

Inleiding

Centraal in dit memo staat de vraag naar de voor- of nadelen voor Albrandswaard van deelname aan de MRDH. Het presidium van de uw gemeenteraad verzocht vanwege discussie en besluitvorming over deelname om een '*inhoudelijke bespreeknotitie*' over de MRDH, aanvullend bedoeld op de aandacht die eerder naar bestuurlijk-juridische en organisatorische aspecten uitging.

Deze memo gaat uit van de liquidatie van de stadsregio, en de deelname van de meeste gemeenten aan de MRDH. Of de MRDH er uiteindelijk komt moet nog blijken; de opheffing van de WGR-plus - voorwaarde voor de oprichting van de MRDH - is nog niet door de Tweede en Eerste Kamer.

Voorspel

Opheffing van de WGR-plus wordt van kabinetswege bepleit om de bestuursdichtheid terug te dringen. Het huis van Thorbecke heeft rijk, provincie en gemeente als vaste bouwlagen, de verplichte regionale tussenverdieping wordt opgeheven. De last daarvan komt in beginsel in aanmerking voor een verdieping hoger (provincie) of lager (gemeente), of voor een nieuwe tussenverdieping op vrijwillige basis. Een dergelijke nieuwe regeling kan naar de eisen van de tijd worden vormgegeven en ingericht, lichter, toegankelijker, efficiënter; zoals de MRDH, een initiatief van Den Haag en Rotterdam, zegt te zijn.

De opgevoerde motieven voor oprichting van de MRDH zijn algemene noties over schaalvoordeel, complementerende kwaliteiten en regionale synergie; voordelen die ook bij stadsregio en stadsgewest speelden, maar nu nog een schaalniveau hoger. Hoger, ongeveer op het niveau van de provincie. Het zal er dus mede gaan wie straks op dat niveau aan bepaalde knoppen mag draaien, en bijvoorbeeld van het rijk de BDU-gelden ontvangt, een 'vervoersautoriteit' (VA) of de provincie. De provincie reageert onderkoeld, en zal niet deelnemen aan de gemeenschappelijke regeling. Deelname aan de VA wijst de provincie vooralsnog niet af.

Gemeenten in de stadsregio en het stadsgewest zijn niet onverdeeld enthousiast; een aantal stelt zich terughoudend op. Een kosten-batenanalyse van deelname is moeilijk te maken en valt voor afzonderlijke gemeenten natuurlijk anders uit.

Stadsregio en het stadsgewest bemoeien zich met de oprichting van de MRDH, mede uit goede zorg voor taken die elders ondergebracht moeten worden (de zogenaamde 'weeskinderen').

Aan het MRDH-ontwerp is lange tijd getimmerd en geschaafd, pijlers zijn toegevoegd en weer verwijderd, de constructie kan immers zwaar, star en top-down, maar ook licht, flexibel en bottom-up.

Veel taken die door de stadsregio worden verzorgd overstijgen 'van nature' het gemeentelijk niveau, de gemeentelijke slagkracht en de gemeentelijke besluitvorming. Deze taken behoeven bovenlokale afstemming en afhandeling, en moeten na opheffing van de stadsregio elders worden ondergebracht. Aanvankelijk werd de MRDH aanbevolen als weeshuis voor al die weeskinderen.

Een dergelijk breed georiënteerde MRDH, rustend op zeven pijlers, ontmoette weinig gemeentelijk enthousiasme en is als MRDH-ambitie inmiddels achterhaald.

Gemeenten zien op bepaalde taakgebieden immers ook goede en zelfs betere mogelijkheden, zoals sub-regionale organisatie, dan deze aan een centraal orgaan als de MRDH toe te vertrouwen. Ook zouden bepaalde lokale belangen wellicht onderbelicht blijven in een metropolitaan circus waar Rotterdam en Den Haag de toon zetten.

Wat heeft bijvoorbeeld Wassenaar met groenbeheer op IJsselmonde te maken?

Wat is de concrete urgentie van woonruimtebeleid op metropolitaan niveau?

Voor Albrandswaard is daarbij dus de vraag, op welke taakvelden bovenlokale inzet en samenwerking wenselijk is, op welk schaalniveau en met welke partners.

De MRDH-optie zoals die nu actueel is, is in de voorliggende periode besproken en voorbereid en al in belangrijke mate opgetuigd. Het concept dat nu ter besluitvorming aan de raden van de stadsregio en het stadsgewest wordt voorgelegd is een ontwerp-regeling waarop op dit moment geen diepgaande veranderingen mogelijk zijn, althans niet zonder dat dat door minstens het leeuwendeel van de betrokken gemeenten wordt voorgestaan. Het is immers een gemeenschappelijke regeling, en geen optelsom van afzonderlijke regelingen.

Stand van zaken MRDH

De MRDH beperkt zich volgens artikel 3:1 van de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag tot verkeer en vervoer en de verbetering van het economische vestigingsklimaat. De bestuursorganen van de toekomstige gemeenschappelijke regeling mogen zich niet met andere belangen bezighouden. Deze regeling kan alleen worden gewijzigd als de gemeenteraden van alle deelnemende gemeenten daartoe besluiten.

De MRDH omvat de oprichting van een vervoersautoriteit en een organisatie voor de economische ontplooiing van de regio in de breedste zin van het woord.

Voor eventuele andere bovenlokale taakvelden - bijvoorbeeld wonen, groen, milieu – is het aan gemeenten om andere (gemeenschappelijke?) regelingen te treffen.

De MRDH (i.o.) vraagt op dit moment aan de gemeenten in de stadsregio en het stadsgewest om de voorgelegde gemeenschappelijke regeling MRDH te treffen. Albrandswaard dient zich derhalve af te vragen welke positie het inneemt in regionaal, bovenregionaal en/of metropolitain verband.

Wat zijn de gevolgen (voor- en nadelen) van deelname of niet-deelname door Albrandswaard?

Deelname geeft invloed. Invloed door inbreng, door spreek- en stemrecht, door goodwill, door vertegenwoordiging in netwerken, door samenwerking, door informatiepositie, door imago. Voordelen die zich ook buiten de gemeenschappelijke regeling MRDH uitstrekken. MRDH-informatie kan elders van belang zijn, een goed netwerk biedt steun en een constructief imago helpt ook andere agenda's georganiseerd te krijgen.

Deelname van Albrandswaard kan, binnen de gemeentelijke metropoolsamenstelling, aan allianties en coalities met andere gemeenten bijdragen, om op die wijze lokale agendapunten tot de metropolitane agenda te verheffen.

Bereikbaarheid heeft voor Albrandswaard grote concrete relevantie vanwege de aangrenzende en doorkruisende en nog te ontwikkelen infrastructuur, en de effecten op de kwaliteit van Albrandswaard. Mogelijkheden om met relevante partijen krachten te bundelen mogen niet worden genegeerd.

Wanneer de regie in één organisatie - de vervoersautoriteit – wordt ondergebracht, kan dit met een grote efficiëntie goed worden geregeld.

Ten aanzien van het onderwerp van regionaal economisch vestigingsklimaat heeft Albrandswaard goede kaarten in handen, maar het moet die kaarten ook uit spelen op de tafels waar dat onderwerp wordt aangekaart. Bovenregionale en zelfs internationale promotie van de regio kan worden gekoppeld aan hoogwaardig woon- en recreatiemilieu, schaars in de regio maar beschikbaar in Albrandswaard.

Dit draagt bij aan de promotie van de regio in de wereld, en aan de (h)erkenning van Albrandswaardse kernkwaliteiten in regionaal verband.

Waar Albrandswaard economisch deel uit maakt van het haven-industrieel complex (HIC), en de bevolking van Albrandswaard gebaat is bij een economisch florerende regio, ligt het voor de hand dat

Albrandswaard daar ook op het gebied van economisch beleid en regie in samenwerking met andere gemeenten een bijdrage wil leveren.

Als mogelijk nadeel moet het kostenplaatje in de gaten gehouden worden. Maar de kosten van de stadsregio zullen op dit onderwerp wegvallen, de vervoersautoriteit grotendeels uit rijksmiddelen zal worden gefinancierd en tegen over de kosten zullen ook baten komen te staan. Door veel gemeenten wordt als uitgangspunt gehanteerd dat de kosten lager (dienen te) zijn dan die van de stadsregio en dat gemeenteraden niet zonder instemming kunnen worden geconfronteerd met kostenstijging terwijl ook rekening moet worden gehouden met kosten voor taken die in andere verbanden dan de MRDH moeten worden ondergebracht, waarvan nog niet duidelijk is of en op welke wijze deze na intrekking van de WGR-plus zullen worden voortgezet.

Eventuele niet-deelname bespaart de daarmee verbonden kosten en bestuurlijke en ambtelijke energie, maar dat zal noch op het onderwerp bereikbaarheid, noch op het onderwerp economie opwegen tegen de voordelen van invloed in voorbereidende fasen van ontwikkelingen.

Niet-deelname leidt er toe dat plannen worden gesmeed zonder de Albrandswaardse belangen in aanmerking te nemen. Achteraf had Albrandswaard veel plannen graag in eerder stadium gunstig willen beïnvloeden.

In de toekomst zou dat bijvoorbeeld over de realisatie van de A4 kunnen gaan, of over het gebruik van de Groene Kruisweg, over de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen, over een bouwstop op kantoorruimte et cetera.

Voorlopige conclusie

Op grond van het voorgaande blijft het wellicht moeilijk een definitief standpunt te bepalen over de wenselijkheid van de oprichting en vormgeving van de MRDH. Maar de kiel van de MRDH is reeds gelegd, en er zijn geen alternatieve gemeenschappelijke regelingen beschikbaar of in wording; de ruimte voor keuze is dus beperkt. De keuze betreft de wenselijkheid van Albrandswaardse deelname aan de MRDH.

Uitgaande van de oprichting van de MRDH, de deelname van de meeste gemeenten aan de MRDH, de beperking van de MRDH tot de onderwerpen bereikbaarheid en economie, uitgaande van die gegevens lijkt deelname van Albrandswaard de meest voor de hand liggende keuze.

--O--