan functioneren.

### Gemeenschappelijke regeling

De wetgever verlangt dat de partijen in de Noordvleugel voor verkeer en vervoer een samenwerking aangaan op basis van de Wet gemeenschappelijke regelingen. De inrichting van de samenwerking wordt aan de betrokken overheden gelaten, maar er moet wel ruimte zijn voor organische groei, toetreding van nieuwe deelnemers. Met een gemeenschappelijke regeling blijft er sprake van verlengd lokaal bestuur en is er geen nieuwe bestuurslaag. De democratische legitimiteit van de samenwerking kunnen deelnemers binnen deze regeling zelf goed organiseren.

De Wet gemeenschappelijke regelingen stelt verder de nodige kaders voor de vorming van een openbaar lichaam, waaronder de instelling van een Algemeen Bestuur (AB) én een Dagelijks Bestuur (DB) en werkwijze. Naast een vervoerregio blijft het voor gemeenten mogelijk om samen te werken op de andere beleidsterreinen. De samenhang tussen de verschillende beleidsterreinen is van groot belang voor de regio. Door te kiezen voor één bestuursmodel kan de samenhang tussen de verschillende beleidsterreinen en de transparantie en voorspelbaarheid van besluitvormingsprocessen geborgd blijven. Tegelijkertijd zorgt het voor het stroomlijnen en beperkt blijven van het aantal overlegstructuren (minder bestuurlijke drukte).

### Algemeen Bestuur

Een Algemeen Bestuur is wettelijk verplicht en in de dialoog kwam naar voren dat de huidige Regioraad qua samenstelling en werkwijze wenselijk blijft. De Regioraad functioneert als een breed regionaal platform dat geworteld is in gemeenteraden en draagt daarmee bij aan de democratische legitimiteit. In het eindbeeld voor de regionale samenwerking concentreert het AB zich op de kaderstelling, algemene coördinatie, onderlinge afstemming tussen beleidsvelden, positionering, belangenbehartiging en terugkoppeling naar gemeenten. Het AB blijft verder formeel bevoegd voor de vaststelling van de begroting en jaarrekening van commissies. In aanvullende (sub)regionale, thematische, en/of informele bijeenkomsten voor AB-leden en raadsleden kan de regionale dialoog verder plaatsvinden. Deze bijeenkomsten versterken de democratische legitimiteit van de samenwerking. Voor beleidsterreinen waarvoor door derden of gemeenten geen bevoegdheden zijn overgedragen naar de gemeenschappelijke regeling (dit geldt veelal voor de niet V&V terreinen) blijft besluitvorming plaatsvinden in de afzonderlijke raden en staten.

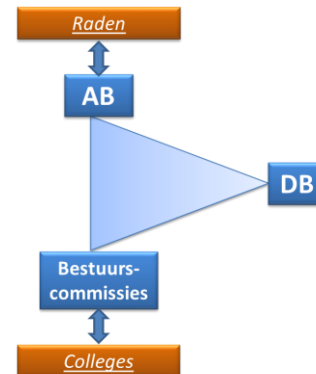
De principes voor de samenstelling van de huidige Regioraad van de Stadsregio zijn:

- de raden van de deelnemende gemeenten wijzen, uit hun midden, de voorzitters inbegrepen en uit de wethouders de leden aan voor de Regioraad.
- alle gemeenten zijn minimaal vertegenwoordigd met 1 lid
- grote gemeenten zijn in verhouding met minder leden vertegenwoordigd dan kleine gemeenten
- de stad Amsterdam heeft geen meerderheid en heeft bij besluitvorming de steun van minimaal twee andere gemeenten nodig om te komen tot een meerderheid

Deze principes lijken onomstreden, maar kunnen bij toetreding van partijen nog wel ter discussie worden gesteld.

### Bestuurscommissies

In de verkenning kwam de instelling van bestuurscommissies voor de verschillende beleidsterreinen als beoogde wijziging van het bestuursmodel naar voren. Naast een zware bestuurscommissie verkeer en vervoer kunnen bestuurscommissies bestaan die invulling geven aan lichtere vormen van samenwerking en de à la carte benadering, doordat hier alleen die deelnemers van de GR in participeren die op een bepaald terrein willen samenwerken. In dergelijke bestuurscommissies staat het vrijwillig samenwerken en afstemmen centraal. Eventuele besluitvorming dient dan plaats te vinden in de afzonderlijke gemeenteraden, waarbij de cultuur en werkwijze (het regionaal debat) binnen de bestuursorganen van het samenwerkingsverband bijdragen aan de onderlinge regionale afstemming.



Gelet op de huidige praktijk van samenwerken kunnen voor de volgende beleidsterreinen bestuurscommissies worden ingesteld:

- Verkeer en Vervoer
- Ruimte en Wonen
- Economie
- Jeugdzorg (tot de inwerkingtreding van de Wet Jeugdzorg)

Bij de instelling van bestuurscommissies veranderen de verhoudingen tussen de verschillende organen binnen de samenwerking: het zwaartepunt komt te liggen in bestuurscommissies. Bestuurscommissies kunnen het beleid voor een bepaald beleidsterrein zelfstandig voorbereiden en in beginsel wordt hier ook het onderlinge commitment georganiseerd.

Een bestuurscommissie bestaat uit alle portefeuillehouders van deelnemers die kiezen voor samenwerking op een bepaald terrein. De zwaarte (bevoegdheden) van een bestuurscommissie bepaalt de agenda en de vergaderfrequentie. Een bestuurscommissie kan een agendacommissie instellen tbv de regie en organisatie van de samenwerking. De bestuurscommissie wijzen voor verschillende thema's en projecten bestuurlijk trekkers aan en vormen eventueel stuurgroepen. Naast / in plaats van formele vergaderingen kunnen bestuurscommissies ook subregionale of thematische overleggen organiseren. De bestuurscommissies vervangen daarmee de portefeuillehouder overleggen, maar de gemeenschappelijke regeling blijft de mogelijkheid bieden om portefeuille overleggen te organiseren (zoals het overleg tussen burgemeesters).

### Dagelijks Bestuur

Gelet op de samenstelling en verantwoordelijkheden van bestuurscommissies en het AB kan het DB zich beperken tot een orgaan met een agenda-technische functie die de coördinatie van de samenwerking op zich neemt. Het DB heeft dan een beperkt politiek karakter en komt minder vaak bijeen. De omvang en samenstelling blijft in eerste instantie nog gelijk, maar het is goed denkbaar dat bij toetreding van partijen de omvang van het DB gelijk blijft en (de vertegenwoordiging van Stadsregio gemeenten in het DB in verhouding afneemt)

### Overige overlegvormen

Aanvullend op de bestuursorganen zijn er nog allerlei andere overleggen denkbaar/ nodig, zolang deze maar bijdragen aan de regionale samenwerking (cultuur en opgaven) en niet leiden tot onnodige bestuurlijke drukte. Regiobrede congressen, thema bijeenkomsten, (tijdelijke) adviescommissies (van AB-leden) voor de bestuurscommissies, een portefeuillehoudersoverleg AZ (burgemeesters), commissie vergaderdingen.

### Vervolg

Het DB blijft met alle betrokkenen in gesprek over de doorontwikkeling van de samenwerking naar het niveau van de MRA en een daarbij passend bestuursmodel. Daarbij moet rekening gehouden worden met de huidige praktijk en cultuur van samenwerking in de Stadsregio en de Metropoolregio. Op termijn (2014-2015) kan dit aanleiding zijn voor het uitwerken van een daarbij passende gemeenschappelijke regeling en wijziging van het bestuursmodel. Een eventuele uitbreiding met andere partijen binnen een gemeenschappelijke regeling vraagt bijv. om nieuwe afwegingen t.a.v. de samenstelling en stemverhoudingen in het DB en AB.

Daar waar wenselijk kan in 2014, na benoeming van de nieuwe Regioraad, al de werkwijze en structuur van de samenwerking van de 16 Stadsregiogemeenten worden gewijzigd, zoals de instelling van meerdere bestuurscommissies van verschillend gewicht: zwaar voor verkeer en vervoer, lichter voor de andere beleidsterreinen. Het hierboven geschetste bestuursmodel namelijk mogelijk binnen de kaders van de nu voorgestelde wijziging van de gemeenschappelijke regeling van de Stadsregio Amsterdam. In overleg met de portefeuillehouders dient nog wel een concept-verordening te worden opgesteld voor de werkwijze, samenstelling en het functioneren van de bestuurscommissies, waarna de Regioraad daarover kan besluiten.