

Metropoolregio: weinig te winnen en veel te verliezen

De stadsregio Rotterdam en het stadsgewest Haaglanden willen in 2013 fuseren onder de naam Metropoolregio Rotterdam-Den Haag. Binnen de nieuwe metropoolregio zouden 24 gemeenten moeten gaan samenwerken, waaronder de gemeente Ridderkerk.

De centrale vraag die nu voorligt, is of de Ridderkerkse belangen gediend zijn met de vorming van de metropoolregio Rotterdam/Den Haag? Via een aantal invalshoeken wil ik u duidelijk maken, dat de metropoolregio met Rotterdamse en Haagse bestuurders geen goede ontwikkeling zou zijn voor Ridderkerk.

In economisch opzicht is het niet noodzakelijk om in metropoolverband te gaan samenwerken. Innovatie en technologie maken een geografische insteek steeds minder relevant. Economische ontwikkelingen worden steeds meer gebaseerd op het type activiteiten en steeds minder op de geografische ligging. Denk bijvoorbeeld aan de Greenports: Barendrecht, het Westland en Lansingerland. Zij vormen samen al jaren een hecht AGF-cluster. Daar is geen metropoolbestuur voor nodig.

In democratisch opzicht is de metropoolregio een goed voorbeeld van hoe het niet moet! De 24 betrokken gemeenteraden zijn niet actief betrokken bij dit proces. Het participatieproces is een aanfluiting. Wie controleert straks de bestuurders van de metropoolregio? De metropoolregio is een slimme poging van de burgemeesters van Rotterdam en Den Haag om de bestuurlijke drukte in de Randstad te vermijden door het omzeilen van de gemeenten(raden). Het CDA is tegen een extra bestuurslaag, die wordt opgetuigd met een grote regionale ambtelijke organisatie.

Ook uit oogpunt van duurzaamheid en leefbaarheid is de metropoolregio een slechte zaak. Ik lees in de dossiers van de metropoolregio niets over duurzaamheid. Een gemiste kans. Het is alleen economie, economie en nog eens economie.

De CDA-fractie is van mening, dat de metropoolregio meer weg heeft van een monsterverbond tussen Rotterdam en Den Haag om als tegenwicht te dienen tegen het grote Amsterdam. Het is ook een strategische zet om via de op te richten Vervoersautoriteit, de honderden miljoenen voor verkeer en infrastructuur in Den Haag op te halen. De CDA-fractie heeft voldoende vertrouwen in de provinciale bestuurders van Zuid-Holland om deze gelden goed te beheren. Daar is een metropoolregio niet voor nodig.

Het is voor Ridderkerk wel noodzakelijk om regionaal samen te werken, maar op een schaal die voor Ridderkerk te overzien is. Dan denk ik aan de samenwerking met Barendrecht en Albrandswaard, maar ook aan een goede samenwerking met de Rotterdamse regio. En Ridderkerk zou ook meer betrokken moeten raken bij de dynamiek van de Drechtsteden.

De Ridderkerkse raad is verdeeld over de metropoolregio. Een aantal fracties is voor, andere fracties zien voor- en nadelen, de CDA-fractie heeft een duidelijk nee laten horen. In bestuurlijk opzicht heeft Ridderkerk baat bij een sterke provincie Zuid-Holland. De provincie is een democratisch gekozen orgaan en goed in staat om een zorgvuldige afweging te maken als het gaat om bereikbaarheid, infrastructuur en verdeling van de schaarse ruimte in ons gebied. In economisch opzicht heeft Ridderkerk belang bij een dynamische Zuidvleugel. De Zuidvleugel is een topregio in Nederland en de kurk waar de nationale economie op draait. 25% van het BNP wordt in de Zuidvleugel verdiend. Ridderkerk heeft als kleine gemeente in de metropoolregio, weinig in te brengen tegen het grote Rotterdam en Den Haag. Deelname zal zeker gepaard gaan met het overdragen van bevoegdheden. Ridderkerk moet zelfbewust handelen en niet bang zijn om nee te zeggen. Als de metropoolregio

Ridderkerk echt nodig heeft, weten ze ons wel te vinden. In dat geval kan het college harde voorwaarden stellen. Slotconclusie: metropoolregio, niet doen.

Peter Meij
Fractievoorzitter CDA

Metropool regio (deel 2)

De stadsregio Rotterdam en het stadsgewest Haaglanden willen in 2013 fuseren onder de naam Metropoolregio Rotterdam-Den Haag. Binnen de nieuwe metropoolregio moeten 24 gemeenten gaan samenwerken, waaronder de gemeente Ridderkerk.

De CDA-fractie is om een aantal redenen geen voorstander van de vorming van de metropoolregio. De twee belangrijkste redenen zijn, het ontbreken van een democratische basis (legitimiteit) en de grote snelheid waarmee dit proces voor 1 januari 2013 moet zijn afgerond. Op 4 april wordt van de 24 gemeentes al impliciet instemming gevraagd met de verdere voorbereiding van deze grote bestuurlijke verandering.

Je wordt als raadslid bestookt met uitnodigingen om deel te nemen aan bijeenkomsten voor allerlei zogenaamde pijlers van de metropoolregio. In de uitnodigingen staan ronkende reclameteksten als "De Metropoolregio, waarin bewoners en bedrijven zich optimaal kunnen ontplooiën" en "Voor de 24 gemeenten in de Metropoolregio biedt de samenwerking een scala aan uitdagingen."

Het CDA wil een leefbaar Ridderkerk, een betere bereikbaarheid en geen onnodige bestuurlijke drukte door het creëren van een nieuwe bestuurslaag, in welke vorm dan ook. We onderschrijven de noodzaak om op een aantal beleidsterreinen regionaal samen te werken, maar wel op vrijwillige basis, met gelijkwaardige bevoegdheden en na een zorgvuldig proces en niet gedictieerd door de bestuurders van Rotterdam en Den Haag. Op dit moment lijkt de vorming van de metropoolregio een steekspel en een machtsstrijd tussen de provincie Zuid-Holland en de grote steden Rotterdam en Den Haag. Het is maar zeer de vraag of er voor de te vormen metropoolregio één bestuurlijk regiem moet komen in de vorm van een gemeenschappelijke regeling. Zo'n gemeenschappelijke regeling moet er wel komen voor de in te stellen vervoerregio in de Zuidvleugel van de Randstad. De provincie Zuid-Holland zou wat het CDA betreft daarin een regierol moeten krijgen. De betrokken wethouders van verkeer en vervoer van Rotterdam en Den Haag voelen daar weinig voor en willen graag zelf uitmaken hoe de gelden voor de grote infrastructurele projecten (BDU-gelden van 1.2 «Wft miljard euro) verdeeld worden. Wethouder Peter Smit (WD) van Den Haag spreekt zelfs openlijk met enig dédain over de bestuurskwaliteit van de provincie. Ingrid de Bondt (WD), gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland en portefeuillehouder verkeer en vervoer, is echter voortvarend bezig om de provincie weer aan zet te krijgen. Gelukkig zijn er ook steeds meer raadsleden in de 24 gemeentes die zorgen hebben over het besluitvormingsvormingsproces ten aanzien van de metropoolregio. Het wordt spannend de komende maanden.

Peter Meij Fractievoorzitter CDA