Gemeente Midden-Delfland
Anna van Raesfeltstraat 37, Postbus 1, 2636 ZG Schipluiden
T (015) 380 41 11, F (015) 380 99 92
E gemeente@middendelfland.nl, I www.middendelfland.nl
cittaslow

Memo College

Afkomstig van	Dalen Wim van	**Telefoonnummer**	06 – 820 56 579
		Voorstel datum	6 september 2024

Zaaknummer	551105
Portefeuillehouder	F.I. Noordermeer - van Slageren
Voorstel afgestemd met	Niet van toepassing
Onderwerp	Voorbereiding structuur Bestuurlijke Regiegroep MRDH
Bijlage(n)	-

1.1 Aanleiding
Vanaf 2023 is de samenwerking tussen de gemeenten in de MRDH gebaseerd op de strategische agenda. Uitgangspunten zijn daarbij het werken vanuit de kerntaken verbeteren economisch vestigingsklimaat (bekostigd met inwonersbijdrage) en mobiliteit (bekostigd vanuit rijksbijdrage BDU), met een focus op projecten die een merkbare regionale impact hebben.
Deze gewijzigde vorm van samenwerking heeft als consequentie dat projecten meer regionaal (vooral EV) zijn, met een lange doorlooptijd en beperkte dynamiek. Mede hierdoor zijn de afgelopen maanden de overleggen met de raadsleden binnen de gemeentelijke regiegroep geannuleerd. Wel is schriftelijke informatie verstrekt. Ervaring uit het verleden heeft geleerd dat met een inhoudelijke ondersteuning vanuit bestuur en ambtelijke organisatie de raadsleden binnen de adviescommissies van de MRDH invloed hebben.
Uit bovenstaande ontwikkeling volgt de vraagstelling hoe die invloed te behouden en tegelijkertijd zorg te dragen voor een effectieve vergaderstructuur. Op basis van onderstaande analyse is mijn advies om op 14 maart deze memo met de leden van de Bestuurlijke Regiegroep MRDH te bespreken. Onder 1.2 is een voorstel voor een gewijzigde structuur opgenomen. Hoofdstuk 2 bevat een strategische toelichting op de kerntaken MRDH. Hoofdstuk 3 geeft inzicht in de strategische relatie tussen MRDH en ruimtelijke ontwikkeling.

1.2 Wijziging gemeentelijke overlegstructuur MRDH
In de praktijk lijkt het er op dat de meerwaarde van een overleg in de week voorafgaand aan de adviescommissies voor de actualiteit niet meer noodzakelijk is. Met een korte ambtelijke annotatie direct aan de raadsleden kan er voor gezorgd worden dat men inhoudelijk voorbereid aan de vergaderingen kan deelnemen.
De meerwaarde van het benoemen en daarmee direct vertegenwoordigen van de gemeentelijke belangen dient wel behouden te blijven. Daarom blijft het wenselijk de periodieke mondelinge overdracht van informatie, met de mogelijkheid tot het strategische afstemmen en het stellen van verdiepende vragen over inhoud en regionale relaties behouden.

Gelet op de beperkte dynamiek binnen de MRDH kan naar mijn mening volstaan worden met een vergaderfrequentie van 2x per jaar. Vergadermomenten zijn dan ongeveer eind april, gekoppeld aan de zienswijze voor de begroting MRDH en eind september wanneer de MRDH start met de uitwerking van de begroting. Voor die vergadering kan dan ook 1 of 2 jaarlijks de MRDH uitgenodigd worden een presentatie te geven.
De formele functie van de raadsleden in de adviescommissies is lastig. Men zit er als raadslid, maar niet met een specifieke raadsopdracht of vanuit partijbelang. Door dat sprake is van verlengd lokaal bestuur is men feitelijk vertegenwoordiger van de gemeentelijke belangen in relatie tot de regionale context. De gewijzigde structuur kan dan ook zichtbaar gemaakt worden door de naamgeving te wijzigen in Raadswerkgroep MRDH en ook de andere raadsleden in staat te stellen desgewenst bij het informele overleg aanwezig te zijn.

2.1 Takenpakket MRDH
De MRDH is in 2014 opgericht om de agglomeratiekracht te versterken door meer regionaal samen te werken op een verbindend netwerk (mobiliteit) en het bovenlokale economisch netwerk. Deze taken zijn in de regeling opgenomen. Daarnaast is de mogelijkheid opgenomen dat het AB initiatieven van gemeenten faciliteert als zij met elkaar willen samenwerken op een thema dat direct raakt aan de kerntaken.
De interpretatie van die faciliterende rol is in de loop van de jaren steeds nauwer geworden. Vanuit meerdere invalshoeken zijn gemeenten minder snel geneigd een niet vrijblijvende samenwerking op te zetten. Buiten een vrij breed regionaal bestuurlijk gedragen interpretatie is er ook een praktisch probleem in de ambtelijke capaciteit bij de MRDH. De focus op opdrachten in de strategische agenda maakt dat geen capaciteit beschikbaar is voor het faciliteren. Mocht dit wel gebeuren, zullen hier ook kosten voor de gemeenten tegenover staan.
Een formeel niet benoemde, maar zeker niet onbelangrijke taak, is de netwerkfunctie van de MRDH. In de regio zijn meerdere grote overheidsorganisaties actief (provincie, Den Haag en Rotterdam) Deze organisaties hebben overleg met het Rijk; de MRDH als vervoersautoriteit is van die bovenliggende structuur ook gesprekspartner. Voor Midden-Delfland biedt dit een optie om via de MRDH onze belangen in de bovenregionale overlegstructuren benoemd te houden. Dit gebeurt ook via provincie en omliggende stedelijke gemeenten; echter de invloed via de MRDH is iets directer en draagt bij aan herhaling van onze 'boodschap'. De afgelopen jaren heeft Midden-Delfland zich altijd actief en constructief opgesteld. Onze inbreng wordt dan ook serieus meegenomen in de planuitwerking en bij de toekenning van subsidies.

2.2 Actuele thema's MRDH en belangen voor Midden-Delfland
wijziging GR en 10 jaarsevaluatie
In 2023 is de technische wijziging van de gemeenschappelijke regeling gestart. Deze wordt voor de zomer 2024 afgerond. Medio 2024 start een evaluatie van de regeling en samenwerking. Die evaluatie is als verplichting in de regeling 2014 opgenomen. Nut en noodzaak van de samenwerking worden in beperkte mate meegenomen. Reden hiervan is dat bij het opstellen van de strategische agenda de algemene conclusie van gemeenten was dat de samenwerking een meerwaarde heeft. Wel diende een focus te zijn op projecten die een regionale impact hebben.
Eventuele onderwerpen die uit de evaluatie voortvloeien en een wijziging van de regeling tot gevolg hebben, worden in 2025 opgepakt. Op dit moment wordt een factbased onderzoek uitgevoerd; een objectief extern onderzoek over de bijdrage van de samenwerking aan de gestelde doelen in de regeling. Tweede onderdeel van deze 1e feitelijke fase is een interview met enkele sleutelpersonen. De 2e fase is een interactief proces, vergelijkbaar met de strategische agenda. Mijn inschatting is dat de punten die hier aan de orde komen zijn:

1. feitelijke conclusies opbrengst regionale samenwerking met aanbeveling voortzetten met aanscherpingen op inhoud en communicatie
2. positie en informatievoorziening gemeenteraden
3. informatievoorziening aan inwoners

ad 1 opbrengsten
Uit verschillende wetenschappelijke onderzoeken uit het verleden blijkt dat de samenwerking aan het versterken van de agglomeratiekracht heeft bijgedragen. Het continueren van de samenwerking als aanbeveling met enkele aanscherpingen op inhoud zijn daarbij te verwachten. De evaluatie gaat niet zo ver dat naar de netwerkfunctie van de MRDH gekeken wordt. Deze staat namelijk niet direct als formele taak benoemd. Binnen de versnipperde overlegstructuur zou een congruente regio-indeling met formele taken de bestuurlijke drukte kunnen verminderen. Voor het versterken van de netwerkfunctie is geen regionaal draagvlak. Daarnaast ontstaat het risico dat een dergelijke discussie neigt naar een hernieuwde vorm van stadsregio. Dit is meer een discussie die op nationaal niveau bij de staatsrechtelijke inrichting thuis hoort.

ad 2 gemeenteraad
Permanente discussie bij de MRDH en andere GR'en is de democratische legitimiteit. De wet gemeenschappelijke regelingen (WGR) is monistisch, waarbij sprake is van verlengd lokaal bestuur. Hier is sprake van een 'getrapte' democratie en verantwoording. Alternatief is de MRDH op te heffen,

waarbij de taak vervoersautoriteit bij de provincie belegd wordt. Hiermee is de democratische legitimiteit gerealiseerd. De gemeenten hebben in de praktijk dan een beperktere invloed vanuit de lokale belangen. Er wordt dan over hen besloten, in plaats van met elkaar.
Ander punt is de informatievoorziening. Bij de wijziging van de WGR zijn hiervoor al hulpstructuren aangebracht. Binnen de MRDH zijn die grotendeels geïmplementeerd. Vooral de actieve informatieplicht verdient hierbij aandacht. Belangrijk is een goed evenwicht te vinden tussen de hoeveelheid aan informatie en de tijdigheid en actualiteit daarvan. Verschil in informatiebehoefte vanuit de raden is daarbij ook wisselend; zeker gelet op de grootte van de gemeenten. Den Haag en Rotterdam nemen daarbij een bijzondere positie in vanuit het eigenaarschap van een lokaal vervoersbedrijf (HTM en RET).

ad 3 inwoners
De samenwerking binnen de MRDH moet in het belang zijn van inwoners. Het gaat daarbij in essentie om bedrijvigheid, werk en bereikbaarheid en mobiliteit. In de strategische agenda is als uit te werken opdracht opgenomen vast te stellen hoe deze kerntaken bijdragen aan de brede welvaart in de regio. Vanuit Midden-Delfland speelt daarbij het landschap een belangrijke rol.
Bij de evaluatie komt de informatievoorziening aan inwoners als onderwerp in beeld. In het verleden is afgesproken dat de MRDH de gemeenten informeert en de gemeenten vooral verantwoordelijk is over de informatievoorziening aan inwoners. Reden hier achter is dat vooral sprake is van infrastructurele projecten, waar de uitvoering vaak in opdracht van de gemeenten wordt uitgevoerd. Op het terrein van EV is vaak sprake van projecten voor een hele sector op een hoog abstractieniveau. Informatie voor inwoners is hierbij minder relevant.
Om de zichtbaarheid van de MRDH te vergroten komt waarschijnlijk aan de orde hoe inwoners beter te informeren en te betrekken bij de besluitvorming. De mogelijkheden hiertoe dienen wettelijk benut te worden om het effect van een niet democratisch gekozen bestuur te dempen. Wel blijft aandacht nodig dat informatie voor inwoners relevant blijft; een te uitgebreide informatievoorziening heeft ook een direct effect in formatie en financiële budgetten.

Landschap en spoorverdubbeling
Het landschap heeft een bovengemeentelijk maatschappelijk belang voor de regio. De MRDH heeft geen directe taak, maar haar taken kunnen wel de ruimtelijke kwaliteit beïnvloeden. Actueel voorbeeld hiervan is de Oude Lijn (spoorverdubbeling Delft-Schiedam). De MRDH heeft voor de inpassing geen directe taken, maar is wel een belangrijke partner om inpassing en compensatie te ondersteunen.
Het streefbeeld van de Toekomstvisie 2050 bevat naar waarschijnlijkheid ook thema's waar de MRDH een (ondersteunende) functie kan vervullen die te bereiken. Hierbij kan gedacht worden aan mobiliteit (inclusief vervoersplannen OV), klimaat en energie (hoe RES verder uit te werken), circulaire economie en Greenport en gezondheid (stilte en schone lucht verkeer, recreatie en fietsen landschap). Dit zijn op de schaal van de MRDH relatief beperkte belangen. Deze onderwerpen kunnen vanuit onze inbreng gekoppeld worden aan de grootschalige regionale thema's.

3.1 Ruimtelijke component
De MRDH heeft geen formele rol in de ruimtelijke ontwikkeling. Veel thema's hebben wel een directe ruimtelijke component (infrastructuur, bedrijfsterrein, circulaire economie). Juridisch kader hiervoor is de provinciale Omgevingsverordening. Die wordt jaarlijks per thema geactualiseerd. Tegelijkertijd moet een nieuw toekomstig omgevingsbeleid worden opgesteld. Hiervoor gebruikt de provincie drie parallel lopende projecten: input voor Nationale Omgevingsvisie via de Ruimtelijke Puzzel, de NOVEX Zuidelijke Randstad (verstedelijkingsopgave met Oude Lijn en functie landschap) en Zuid-Hollands Programma Landelijk Gebied (functie landschap).
Het BPL Midden-Delfland (ruimtelijke kwaliteit, brede welvaart en Oude Lijn) is bij alle thema's van belang. Buiten de eigen gemeentelijke inzet, wordt hier regionaal opgetrokken in diverse verbanden. Voor de propositie Oude Lijn is de gemeente Delft de trekkende partij. Regionale partijen zijn de MRDH vanuit vervoersautoriteit, en de informele samenwerkingen vanuit de ruimtelijke tafel fysiek domein regio Haaglanden en de Landschapstafel BPL Midden-Delfland.