METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Nota van beantwoording

- Zienswijzen Ontwerpbegroting MRDH 2023 en begrotingsjaarschijf 2022 voor wat betreft infrastructurele doorstromingsmaatregelen uit het Transitieprogramma OV en corona

Inleiding

De ambities op de kerntaken van de MRDH, vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid, hebben 23 gemeenten in 2019 in een strategische agenda vastgelegd. Voor de afgelopen bestuursperiode was dat de Strategische Agenda MRDH 2022: Samen aan het werk! De 13 doelstellingen uit deze agenda vormen de inhoudelijke basis voor de ontwerpbegroting MRDH 2023.

De strategische agenda wordt in samenwerking met de gemeenten en andere stakeholders momenteel geactualiseerd. Dat is van belang om een goede toekomst voor de inwoners van de metropoolregio te realiseren. En dat is de uiteindelijke inzet van de regionale samenwerking. De vlag hangt er in een aantal opzichten immers anders bij dan in 2019: we kregen te maken met de coronacrisis, de druk op de ruimte wordt steeds groter en de klimaatdoelen worden steeds belangrijker. Deze feiten moeten we meenemen om met goed resultaat invulling te geven aan de ambities die we onszelf hebben gesteld.
Er is ook een nieuw kabinet aangetreden. Het regeerakkoord biedt diverse aanknopingspunten om de samenwerking met het Rijk te versterken. Onze strategische agenda en het economisch perspectief dat we samen met 80 partners in de regio overeenkwamen in de Groeiagenda Zuid-Holland zijn daarbij belangrijke instrumenten.
Dus al met al voldoende redenen om de strategische agenda te actualiseren, uw raad wordt hier uiteraard bij betrokken. Vaststelling van de strategische agenda vindt in het voorjaar van 2023 plaats, nadat gemeenten hun zienswijzen hebben kunnen inbrengen. Dat moment komt later dan het moment waarop het algemeen bestuur de begroting 2023 dient vast te stellen. Dat moet namelijk vóór 15 september van dit jaar gebeuren, de uiterste datum voor het aanleveren van de MRDH begroting aan de toezichthouder, de provincie Zuid-Holland. De begroting 2023 zal later, en zoveel als mogelijk parallel aan de vaststelling van de nieuwe strategische agenda worden gewijzigd zodat de begroting voor het komend jaar gelijke pas houdt met de geactualiseerde strategische agenda.

De MRDH begroting 2023 geeft op basis van de strategische agenda op hoofdlijnen zo gericht mogelijk aan wat we willen bereiken, wat we daarvoor gaan doen en wat dat kost. Het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit geeft, als bijlage bij de begroting, een concreet overzicht van lopende infrastructurele projecten, verkenningen en planstudies.

De coronacrisis heeft grote impact op de hele samenleving. Ook het openbaar vervoer is financieel zwaar onder druk komen te staan. Met een beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk die tot en met 31 december 2022 93-95% van de exploitatiekosten van de vervoerders dekt en (financiële) inspanningen van de metropoolregio en vervoerders samen, bleef het openbaar overeind. Om het openbaar vervoer sterker uit de crisis te krijgen en klaar te zijn voor de toekomst is in 2021 het Transitieprogramma OV en corona vastgesteld. Dit programma wordt gebudgetteerd vanuit het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer. De maatregelen op het gebied van doorstroming en ketenmobiliteit uit het Transitieprogramma betreffen onder meer infrastructurele maatregelen. Daarom is het nodig om voor deze infrastructurele maatregelen het budget (voor de juiste verantwoording) over te hevelen naar het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer. Het gaat daarbij voor doorstromingsmaatregelen om een bedrag van € 11 miljoen voor de periode 2022-2024, waarvan € 3,65 miljoen betrekking heeft op de begrotingsjaarschijf 2022. Ook op dit punt konden de gemeenten een zienswijze indienen.

Zienswijzen

De ontwerp begroting MRDH 2023 en de begrotingsjaarschijf 2022 voor wat betreft infrastructurele doorstromingsmaatregelen uit het Transitieprogramma OV en corona zijn vanaf 24 maart 2022 voor een zienswijze voorgelegd aan de gemeenteraden van de MRDH gemeenten. De zienswijzeperiode duurde negen weken en eindigde op 26 mei 2022.

Het dagelijks bestuur heeft van alle 23 gemeenten een reactie ontvangen. De gemeente Schiedam heeft de raadsinformatiebrief vanuit het college gedeeld met de MRDH. Hierin is aangegeven dat er voor de gemeente geen aanleiding is om een zienswijze in te dienen. De ontvangen zienswijzen zijn separaat als bijlage bijgevoegd.

Tijdens de zienswijzeperiode is reeds een aantal technische wijzigingen doorgevoerd op de ontwerp begroting. Het gaat dan bijvoorbeeld om het verwerken van de cijfers uit de voorlopige jaarrekening 2021 en de cijfers uit de voorlopige 1e begrotingswijziging 2022. Het financieel beeld wijzigt daardoor beperkt, er is eind 2026 volgens de ramingen € 13,3 miljoen minder beschikbaar in het fonds BDU. Dit wordt veroorzaakt door de volgende posten:

- In de jaarschijven 2025 en 2026 is op voorstel van de bestuurscommissie Vervoersautoriteit (18 mei 2022) voor gelijke delen van € 3,55 miljoen de MRDH bijdrage van € 7,1 miljoen aan de regionale fietsroute N14 Sijtwende verwerkt.
- Daarnaast maakte de Rijkssubsidie voor verkeersveiligheid (specifieke uitkering/SPUK-regeling) in de ontwerpbegroting nog onderdeel uit van het voorlopige BDU saldo eind 2021. In de definitieve jaarrekening, en daarmee in de begroting zoals deze nu voorligt, is deze post apart verantwoord (€ 5,4 miljoen).
- De overloop voor maatwerkvervoer uit 2021 was nog niet verwerkt in de jaarschijf 2022 (€ 0,4 miljoen).
- De verwachte marktconformiteitsopslag is bijgesteld naar de stand van de 1e bestuursrapportage 2022 (€ 0,4 miljoen).

De begrotingsteksten zijn aangepast op de meeste recente ontwikkelingen rondom OV en corona. De bijlagen van het IPVa 2023 (bijlage 3 in de begroting) zijn tijdens de zienswijzeperiode geactualiseerd tot juni 2022. De actualisaties bestaan voornamelijk uit het omzetten van aanmeldingen in subsidiebeschikkingen (Bijlage B1) en het omzetten van subsidiebeschikkingen naar gerealiseerde projecten (Bijlage B3).

Overzicht ontvangen zienswijzen
Vrijwel alle gemeenten geven de MRDH aandachtspunten mee in hun zienswijze. Wij stellen dan ook vast dat de betrokkenheid bij de MRDH onverminderd groot is. Deze betrokkenheid waarderen wij.

Tegelijkertijd constateren wij ook dat veel aandachtspunten niet zozeer betrekking hebben op de financiële en inhoudelijke opzet van de begroting, maar vooral betrekking hebben op de inhoudelijke ambities van de MRDH op het gebied van het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie. Deze aandachtspunten komen wat ons betreft nu vooral aan de orde tijdens de actualisatie van de Strategische Agenda, maar zijn voor ons ook aanleiding om na te denken hoe we meer regelmatig het inhoudelijke gesprek over de koers van de MRDH kunnen voeren. Bij de vaststelling van de Strategische Agenda zullen we hier concrete voorstellen voor doen.

De zienswijzen geven op een paar onderdelen aanleiding om de ontwerp begroting aan te passen:

- Het verzoek van de gemeente Nissewaard om de juiste benaming van de gebiedsuitwerking te gebruiken, dat is Gebiedsuitwerking Aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam, is verwerkt in begroting en IPVa;
- De gemeente Pijnacker-Nootdorp geeft in haar zienswijze aan lastig de samenhang tussen de verschillende activiteiten, projecten en samenwerkingen te kunnen zien en geeft in overweging om hiervoor een schematische weergave op te nemen of een infographic toe te voegen. In hoofdstuk 1 is hiervoor een schema toegevoegd waarin is opgenomen in welke begroptingsprogramma's de 13 doelstellingen uit de huidige Strategische Agenda worden uitgewerkt. Omdat de Strategische Agenda momenteel wordt geactualiseerd, wat zeer waarschijnlijk ook nog consequenties zal gaan hebben voor de begroting 2023, is het nu niet het juiste moment om deze schematische weergave verder uit te werken in een infographic.

Hierna wordt op hoofdlijnen een overzicht gegeven van de ontvangen zienswijzen. Tot slot is een tabel toegevoegd, waarin alle zienswijzen zijn voorzien van een reactie van het algemeen bestuur.

Op een aantal onderwerpen wordt door meerdere gemeenten ingegaan:

- Openbaar vervoer en corona
- Begrotingsjaarschijf 2022 voor wat betreft infrastructurele doorstromingsmaatregelen uit het Transitieprogramma OV en corona
- De actualisatie van de Strategische Agenda: betrokkenheid raden en focus programma Economisch Vestigingsklimaat
- Oproep om te versoberen in relatie tot de inwonerbijdrage Economisch vestigingsklimaat
- Stijging (bouw) kostenniveau en invloed op MRDH begroting

Openbaar vervoer en corona
Veel gemeenten gaan in hun zienswijze in op het huidige standpunt van het Kabinet om vanaf 2023 geen extra geld meer uit te trekken voor het OV. De gemeenten roepen de MRDH daarbij onder meer op ‘de pijn eerlijk te verdelen’, te bewaken dat bestaande OV-lijnen niet permanent verdwijnen en de raden te betrekken als er keuzes voorliggen.

Reactie algemeen bestuur
Het klopt dat het kabinet vooralsnog vanaf 2023 geen financieel vangnet biedt voor het openbaar vervoer. Blijft het kabinet bij dit standpunt dan zullen de opbrengstverantwoordelijke vervoerders niet om ingrijpende maatregelen heen kunnen. Afschalen van het OV met 20-30% zou een zeer onwenselijk maar reëel vooruitzicht zijn met grote gevolgen voor alle OV-reizigers. De reizigersaantallen stijgen inmiddels weer maar de reizigersopbrengsten komen naar verwachting pas richting 2025 weer op het oude niveau. Als het kabinet niet met een financieel vangnet tot 2025 over de brug komt dan kunnen we niet het OV leveren waar de samenleving om vraagt. Hierdoor wordt een vitale sector geen herstel geboden, terwijl extra inzet op duurzame mobiliteit urgenter is dan ooit. We hebben immers grote opgaven rond wonen, energie en bereikbaarheid en de regionale economie. Meer gebruik van trein, tram, metro en bus is daarvoor onmisbaar. Door nu geen transitiemiddelen uit te trekken worden op korte termijn misschien beperkte besparingen bereikt maar voor komende kabinetten ontstaat daarmee een kostbare en onontkoombare opgave.

Het Transitieprogramma OV en corona wordt in september/oktober 2022 herijkt. Is er dan nog geen zicht op extra ondersteuning van het Rijk dan zullen ingrijpende maatregelen genomen moeten worden om de opbrengstverantwoordelijke vervoerbedrijven het komend jaar uit de rode cijfers te houden. En dat is uiterst onwenselijk. De vervoerkundige maatregelen, die nodig zijn om de financiële gevolgen van corona op te vangen zijn tijdelijk van aard, zo is door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 24 maart 2021 bij het vaststellen van het regionale Transitieprogramma OV en corona besloten, maar zullen dus mogelijk gecontinueerd moeten worden in 2023 en 2024. De bestuurscommissie Vervoersautoriteit zal hier een besluit over moeten nemen. In het proces van herijken van het transitieprogramma zullen opnieuw ook de gemeenteraden actief (via informatiebrieven, informatiesessies en via formele advisering in de adviescommissie Vervoersautoriteit) worden betrokken.

Begrotingsjaarschijf 2022 voor wat betreft infrastructurele doorstromingsmaatregelen uit het Transitieprogramma OV en corona
De meeste gemeenten hebben geen opmerkingen bij de verschuiving tussen de begrotingsprogramma’s van de middelen voor infrastructurele doorstromingsmaatregelen uit het Transitieprogramma OV en corona. Een aantal gemeenten stemt hier expliciet mee in. Wel roepen een aantal gemeenten op om deze maatregelen niet alleen in de grote steden te laten landen.

Reactie algemeen bestuur
Doorstroming van het OV is een onderwerp dat regiobreed speelt, onze inspanningen zijn dan ook gericht op reistijdwinst/ voorkomen reistijdverlies van het OV in de hele regio. De nu lopende OV-doorstromingsprojecten bevinden zich grotendeels in de grote steden, waar relatief veel

uitdagingen op het gebied van doorstroming zijn. Aandacht in de hele regio blijft echter onze focus voor dit onderwerp, te meer omdat de reizigers zich door de hele regio bewegen.

De actualisatie van de Strategische Agenda: betrokkenheid gemeenteraden en focus programma Economisch Vestigingsklimaat
Ook benoemen veel gemeenten in hun zienswijze de actualisatie van de Strategische Agenda die momenteel plaatsvindt. Voor een enkele gemeente is dit aanleiding om nu een zienswijze op hoofdlijnen in te dienen of aan te geven dat dat het moment is om meer inhoudelijk van gedachten te wisselen. Hierbij wordt aandacht gevraagd voor het tijdig betrekken van de raden in de besluitvormingsprocessen van de geactualiseerde strategische agenda en meerjarenbegroting, zodat de raden hun kaderstellende en controlerende rol kunnen uitoefenen. Veel gemeenten geven suggesties of standpunten mee voor deze actualisatie. Bijvoorbeeld de oproep om scherpte en focus aan te brengen in de nieuwe strategische agenda, binnen de kerntaken de juiste aandacht te geven aan de groenblauwe leefomgeving en, meer in het algemeen, leefbaarheid als criterium mee te wegen.

Reactie algemeen bestuur
Op verzoek van de regiogemeenten wordt bij de actualisatie van de Strategische Agenda meer focus aangebracht in het programma Economisch Vestigingsklimaat. Hierdoor wordt de impact voor de inwoners van de metropoolregio groter. In het algemeen bestuur is brede overeenstemming over het belang van groenblauw voor onze regio. De primaire verantwoordelijkheid voor dit beleidsterrein ligt bij de provincie Zuid-Holland. De MRDH zal daarom bij de provincie Zuid-Holland aandringen op het hernieuwd oppakken van haar verantwoordelijkheden op het gebied van groenblauw, waaronder de structurele bekostiging van de groenblauwe leefomgeving. In de geactualiseerde Strategische Agenda zullen voorstellen worden gedaan voor het verbeteren van de bereikbaarheid van groen en recreatie in de metropoolregio. In het voorjaar van 2023 wordt de Strategische Agenda definitief vastgesteld. De begroting 2023 zal later, en zoveel als mogelijk parallel aan de vaststelling van de nieuwe strategische agenda worden gewijzigd zodat de begroting voor het komend jaar gelijke pas houdt met de geactualiseerde strategische agenda. Voor deze begrotingswijziging zullen de gebruikelijke procedures worden doorlopen. Dat houdt onder meer in dat de gemeenten hun zienswijze kunnen geven als er wordt geschoven tussen programma's of wanneer de inwonerbijdrage wijzigt. Ook de adviescommissies worden in dat geval betrokken.

Oproep om te versoberen in relatie tot de inwonerbijdrage Economisch vestigingsklimaat
Een aantal gemeenten roept opnieuw op om besparingsmogelijkheden te zoeken binnen de budgetten voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat.

Reactie algemeen bestuur
De in de Ontwerpbegroting MRDH 2023 opgenomen indexering van de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat is gebaseerd op de Kadernota MRDH begroting 2023. In deze kadernota is, naast het overnemen van de voorgestelde berekende prijspeilstijging door de Haaglanden gemeenten, ook ingegaan op het verzoek om besparingsmogelijkheden te formuleren, zowel niet indexeren als verdere besparingen. In de kadernota is aangegeven dat deze besparingen ten laste van het programmabudget Economisch vestigingsklimaat zullen gaan met als consequentie dat de MRDH minder projecten kan financieren.
Het minder financieren van projecten door de MRDH betekent in de praktijk een minimaal twee keer zo grote daling van het investeringsvolume vanwege de afgesproken 50% co-financiering. Het bestuur van de MRDH heeft ervoor gekozen op dit moment geen besparing op de inwonerbijdrage te verwerken in de ontwerpbegroting. Zoals in de kadernota verwoord, omdat dit enerzijds een tegengesteld signaal af zou geven voor de noodzaak van het gezamenlijk investeren in het verdienvermogen van de regio en anderzijds omdat momenteel de Strategische Agenda geactualiseerd wordt, waarbij de inhoudelijke keuzes voor het programma Economisch vestigingsklimaat worden besproken en van een antwoord worden voorzien. Het is in dat licht onwenselijk het gesprek over de financiële kaders los van de gewenste (geactualiseerde)

inhoudelijke koers te voeren. In de kadernota is daarom geconcludeerd dat het daarom niet logisch zou zijn om nu structurele bezuinigingen door te voeren.

Door binnen het Programma Economisch Vestigingsklimaat meer focus aan te brengen wordt de impact voor de inwoners van de metropoolregio groter. We constateren daarnaast ook dat projecten niet altijd tot uitvoering komen of zelfs niet tot een aanvraag voor een projectbijdrage. Juist nu de urgentie tot een goede arbeidsmarkt en daarmee ook het vestigingsklimaat nog groter is. Daarom wordt binnen het opstellen van de geactualiseerde Strategische Agenda ook gewerkt aan voorstellen voor het organiseren van extra uitvoeringskracht.

Stijging (bouw-) kostenniveau en invloed op MRDH begroting
Een aantal gemeenten vraagt aandacht voor de internationale ontwikkeling van stijgende kosten en vragen of hier in de begroting van de MRDH voldoende rekening mee is gehouden.

Reactie algemeen bestuur
De begroting houdt rekening met een gelijkblijvende structurele inzet van middelen voor de exploitatie van het openbaar vervoer, waarbij rekening wordt gehouden met indexatie. In die zin wordt dus rekening gehouden met stijging van het kostenniveau. De gestegen grondstofprijzen zijn ook van invloed op de kosten voor het vervangingsonderhoud van het openbaar vervoer. Samen met de vervoerders monitoren we deze ontwikkeling en de effecten daarvan. Voor wat betreft de stijgende kosten van infrastructurele projecten wordt momenteel bij subsidieaanvragen geïnventariseerd of er een bovengemiddelde stijging is van onder andere de materiaalkosten voor aanleg van infrastructuur. In het najaar bezien we of dit consequenties heeft voor de begroting van het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.
De huidige prijsstijgingen zullen geen effect hebben op de inwonerbijdrage die de gemeente in 2023 betaalt voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat. De reguliere indexering is reeds meegenomen in de voorliggende ontwerpbegroting. De werkelijke prijsstijgingen kennen mogelijk een na-ijl effect. Die mogelijke stijgingen zullen voor het eerst bij het opstellen van de begroting 2024 zichtbaar worden. Ook op die begroting zal opnieuw een zienswijzeprocedure van toepassing zijn.

Hierna volgt de beantwoording van de zienswijzen per gemeente.

Albrandswaard
Amendement
Hierbij sturen wij u onze zienswijze op de begroting 2023. Wij bedanken u voor de mogelijkheid die u ons hiervoor geeft. Wij hebben deze stukken besproken in onze raadsvergadering van 13 juni 2022. In de vergadering is een amendement met de volgende strekking: De bereikbaarheidssituatie van het Antes terrein met openbaar vervoer (buslijn 79 in het weekeinde) structureel op te lossen en deze structurele oplossing actief te delen met de gemeenteraad van Albrandswaard. Deze is unaniem aangenomen.
Reactie algemeen bestuur
Er is al contact opgenomen vanuit de gemeente Albrandswaard om, met hulp van de adviseur maatwerkvervoer van de MRDH, te bekijken of maatwerkvervoer aldaar mogelijk is. MRDH werkt hier aan mee.
Strategische agenda
De begroting 2023 loopt logischerwijs nog niet vooruit op de actualisatie van de Strategische Agenda. De actualisatie van de Strategische Agenda zal waarschijnlijk tot gevolg hebben dat ambities en integrale opgaven moeten worden geprioriteerd of bijgesteld. Ook hierover zullen wij door u worden geraadpleegd. De uitkomsten van dit traject zullen impact hebben op de begroting 2023. Deze kanttekening moet wat ons betreft bij deze begroting worden gemaakt. Wij zien graag dat er bij een volgende begroting meer focus wordt aangebracht op de ambities uit de nog vast te stellen Strategische Agenda.
Reactie algemeen bestuur
Het algemeen bestuur onderschrijft deze zienswijze. Vaststelling van de Strategische Agenda vindt in het voorjaar van 2023 plaats, nadat gemeenten hun zienswijzen daarvoor hebben kunnen inbrengen. Dat moment komt later dan het moment waarop het algemeen bestuur de begroting 2023 dient vast te stellen. Dat moet namelijk vóór 15 september van dit jaar gebeuren, de uiterste datum voor het aanleveren van de MRDH begroting aan de toezichthouder, de provincie Zuid-Holland. De begroting 2023 zal later, en zoveel als mogelijk parallel aan de vaststelling van de nieuwe Strategische Agenda worden gewijzigd zodat de begroting voor het komend jaar gelijke pas houdt met de geactualiseerde Strategische Agenda. Dat betekent ook dat de focus die in de geactualiseerde Strategische Agenda wordt aangebracht, doorwerkt in de te wijzigen begroting 2023.
Steeds meer inzicht in meerjarenbeeld, inzet op bereikbaarheid hele regio
Wij vinden het prettig dat elke nieuwe begroting steeds meer inzicht geeft in wat ons betreft hét bestuurlijke financiële vraagstuk voor de MRDH: de ambities en de financiële krapte op (middel)lange termijn en de noodzaak op keuzes te maken. Vooral de figuren op blz. 10 in combinatie met blz. 66/67 geven dit inzicht. Deze informatie is wat ons betreft een goede basis voor het bestuurlijke gesprek in AB, Bestuurscommissies en gemeenteraden. De krapte lijkt vooral te ontstaan in de periode 2029 – 2039, door projecten die zich nu nog in de (pre-)verkenningsfase bevinden. Wij constateren dat momenteel de bereikbaarheid met fiets en OV achterblijft van gebieden buiten de grote steden en aan de buitengrenzen van de Metropoolregio. Terwijl deze bereikbaarheid essentieel is voor het leefmilieu en de duurzaamheid van de hele regio. Daarom roepen wij de MRDH op om ook in deze gebieden te blijven investeren in fiets, OV en veiligheid.
Reactie algemeen bestuur
Wij zijn blij dat de begroting u steeds meer inzicht geeft en dat u de informatie een goede basis acht voor het bestuurlijk gesprek in het algemeen bestuur, bestuurscommissies en gemeenteraden.

De MRDH biedt binnen diverse programma's aan waardoor gemeenten ieder jaar weer fietsprojecten kunnen realiseren, zoals de Metropolitane Fietsroutes, de actualisatie van het Regionaal Basisnetwerk Fiets, de Regionale Fietsagenda MRDH, knooppunten openbaar vervoer en het programma Kleine Projecten van het IPVa.

Ten aanzien van het aspect Verkeersveiligheid kunnen alle gemeenten aanspraak maken op een bijdrage uit het IPVa voor efficiënte (gedrags)maatregelen om de veiligheid te vergroten, wat ook een positief effect heeft op de bereikbaarheid.Vanuit de MRDH stimuleren en ondersteunen we daarnaast gemeenten bij het aanvragen van subsidie in het kader van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid Tranche 2 van het Rijk en verstrekken we een extra subsidie op goedgekeurde aanvragen.

Voorkomen vervoersarmoede

Door de verschraling van het regulier OV in de gebieden buiten de grote steden, wordt het belang van maatwerk vervoer steeds groter. Door deze keuze zijn de effecten daarvan wat ons betreft ook een verantwoordelijkheid van de MRDH. Daarmee is de MRDH ook mede verantwoordelijk voor de organisatie van het maatwerkvervoer. Die verantwoordelijkheid gaat wat ons betreft ook over bekostiging en opdrachtgeverschap. Wij verzoeken u MRDH-breed het gesprek te voeren over de rollen en verantwoordelijkheden inzake maatwerkvervoer en dit punt op de agenda te zetten de komende periode.

Reactie algemeen bestuur

Bij het Transitieprogramma OV en corona is op basis van een afwegingskader tot oplossingen gekomen. Uitgangspunt hierbij is het beperken van de impact van de maatregelen op de reiziger.Ter ondersteuning van initiatieven die lokaal gewenst zijn als gevolg van vervoerkundige maatregelen is in het Transitieprogramma OV en corona extra budget beschikbaar gesteld. We nodigen u uit om hiervoor een aanvraag in te dienen.

Als gemeenten aanvullend vervoer wensen of regulier OV wegvalt, wordt gewerkt conform de in februari 2020 door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit vastgestelde beleidslijn Mmmove! 2020-2025 met daarin beleid over opdrachtgeverschap (bij de gemeente) en bekostiging van maatwerkvervoer (door gemeente en MRDH). Het vinden van een andere, beter passende vervoersoplossing is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle betrokken partijen. Gemeenten zijn in de beste positie om binnen hun lokale context op zoek te gaan naar andere, beter passende vervoeroplossingen voor de reizigers. Mét actieve steun van de MRDH, bijvoorbeeld door het begeleiden van de gemeente met expertise. Vaak wordt met de zittende vervoerder een maatwerkvervoervoorziening uitgedacht maar dit hoeft niet. MRDH faciliteert een wens van de gemeente inzake maatwerk en nodigt de gemeenten uit het gesprek aan te gaan om de mogelijkheden en onmogelijkheden te bespreken.

Onzekerheid over herstel reizigersaantallen: de pijn eerlijk verdelen

Door Corona is het gebruik van het OV sterk afgenomen. Dit heeft geen directe gevolgen voor de financiën van de MRDH, maar leidt voor de vervoerbedrijven tot substantieel lagere opbrengsten uit kaartverkoop. Onzeker zijn in welke mate en in welk tempo reizigersaantallen zich herstellen, en in welke mate het Rijk steunpakketten beschikbaar blijft stellen. Dankzij de steunpakketten vallen de gevolgen voor het vervoersaanbod en de bereikbaarheid tot nu toe mee. We moeten echter rekening houden met versoberingen en met pijnlijke keuzes in het vervoersaanbod. Wij roepen u op om de pijn eerlijk te verdelen tussen de gebieden en gemeenten in de Metropoolregio. Het 'overeind houden' van vervoerbedrijven is geen doel op zich, maar een randvoorwaarde om zoveel mogelijk plekken bereikbaar te houden. Met als nuance dat we ook geen lege bussen moeten laten rondrijden.

Reactie algemeen bestuur

Het kabinet wil vooralsnog vanaf 2023 geen financieel vangnet bieden voor het OV. Blijft het kabinet bij dit standpunt dan zullen de vervoerders niet om ingrijpende maatregelen heen kunnen. Afschalen van het OV met 20-30% zou een zeer onwenselijk maar reëel vooruitzicht zijn met grote gevolgen voor alle OV-reizigers. De reizigersaantallen stijgen inmiddels weer maar de reizigersopbrengsten komen naar verwachting pas richting 2025 weer op het oude niveau. Als het kabinet niet met een financieel vangnet tot 2025 over de brug komt dan kunnen we niet het OV leveren waar de samenleving om vraagt. Hierdoor wordt een vitale

sector geen herstel geboden, terwijl extra inzet op duurzame mobiliteit urgenter is dan ooit. We hebben immers grote opgaven rond wonen, energie en bereikbaarheid en de regionale economie. Meer gebruik van trein, tram, metro en bus is daarvoor onmisbaar. Door nu geen transitiemiddelen uit te trekken worden op korte termijn misschien beperkte besparingen bereikt maar voor komende kabinetten ontstaat daarmee een kostbare en onontkoombare opgave. Het Transitieprogramma OV en corona wordt in september/oktober 2022 herijkt. Is er dan nog geen zicht op extra ondersteuning van het Rijk dan zullen ingrijpende maatregelen genomen moeten worden om de opbrengstverantwoordelijke vervoerbedrijven het komend jaar uit de rode cijfers te houden. En dat is uiterst onwenselijk. De vervoerkundige maatregelen, die nodig zijn om de financiële gevolgen van corona op te vangen zijn tijdelijk van aard, zo is door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 24 maart 2021 bij het vaststellen van het regionale Transitieprogramma OV en corona besloten, maar zullen dus mogelijk gecontinueerd moeten worden in 2023 en 2024. De bestuurscommissie Vervoersautoriteit zal hier een besluit over moeten nemen. In het proces van herijken van het transitieprogramma zullen opnieuw ook de gemeenteraden actief (via informatiebrieven, informatiesessies en via formele advisering in de adviescommissie Vervoersautoriteit) worden betrokken.

Zienswijze begrotingsjaarschijf 2022 v.w.b. infrastructurele doorstromingsmaatregelen uit het transitieprogramma OV en corona

U vraagt onze zienswijze over het overhevelen van € 21 miljoen van programma Exploitatie naar Infrastructuur. Wij kunnen ons op zich vinden in de argumentatie om te investeren en daarmee tegen lagere exploitatiekosten te blijven voorzien in bereikbaarheid. Wij constateren echter dat de voorgenomen investeringen zich concentreren in de grote steden (9 van de € 11 miljoen voor doorstroming is geconcentreerd in Rotterdam). Zoals wij hierboven aangeven is ook de bereikbaarheid van overige gemeenten een grote zorg en roepen u op hier aandacht voor te geven. Ook als gemeenten voor deze maatregelen geen cofinanciering kunnen opbrengen.

Reactie algemeen bestuur

Doorstroming van het OV is een onderwerp dat regiobreed speelt, onze inspanningen zijn dan ook gericht op reistijdwinst/ voorkomen reistijdverlies van het OV in de hele regio. De nu lopende OV-doorstromingsprojecten bevinden zich grotendeels in de grote steden, waar relatief veel uitdagingen op het gebied van doorstroming zijn. Aandacht in de hele regio blijft echter onze focus voor dit onderwerp, te meer omdat de reizigers zich door de hele regio bewegen.

Groen-blauwe leefomgeving: vanuit kerntaken meedenken over bijdrage MRDH

In eerdere zienswijzen hebben wij voor onze regionale samenwerking de focus benadrukt op de Groen-blauwe Leefomgeving. Wij waarderen de ondersteuning die de MRDH biedt aan de hierop samenwerkende gemeenten. Wij verzoeken u om het onderwerp Groen-blauwe leefomgeving een plek te geven in de Strategische agenda die de MRDH en de 23 gemeenten gaan opstellen.

Reactie algemeen bestuur

In het algemeen bestuur is brede overeenstemming over het belang van groenblauw voor onze regio. De primaire verantwoordelijkheid voor dit beleidsterrein ligt bij de provincie Zuid-Holland. De MRDH zal daarom bij de provincie Zuid-Holland aandringen op het hernieuwd oppakken van haar verantwoordelijkheden op het gebied van groenblauw, waaronder de structurele bekostiging van de groenblauwe leefomgeving. In de geactualiseerde Strategische Agenda zullen voorstellen worden gedaan voor het verbeteren van de bereikbaarheid van groen en recreatie in de metropoolregio.

Barendrecht

Steeds meer inzicht in meerjarenbeeld, inzet op bereikbaarheid hele regio

Wij vinden het prettig dat elke nieuwe begroting steeds meer inzicht geeft in wat ons betreft hét bestuurlijke financiële vraagstuk voor de MRDH: de ambities en de financiële krapte op (middel)lange termijn en de noodzaak op keuzes te maken. Vooral de figuren op blz. 10 in combinatie met blz. 66/67 geven dit inzicht. Deze informatie is wat ons betreft een goede basis voor het bestuurlijke gesprek in AB, Bestuurscommissies en gemeenteraden. De krapte lijkt vooral te ontstaan in de periode 2029 - 2039, door projecten die zich nu nog in de (pre-)verkenningsfase bevinden.

Wij constateren dat momenteel de bereikbaarheid met fiets en OV achterblijft van gebieden buiten de grote steden en aan de buitengrenzen van de Metropoolregio. Terwijl deze bereikbaarheid essentieel is voor het leefmilieu en de duurzaamheid van de hele regio. Daarom roepen wij de MRDH op om ook in deze gebieden te blijven investeren in fiets, OV en veiligheid.

Reactie algemeen bestuur

Wij zijn blij dat de begroting u steeds meer inzicht geeft en dat u de informatie een goede basis acht voor het bestuurlijk gesprek in het algemeen bestuur, bestuurscommissies en gemeenteraden.

De MRDH biedt binnen diverse programma's subsidies aan, waardoor gemeenten ieder jaar weer fietsprojecten kunnen realiseren, zoals de Metropolitane Fietsroutes, de actualisatie van het Regionaal Basisnetwerk Fiets, de Regionale Fietsagenda MRDH, knooppunten openbaar vervoer en het programma Kleine Projecten van het IPVa.
Ten aanzien van het aspect Verkeersveiligheid kunnen alle gemeenten aanspraak maken op een bijdrage uit het IPVa voor efficiënte (gedrags)maatregelen om de veiligheid te vergroten, wat ook een positief effect heeft op de bereikbaarheid.Vanuit de MRDH stimuleren en ondersteunen we daarnaast gemeenten bij het aanvragen van subsidie in het kader van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid Tranche 2 van het Rijk en verstrekken we een extra subsidie op goedgekeurde aanvragen.

Herhaalde oproep tot soberheid

In eerdere jaren, en zoals u ook aangeeft in de Kadernota vragen meerdere gemeenten aandacht voor hun penibele financiële situatie. In de Kadernota geeft u aan dat versobering 'niet logisch' is omdat de samenwerking rond Economisch Vestigingsklimaat 'zeer waardevol' is. Wij bestrijden niet de waarde van de samenwerking, maar gemeenten staan op het punt dat pijnlijke keuzes gemaakt moeten worden. Wij denken dat de MRDH ook met een zekere versobering nog altijd een zeer waardevolle bijdrage kan leveren, en roepen u op om concrete voorstellen te doen voor versobering. Daarbij zien wij meerwaarde in het intensiveren van de samenwerking met de overheden in het zuidwestelijke deel van Randstad Holland, buiten de MRDH regio.

Reactie algemeen bestuur

De in de Ontwerpbegroting MRDH 2023 opgenomen indexering van de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat is zoals u ook aangeeft gebaseerd op de Kadernota MRDH begroting 2023. In deze kadernota is, naast het overnemen van het voorstel voor de berekende prijspeilstijging door de Haaglanden gemeenten, ook ingegaan op besparingsmogelijkheden, zowel niet indexeren als verdere besparingen. Aangegeven is dat deze besparingen ten laste van het programmabudget zullen gaan met als consequentie dat de MRDH minder projecten kan financieren. Het minder financieren van projecten door de MRDH betekent in de praktijk een minimaal twee keer zo grote daling van het investeringsvolume vanwege de afgesproken 50% co-financiering. Het bestuur van de MRDH heeft ervoor gekozen op dit moment geen besparing op de inwonerbijdrage te verwerken in de ontwerpbegroting. Zoals in de kadernota verwoord, omdat dit enerzijds een tegengesteld signaal af zou geven voor de noodzaak van het gezamenlijk investeren in het verdienvermogen van de regio en anderzijds omdat momenteel de Strategische Agenda geactualiseerd wordt, waarbij de inhoudelijke keuzes voor het rogramma Economisch vestigingsklimaat worden besproken en van een antwoord worden voorzien. Het is in dat licht onwenselijk het gesprek over de financiële kaders los van de gewenste (geactualiseerde) inhoudelijke koers te voeren. Het zou daarom niet logisch zijn om nu structurele bezuinigingen door te voeren.

Door binnen het Programma Economisch Vestigingsklimaat meer focus aan te brengen wordt de impact voor de inwoners van de metropoolregio groter. We constateren daarnaast ook dat projecten niet altijd tot uitvoering komen of zelfs niet tot een aanvraag voor een projectbijdrage. Juist nu de urgentie tot een goede arbeidsmarkt en daarmee ook het vestigingsklimaat nog groter is. Daarom wordt binnen het opstellen van de geactualiseerde Strategische Agenda ook gewerkt aan voorstellen voor het organiseren van extra uitvoeringskracht.

U benoemt de meerwaarde voor samenwerking met omliggende regio's. Wij zijn het hier van harte mee eens en zullen dan ook zowel in algemene zin als in projecten en programma's bezien op welke wijze omliggende regio's betrokken kunnen worden bij de opgaven waar wij aan werken.

Onzekerheid over herstel reizigersaantallen: de pijn eerlijk verdelen

Door corona is het gebruik van het OV sterk afgenomen. Dit heeft geen directe gevolgen voor de financiën van de MRDH, maar leidt voor de vervoerbedrijven tot substantieel lagere opbrengsten uit kaartverkoop. Onzeker zijn in welke mate en in welk tempo reizigersaantallen zich herstellen, en in welke mate het Rijk steunpakketten beschikbaar blijft stellen. Dankzij de steun pakketten vallen de gevolgen voor het vervoersaanbod en de bereikbaarheid tot nu toe mee voor de reizigers. Gezien het standpunt van het ministerie om de beschikbaarheidsvergoeding in 2023 te stoppen, moeten we rekening houden met versoberingen en met pijnlijke keuzes in het vervoersaanbod. Wij roepen u op om de pijn eerlijk te verdelen tussen de gebieden en gemeenten in de Metropoolregio. Het 'overeind houden' van vervoerbedrijven is geen doel op zich, maar een randvoorwaarde om zoveel mogelijk plekken bereikbaar te houden. Met als nuance dat we ook geen lege bussen moeten laten rondrijden. De komende bestuursperiode willen wij graag met de MRDH samenwerken en inzetten op het verbeteren van het OV in Barendrecht. Daarbij willen we ook kijken naar de samenhang en afstemming met de concessies van de provincie Zuid-Holland.

Reactie algemeen bestuur

Het kabinet wil vooralsnog vanaf 2023 geen financieel vangnet bieden voor het OV. Blijft het kabinet bij dit standpunt dan zullen de vervoerders niet om ingrijpende maatregelen heen kunnen. Afschalen van het OV met 20-30% zou een zeer onwenselijk maar reëel vooruitzicht zijn met grote gevolgen voor alle OV-reizigers. De reizigersaantallen stijgen inmiddels weer maar de reizigersopbrengsten komen naar verwachting pas richting 2025 weer op het oude niveau. Als het kabinet niet met een financieel vangnet tot 2025 over de brug komt dan kunnen we niet het OV leveren waar de samenleving om vraagt. Hierdoor wordt een vitale sector geen herstel geboden, terwijl extra inzet op duurzame mobiliteit urgenter is dan ooit. We hebben immers grote opgaven rond wonen, energie en bereikbaarheid en de regionale economie. Meer gebruik van trein, tram, metro en bus is daarvoor onmisbaar. Door nu geen transitiemiddelen uit te trekken worden op korte termijn misschien beperkte besparingen bereikt maar voor komende kabinetten ontstaat daarmee een kostbare en onontkoombare opgave. Het Transitieprogramma OV en corona wordt in september/oktober 2022 herijkt. Is er dan nog geen zicht op extra ondersteuning van het Rijk dan zullen ingrijpende maatregelen genomen moeten worden om de opbrengstverantwoordelijke vervoerbedrijven het komend jaar uit de rode cijfers te houden. En dat is uiterst onwenselijk. De vervoerkundige maatregelen, die nodig zijn om de financiële gevolgen van corona op te vangen zijn tijdelijk van aard, zo is door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 24 maart 2021 bij het vaststellen van het regionale Transitieprogramma OV en corona besloten, maar zullen dus mogelijk gecontinueerd moeten worden in 2023 en 2024. De bestuurscommissie Vervoersautoriteit zal hier een besluit over moeten nemen. In het proces van herijken van het transitieprogramma zullen opnieuw ook de gemeenteraden actief (via informatiebrieven, informatiesessies en via formele advisering in de adviescommissie Vervoersautoriteit) worden betrokken.

Samen met de gemeente Barendrecht is MRDH bereid om met de provincie Zuid-Holland in overleg te gaan over het OV-netwerk in en rondom Barendrecht, waar ook Connexxion rijdt in opdracht van de provincie Zuid-Holland.

Focus op Dutch Fresh Port en Stationstuinen

Dutch Fresh Port in combinatie met Stationstuinen is een integrale ontwikkeling die meerwaarde heeft voor de regio, en waarover we al met de MRDH in gesprek zijn. Wij ervaren het contact hierover als positief en kijken uit naar het verder uitbouwen hiervan. Wij nodigen u uit om met open vizier mee te denken hoe u vanuit uw twee kerntaken kunt bijdragen aan het versterken van deze ontwikkeling. Mogelijk past Dutch Fresh Port niet één op één op lopende programma's van de MRDH, maar wij zijn ervan overtuigd dat de ontwikkeling aansluit bij de hogere beleidsdoelen: een toekomstbestendig en vernieuwend cluster dat werkgelegenheid biedt en door innovatie in de logistiek bijdraagt aan groeivermogen, duurzame mobiliteit en bereikbaarheid.

Wij nodigen u uit om de ondersteuning te concretiseren die u aanbiedt bij de doelstelling 'samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon-/werklocaties'. Hierbij wordt Barendrecht expliciet genoemd.

Reactie algemeen bestuur

Wij werken graag met u verder aan de integrale planvorming voor De Stationstuinen en Dutch Fresh Port. Vanuit het mbo en hbo campusprogramma zal ook actief worden meegedacht over de aansluiting onderwijs en bedrijfsleven en wat daarvoor nodig is op het gebied van governance, campusinvulling, innovatie en bereikbaarheid.
Vanuit ons programma ketenmobiliteit zetten wij het gesprek over het knooppunt station Barendrecht graag voort. Op logistiek gebied zien wij ook de relatie met de programmalijn logistiek van MoVe, via de studie naar een ontwikkelprogramma voor verslogistiek en via de totstandkoming van een zogenaamde reeferhub in het DFP-gebied.
In het proces van de actualisatie van de Strategische Agenda concretiseren wij ons aanbod ten aanzien van OV-gerelateerde verstedelijking.

Zienswijze begrotingsjaarschijf 2022 v.w.b. infrastructurele doorstromingsmaatregelen uit het transitieprogramma OV en corona

U vraagt ook onze zienswijze over het overhevelen van € 21 miljoen van programma Exploitatie verkeer en vervoer naar Infrastructuur verkeer en vervoer. Wij kunnen ons op zich vinden in de argumentatie om te investeren en daarmee tegen lagere exploitatiekosten te blijven voorzien in bereikbaarheid. Wij constateren echter dat de voorgenomen investeringen zich concentreren in de grote steden (9 van de € 11 miljoen voor doorstroming is geconcentreerd in Rotterdam). Zoals wij hierboven aangeven is ook de bereikbaarheid van overige gemeenten een grote zorg en roepen u op hier aandacht voor te geven. Ook als gemeenten voor deze maatregelen geen cofinanciering kunnen opbrengen.

Reactie algemeen bestuur

Doorstroming van het OV is een onderwerp dat regiobreed speelt, onze inspanningen zijn dan ook gericht op reistijdwinst/ voorkomen reistijdverlies van het OV in de hele regio. De nu lopende OV-doorstromingsprojecten bevinden zich grotendeels in de grote steden, waar relatief veel uitdagingen op het gebied van doorstroming zijn. Aandacht in de hele regio blijft echter onze focus voor dit onderwerp, te meer omdat de reizigers zich door de hele regio bewegen.

Tot slot

Begin dit jaar is er een evaluatie van de MRDH opgesteld en wij hebben u daar ook onze inbreng op gegeven. Belangrijk punt is dat wij moeite hebben met betrokken zijn en grip hebben op de MRDH. De MRDH is ‘groot’, zowel qua inhoud als qua bestuurlijke structuur. Soms hebben wij last van de grenzen van de MRDH, wij vinden dat deze meer ‘fluïde’ zouden kunnen zijn. Dat betekent dat we samen bewust kijken welk schaalniveau optimaal aansluit bij de verschillende behoeften en vraagstukken. Wij vertrouwen erop dat wij met deze zienswijze u deelgenoot hebben gemaakt van onze positie en kijken uit naar voortzetting van de constructieve samenwerking.

Reactie algemeen bestuur

Op 11 maart 2022 heeft het Algemeen Bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag de tweede tussenevaluatie van de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag vastgesteld. Daarbij is ook besloten om elke gemeente een afzonderlijke reactie te geven op de door haar geleverde bijdrage. Deze reactie ontvangt u separaat. Wij danken u voor uw zienswijze en net als u kijken wij ook uit naar de voortzetting van een constructieve samenwerking. De introductiebijeenkomst met uw gemeenteraad op 19 april jl. is wat dat betreft een mooi vertrekpunt geweest.

Brielle

Instemming op hoofdlijnen

De ontwerpbegroting 2023 omvat conform de voorschriften een beleidsbegroting en een financiële begroting. De beleidsbegroting fungeert tevens als werkplan 2023. Onze zienswijze op de begroting betreft daarom zowel een inhoudelijke als een financiële zienswijze.
De begroting is vastgesteld conform de vastgestelde kaders. Wij stemmen op hoofdlijnen in met de geschetste inhoudelijke en financiële opgaven voor 2023.

Deze zienswijze is opgesteld in onderlinge afstemming tussen de gemeenten Brielle, Hellevoetsluis en Westvoorne. Zoals bekend zullen onze gemeenten fuseren per 1 januari 2023.

Financieel
De begroting is vastgesteld conform de vastgestelde kaders. Wij stemmen op hoofdlijnen in met de geschetste financiële opgaven voor 2023.

Inhoudelijk
De begroting is vastgesteld conform de vastgestelde kaders. Wij stemmen op hoofdlijnen in met de geschetste inhoudelijke opgaven voor 2023. Wel vragen wij expliciet en blijvende aandacht voor een goede balans binnen de drie programma's in inhoud en investeringen over het geheel van de metropoolregio Rotterdam-Den Haag.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur bedankt de gemeente voor de instemming op hoofdlijnen. Uw expliciete oproep om blijvende aandacht voor een goede balans binnen de drie programma's in inhoud en investeringen over het geheel van de metropoolregio Rotterdam-Den Haag onderschrijven wij. Wij verwijzen hiervoor naar onze reacties op uw overige zienswijzen in dit kader.

Aansluiting bij de Toekomstvisie Voorne aan Zee 2035

Wij herkennen in de beleidsbegroting 2023 de uitgangspunten van de strategische agenda MRDH 2022. Die sluiten voor een groot deel aan bij de thema's die centraal staan in onze Toekomstvisie Voorne aan Zee, te weten:
- Het landschap centraal
- Vitale en sociale dorpen en wijken
- Werken en ondernemen stimuleren en ondersteunen
- Samen duurzaam.

Natuurlijk is dat niet vreemd: de meeste gemeentelijke opgaven zijn gemeente-overstijgend. Daarom willen we ook als Voorne aan Zee met de andere gemeenten binnen de MRDH samenwerken aan de grote opgaven en transities. Als Voorne aan Zee – met 73.000 inwoners - zijn wij straks een krachtiger partner voor de regio. Wij hebben daarbij een eigenstandige kwaliteit als landelijke en recreatieve gemeente. Die kwaliteit zetten wij graag in voor het belang van de gehele metropoolregio Rotterdam-Den Haag. Daarbij vragen wij aandacht voor met name onze bereikbaarheidsopgave, zowel in de onderlinge verbinding tussen de kernen van Voorne(-Putten) als de bereikbaarheid naar de rest van de MRDH. Samen met u willen wij zoeken naar adequate, duurzame en innovatieve mobiliteitsoplossingen waarbij wij ook het vervoer over water willen betrekken.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur dankt de gemeente voor deze constructieve reactie en werkt graag samen met de hele regio, waaronder met de toekomstige gemeente Voorne aan Zee, aan de bereikbaarheidsopgave. Deze bereikbaarheidsopgave betreft de gehele metropoolregio MRDH. De inzet van de MRDH is gericht op het héle gebied. Het programma duurzame mobiliteit kent dan ook een regiobrede aanpak.
Het is de ambitie van de MRDH om op het totale gebiedsprogramma MoVe en dus ook voor de Gebiedsuitwerking Aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam investeringen vanuit het Nationaal Groeifonds, vanuit BO-MIRT of andere middelen te realiseren.

Vanuit de Gebiedsuitwerking is onderzocht wat de meest adequate oplossingen zijn voor de bereikbaarheid en we zetten in op afspraken met het Rijk in het najaar 2022 tijdens het BO-MIRT. De maatregelen dragen met name bij aan een verminderde kwetsbaarheid van de bereikbaarheid door extra capaciteit. Daarom blijven we ook graag daarna, in de verdergaande ambities om ook de robuustheid te versterken, samenwerken op dat punt.

Strategische agenda

De begroting 2023 is opgesteld op basis van de strategische agenda MRDH 2022. De Strategische agenda wordt op dit moment geactualiseerd. Wij hebben goede nota genomen van het feit dat de begroting 2023 in het voorjaar van 2023 waarschijnlijk zal worden aangepast aan de uitgangspunten van de Strategische agenda 2025.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur onderschrijft deze zienswijze.

Gevolgen coronacrisis

Dit is de derde begroting van de MRDH die sinds de uitbraak van corona is opgesteld. Bij het opstellen van deze begroting was nog niet duidelijk of de aanvullende Rijksbijdrage aan het decentrale OV-systeem voor de periode na augustus 2022 zou worden verlengd. Ondertussen is bekend dat deze steunmaatregel wordt verlengd tot eind 2022 maar dat er geen zekerheid wordt geboden voor de jaren erna. Naar verwachting zal de kaartverkoop pas richting 2025 weer op het oude niveau zijn. Voor 2023 kan dit leiden tot 20-30% minder OV. U geeft aan dat wellicht pijnlijke keuzes moeten worden gemaakt. Wij vragen u te bewaken dat bestaande OV-lijnen niet permanent verdwijnen (dus t.z.t. weer kunnen opschalen) en dat naast de effecten op de exploitatie van het OV ook het effect op de leefbaarheid van het ommeland een belangrijke wegingsfactor is bij het maken van die keuzes. Voor inwoners van Voorne aan Zee i.o. zijn er – ook gezien de afstanden tussen de kernen - weinig alternatieven voor het busvervoer. Inwoners zijn daarvan afhankelijk voor het bereiken van voorzieningen (onderwijs, winkelcentra) en/of werk.

Reactie algemeen bestuur

Het klopt dat het kabinet vooralsnog vanaf 2023 geen financieel vangnet biedt voor het openbaar vervoer. Blijft het kabinet bij dit standpunt dan zullen de vervoerders niet om ingrijpende maatregelen heen kunnen. Afschalen van het OV met 20-30% zou een zeer onwenselijk maar reëel vooruitzicht zijn met grote gevolgen voor alle OV-reizigers. De reizigersaantallen stijgen inmiddels weer maar de reizigersopbrengsten komen naar verwachting pas richting 2025 weer op het oude niveau. Als het kabinet niet met een financieel vangnet tot 2025 over de brug komt dan kunnen we niet het OV leveren waar de samenleving om vraagt. Hierdoor wordt een vitale sector geen herstel geboden, terwijl extra inzet op duurzame mobiliteit urgenter is dan ooit. We hebben immers grote opgaven rond wonen, energie en bereikbaarheid en de regionale economie. Meer gebruik van trein, tram, metro en bus is daarvoor onmisbaar. Door nu geen transitiemiddelen uit te trekken worden op korte termijn misschien beperkte besparingen bereikt maar voor komende kabinetten ontstaat daarmee een kostbare en onontkoombare opgave. Het Transitieprogramma OV en corona wordt in september/oktober 2022 herijkt. Is er dan nog geen zicht op extra ondersteuning van het Rijk dan zullen ingrijpende maatregelen genomen moeten worden om de opbrengstverantwoordelijke vervoerbedrijven het komend jaar uit de rode cijfers te houden. En dat is uiterst onwenselijk.
De vervoerkundige maatregelen, die nodig zijn om de financiële gevolgen van corona op te vangen zijn tijdelijk van aard, zo is door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 24 maart 2021 bij het vaststellen van het regionale Transitieprogramma OV en corona besloten, maar zullen dus mogelijk gecontinueerd moeten worden in 2023 en 2024. De bestuurscommissie Vervoersautoriteit zal hier een besluit over moeten nemen. In het proces van herijken van het transitieprogramma zullen opnieuw ook de gemeenteraden actief (via informatiebrieven, informatiesessies en via formele advisering in de adviescommissie Vervoersautoriteit) worden betrokken.

Programma Exploitatie Verkeer en Openbaar vervoer – bereikbaarheid landelijke en recreatieve gebieden

Wij vragen expliciet en blijvende aandacht voor bereikbaarheid en mobiliteit in en naar de meer landelijke en recreatieve gebieden binnen de metropoolregio. Wij hebben in de afgelopen (corona) jaren gezien dat de behoefte aan verbinding tussen stedelijk en meer landelijk gebied, en tussen werk en ontspanning steeds belangrijker is geworden. Waar de afgelopen jaren de focus van de MRDH met name lag op economische groei, zien wij gelukkig steeds meer aandacht voor groen en blauw als randvoorwaarden voor economische versterking. Wij verwachten dat ook bij de actualisatie van de Strategische agenda terug te zien.

Versterking van de agglomeratiekracht en concurrentiepositie en het vergroten van de leefbaarheid staan centraal in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid. Wij vragen u met nadruk om de totale MRDH-regio als één grote metropolitane agglomeratie te blijven zien.
Wij onderschrijven de inzet om in 2025 een verbetering van de bereikbaarheid van toplocaties en banen van minimaal 10% te realiseren via OV, fiets en ketenmobiliteit. De toplocaties zijn eerder benoemd in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB).

De voorgenomen actualisatie van Strategische agenda en Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid geeft de mogelijkheid om met nieuwe ogen naar het totaal van de metropoolregio te kijken. In de begrotingstekst is opgenomen dat de metropoolregio “”meer moet gaan functioneren als één stedelijke regio” (doelstelling 2.1.1.1.). Wij dagen u uit dit te verbreden naar “één sterke groene stedelijke regio” waar stad en ommeland de juiste balans vinden. Tijdens de corona-periode is gebleken dat de recreatieve gebieden, zoals de stranden van Voorne, voor de inwoners van de MRDH als toplocatie kunnen worden betiteld waarvan de bereikbaarheid geborgd moet zijn. Niet voor niets is Westvoorne, samen met Goeree-Overflakkee en Schouwen-Duiveland in 2020 uitgeroepen tot meest duurzame toeristische bestemming ter wereld. Wij zien daarom een gezamenlijke opgave om deze ‘tuin van de regio’ met elkaar te kunnen behouden, versterken en de bereikbaarheid ervan te vergroten.

Reactie algemeen bestuur

De oproep om de metropoolregio als één grote metropolitane agglomeratie te blijven bezien, deelt het bestuur van de MRDH met de gemeente Brielle. De inzet van de MRDH is gericht op het héle gebied. De ontwikkeling van campussen in Brielle, Vlaardingen, Westland en Zoetermeer zijn hier een goed voorbeeld van. Maar ook verkeersveiligheid kent een regiobrede aanpak. Met de Specifieke Uitkering verkeersveiligheid hebben Rijk en MRDH samen voor € 10 miljoen subsidie beschikbaar gesteld voor maatregelen die op korte termijn kunnen worden gerealiseerd. Vijftien van de MRDH-gemeenten hebben gebruikgemaakt van de eerste tranche. Voor de tweede tranche die nu is geopend, is wederom € 10 miljoen subsidie beschikbaar.

De Strategische Agenda van de MRDH en de Groeiagenda Zuid Holland, een samenwerking van maar liefst 80 regionale overheden, kennisinstellingen en bedrijven waaronder de MRDH, laten zien dat de metropoolregio serieus werk maakt van het vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid. Het is de ambitie van de MRDH om op het totale gebiedsprogramma MoVe en dus bijvoorbeeld ook voor de gebiedsuitwerking Voorne-Putten en Haven Rotterdam investeringen vanuit het Nationaal Groeifonds, vanuit BO-mirt of andere middelen te realiseren.

In het algemeen bestuur is brede overeenstemming over het belang van groenblauw voor onze regio. De primaire verantwoordelijkheid voor dit beleidsterrein ligt bij de provincie Zuid-Holland. De MRDH zal daarom bij de provincie Zuid-Holland aandringen op het hernieuwd oppakken van haar verantwoordelijkheden op het gebied van groenblauw, waaronder de structurele bekostiging van de groenblauwe leefomgeving. In de geactualiseerde Strategische Agenda zullen voorstellen worden gedaan voor het verbeteren van de bereikbaarheid van groen en recreatie in de metropoolregio.

Programma Exploitatie Verkeer en Openbaar vervoer – samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties

Terecht is de doelstelling dat naast de toplocaties ook de banen steeds beter bereikbaar worden. Bijna 40% van de beroepsbevolking van Voorne(-Putten) is werkzaam in de haven van Rotterdam. Een goede verbinding tussen de haven en Voorne is daarom van groot economisch belang, voor Voorne, maar ook voor de haven. Uw doelstelling “samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties” (2.1.1.7) onderschrijven wij. Wij vragen u wel om dit breder te zien dan alleen “bijdragen aan de gebalanceerde ontwikkeling van woon- en werklocaties nabij het OV of binnen bebouwde gebieden nabij bestaande infrastructuur”. Wij maken graag gebruik van de kennis, expertise en innovatiekracht van de MRDH om ons te ondersteunen bij onze bereikbaarheids- en mobiliteitsopgaven en zien een verbinding met (lopende) bredere actieprogramma’s Duurzame Mobiliteit en NPLG van de provincie.

Wij verzoeken u om bij de aanleg van de hoogwaardige fietsroutes niet alleen uit te gaan van optimale verbinding van woon- en werkgebieden in de stedelijke gebieden maar ook de verbinding naar de meer perifere woongebieden. Een combinatie van verbinding van woon- en recreatiegebieden ligt daarbij voor de hand. Wij zijn blij met de investeringen in de snelfietsroute tussen Nissewaard en Hellevoetsluis. Maar dat is slechts een klein onderdeel van fietsnetwerk op Voorne-

Putten. Een uitbreiding naar de westkant van het eiland ligt voor de hand. Dit (snel)fietsnetwerk dient tegelijkertijd als duurzaam alternatief voor het woon-werkverkeer tussen Voorne-Putten en het havengebied van Rotterdam. We zien daarvoor goede aanknopingspunten bij uw doelstellingen 2.3.1.5 (stimuleren van groengebruik en recreatie als vestigingsfactor) en 2.3.1.6 (samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties).

Reactie algemeen bestuur

Zoals eerder aangegeven is, werken we graag samen met de hele regio aan de bereikbaarheidsopgave. Het is de ambitie van de MRDH om op het totale gebiedsprogramma MoVe en dus ook voor de Gebiedsuitwerking Aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam investeringen vanuit het Nationaal Groeifonds, vanuit BO-MIRT of andere middelen te realiseren. Inzet is dit najaar tot afspraken te komen met het Rijk.

Via het Programma duurzame mobiliteit van de MRDH bieden wij de gemeenten kennis en expertise voor het toepassen van maatregelen voor duurzame mobliteit, zie www.mrdh.nl/duurzamemobiliteit . We kunnen de gemeente Brielle vanuit dat Programma ondersteunen en de gemeente maakt daar al gebruik van.

De verbinding met zowel perifere gebieden als stedelijke gebieden is voor de MRDH belangrijk. In het rapport ‘Fiets in de MRDH’ zijn potentievolle Metropolitane Fietsroutes gedefinieerd waarbij is gekeken naar verbindingen waar inwoners binnen 45 minuten fietsen een economische toplocatie bereiken. In dit rapport is zowel de verbinding van woongebieden in de stedelijke gebieden als landelijke woongebieden meegenomen. Dit is de leidraad voor aanmelding, verkenning en realisatie van de Metropolitane Fietsroutes. De combinatie met een recreatieve impuls wordt gemaakt in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets, waar naar opwaardering van zowel utilitaire als recreatieve routes (en overlap daarin) wordt gekeken. In het kader van de fusie van gemeenten Brielle, Westvoorne en Hellevoetsluis naar Voorne aan Zee is met gemeenten en MRDH een pilot gestart om de kansen voor de fiets in dit gebied in kaart te brengen. Dit geldt voor zowel utilitair en recreatief fietsgebruik alsook verbindingen tussen kernen en schoolfietsroutes. Deze kansenkaart met ‘quick wins’ wordt zoveel mogelijk gekoppeld met reeds lopende programma’s (o.a. Nationaal Toekomstbeeld Fiets, actualisatie basisnetwerk, gebiedsprogramma Voorne aan Zee, onderhoudsprogramma) om financiële middelen te reserveren voor de uitvoer van één of meerdere quick wins.

Programma Exploitatie Verkeer en Openbaar vervoer – mobiliteitsmanagement

Wij onderschrijven het belang van samenwerken en bekostigen van de Bereikbaarheidsaanpak via Zuid-Holland Bereikbaar. Mobiliteitsmanagement is een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie. Het Mobiliteitsmanagementprogramma Voorne-Putten loopt eind 2022 af, en wij dringen aan op voortzetting daarvan in 2023.

Reactie algemeen bestuur

Ook de MRDH ziet het belang van een gedragsaanpak om te komen tot duurzame gedragsverandering als noodzakelijk en organiseert dat via de samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar. Zuid-Holland Bereikbaar richt zich zowel op het borgen van de bereikbaarheid (acceptabele hinder) én het bijdragen aan de mobiliteitstransitie (duurzame toekomstvaste gedragsverandering) in heel Zuid-Holland. De grootschalige werkzaamheden worden hierbij als triggers gebruikt om in te zetten op structurele gedragsverandering, in de vorm van onder andere een werkgeversaanpak en een logistieke aanpak. Daarnaast werkt Zuid-Holland Bereikbaar aan een gebiedsaanpak om te komen tot een integraal pakket aan maatregelen gericht op het beperken van de hinder als gevolg van werkzaamheden en het stimuleren van de mobiliteitstransitie. Dit draagt bij aan het duurzaam bereikbaar houden van onze groeiende regio. De MRDH steekt samen met de regiopartners in Zuid-Holland Bereikbaar in op een afspraak met het Rijk in het BO MIRT voor voldoende werkmiddelen voor structurele gedragsverandering. De gemeenten zullen direct worden betrokken bij de totstandkoming van een gebiedsaanpak cq. integraal maatregelpakket.

Programma Infrastructuur Verkeer en Openbaar Vervoer

Ook dit programma zet in op de doelstelling “verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen”. Wij verwijzen hierbij naar onze zienswijze bij het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.

We zijn verheugd dat de gebiedsuitwerking Voorne-Putten is verankerd in de begroting 2023. Samen met u zoeken wij graag naar optimalisatie van de voorgenomen investeringen.

Reactie algemeen bestuur

In het aankomende BO MIRT (najaar 2022) maken we met de regionale partners financierings- en uitvoeringsafspraken met het Rijk over het maatregelpakket van de gebiedsuitwerking Aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam. De MRDH draagt daarin financieel bij aan fiets- (o.a. fietspad Trambaanpad) en OV-maatregelen, maar niet aan Rijks- en provinciale infra. Uiteraard zullen we samen met u goed kijken naar optimalisatie van de voorgenomen investeringen, zodat de financiële middelen zo effectief mogelijk benut worden.

Programma Economisch Vestigingsklimaat - Leefbaarheidsagenda

Wij zien met name bij de doelstellingen voor het programma Economisch Vestigingsklimaat dat in de begroting 2023 consequent wordt aangegeven hoe de doelstellingen zich verhouden tot de Groeiagenda Zuid-Holland. Natuurlijk zien ook wij het belang van de Groeiagenda Zuid-Holland. Dit is een goede basis om samen met het Rijk te investeren in kennis en innovatie, maakindustrie, energie-infrastructuur, bereikbaarheid en human capital.
Evenals in onze zienswijze bij de begroting 2022 vragen wij echter aandacht voor het gegeven dat de focus op economische transitie, innovatie en groei, en de daarmee samenhangende aandacht voor verstedelijking en verbinding van woon-werklocaties zou kunnen leiden tot een verminderde aandacht voor de eigenstandige waarden van de meer perifere gebieden.
De MRDH heeft op succesvolle wijze een voortrekkersrol genomen in de totstandkoming van de Groeiagenda Zuid-Holland. Wij zien graag dat de MRDH op soortgelijke wijze zich hard maakt voor een vorm van Leefbaarheidsagenda voor de regio en de zoektocht naar provinciale, Rijks- of Europese financiering van deze projecten en initiatieven.

Reactie algemeen bestuur

In het algemeen bestuur is brede overeenstemming over het belang van groenblauw voor onze regio. De primaire verantwoordelijkheid voor dit beleidsterrein ligt bij de provincie Zuid-Holland. De MRDH zal daarom bij de provincie Zuid-Holland aandringen op het hernieuwd oppakken van haar verantwoordelijkheden op het gebied van groenblauw, waaronder de structurele bekostiging van de groenblauwe leefomgeving. In de geactualiseerde Strategische Agenda zullen voorstellen worden gedaan voor het verbeteren van de bereikbaarheid van groen en recreatie in de metropoolregio.

De MRDH zoekt samen met partners (IQ/provincie) naar zoveel mogelijk opties voor mogelijke financiering van (boven)regionale projecten. De MRDH is bijvoorbeeld actief deelnemer van de werkgroep RAEF (Regionale afwegingskader Europese Fondsen). Doel van de werkgroep is om zoveel mogelijk middelen uit de nieuwe EU begrotingsperiode te benutten. De provincie houdt mede hiervoor een call kalender bij, waarin wordt aangegeven voor welke Europese fondsen er wanneer een aanvraag kan worden gegaan. In de werkgroep worden de kansen uit de call kalender besproken en waar mogelijk worden projecten aan een specifieke call gekoppeld. Hierbij wordt de inzet richting verschillende subsidieprogramma's zo goed mogelijk afgestemd, wat potentieel moet leiden tot meer middelen voor de regio en een hoger aantal gerealiseerde projecten.

Programma Economisch Vestigingsklimaat - Arbeidsmigranten

In het brede kader van Economisch Vestigingsklimaat vragen wij aandacht voor het thema Arbeidsmigranten. Arbeidsmigranten zijn belangrijk voor onze economie. Adequate huisvesting, scholing en woon-werkvervoer zijn een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor ondernemers, gemeenten, regio en provincie. Wij verzoeken u dit thema aandacht te geven binnen de begroting EV, en zeker straks ook in de Strategische Agenda MRDH.

Reactie algemeen bestuur

Het onderwerp arbeidsmigranten wordt op provinciaal- (Huisvesting arbeidsmigranten - Provincie Zuid-Holland) en op rijksniveau (Kamerbrief jaarrapportage arbeidsmigranten | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl) opgepakt. Een sociaaleconomische visie ontwikkelen op de vestiging in onze regio van bedrijven die zwaar

leunen op arbeidsmigranten is mogelijk (als dit breed binnen de 23 gemeenten gewenst is), maar met een afbakening qua doelgroep en thematiek.Hierbij kunnen we gebruik maken van bestaande visies op dit thema, die al ontwikkeld zijn in enkele MRDH gemeenten en zal dan meer een soort handreiking zijn.

Programma Economisch Vestigingsklimaat – Innovatieprogramma's

Wij zijn blij met uw aandacht voor innovatieprogramma's, waaronder het programma AgriTech voor verdere innovatie binnen en buiten de tuinbouwsector. De gemeenten Brielle en Westvoorne (straks Voorne aan Zee) zijn ambassadeur van de Greenport Westholland. Graag blijven wij betrokken bij deze ontwikkeling. Wij zien daarbij koppelkansen naar duurzaamheid (waaronder geothermie) en het onderwijs.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur is blij met deze positieve reactie over de innovatieprogramma's en specifiek het programma AgriTech. We betrekken de gemeenten Brielle en Westvoorne (straks met Hellevoetsluis Voorne aan Zee) graag bij de doorontwikkeling ervan en zullen de meest relevante koppelkansen naar duurzaamheid en het onderwijs daarin meenemen.

Programma Economisch Vestigingsklimaat – Bereikbaarheid campussen

Wij onderschrijven het belang van versterking van het bestaande mbo-hbo campusecosysteem. De verkenning naar de ontwikkeling van de campus Groene Chemie Voorne-Putten kon worden uitgevoerd mede namens cofinanciering vanuit de MRDH. Versterking van het campusnetwerk zal ook voor "onze" campus blijvende meerwaarde genereren. Wij zetten ons hier de komende periode graag voor in.
Wel blijft voor ons de bereikbaarheid van deze campus een aandachtspunt. We vragen aandacht voor de noodzaak van goed openbaar vervoer naar deze campus, voor zowel jongeren vanuit de MRDH die hier initieel mbo-onderwijs ontvangen als studentenuitwisseling tussen campussen en voor volwassenen die in het kader van Leven Lang Ontwikkelen (LLO) hier bij- en herscholing kunnen volgen.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur is blij met uw reactie over het belang van versterking van het bestaande mbo-hbo campusecosysteem en specifiek de opvolging van het onderzoek naar de bereikbaarheid van de campussen dat in 2021 is uitgevoerd. We zullen de gemeenten Brielle en Westvoorne (straks met Hellevoetsluis Voorne aan Zee) bij de opvolging van de aanbevelingen van het onderzoek betrekken en de opties om de bereikbaarheid van uw campus te verbeteren nader verkennen.

Capelle aan den IJssel

Goede digitale connectiviteit

Voor een goede digitale connectiviteit vragen wij aandacht voor glasvezel in woongebieden, en niet alleen op bedrijventerreinen en kantoorlocaties. Door de coronacrisis zijn steeds meer werknemers thuis gaan werken en zijn voornemens dat na de crisis te blijven doen.
Daarnaast beginnen steeds meer ondernemers hun bedrijf aan huis. Daarom is het goed om de digitale infrastructuur in woonwijken in kaart te brengen en op orde te krijgen. Hiervoor is goede samenwerking in de regio en met de provincie noodzakelijk. Het bestaande kennisnetwerk Digitalisering kan hiervoor gebruikt worden.

Reactie algemeen bestuur

De MRDH werkt sinds 2020 samen met gemeente Den Haag en Rotterdam, provincie Zuid Holland en een extern bureau om gemeenten te helpen met vraagstukken op het gebied van 5G en glasvezel. Hier zijn experts voor beschikbaar. Dit samenwerkinitiatief heet de Connectiviteit Brigade. De Connectiviteit Brigade heeft de digitale infrastructuur in beeld gebracht voor alle MRDH gemeenten. Dit wordt ook via het kennisnetwerk Digitale Economie met gemeenten gedeeld.

Ruimte om te werken

Wij vinden het belangrijk dat er binnen de Strategie Werklocaties MRDH ruimte komt voor maatwerk en nieuwe inzichten. Dit voorkomt de spagaat tussen bestaand beleid en de actualiteit die wij nu ervaren. Bestaande regelgeving is niet altijd meer van toepassing op nieuwe ontwikkelingen, zoals *blurring* (het combineren van diverse bedrijfsfuncties) of de komst van flitsbezorgers.
Gemeenten kunnen zelf goed inschatten of een economische activiteit past op een bepaald bedrijventerrein of kantorenlocatie. Regionale afstemming is hierbij noodzakelijk. De manier waarop de regionale afstemming nu gaat werkt goed en is wat ons betreft een goed voorbeeld van regionale samenwerking.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur is blij met uw compliment over de regionale afstemming voor werklocaties. De focus van regionaal beleid is gericht op het realiseren en behouden van vitale centrumgebieden en in lijn met provinciaal detailhandelbeleid. Regelgeving is niet altijd van toepassing op nieuwe ontwikkelingen en er ontstaat in sommige gevallen zelfs geheel nieuwe jurisprudentie, zoals in het geval van flitsbezorging. Hierdoor zal naast regionale afstemming ook regelmatig kennisdeling worden georganiseerd ten behoeve van het handelingsperspectief van een gemeente.

Meer regionale samenwerking bij de energietransitie

In de Ontwerpbegroting wordt gesproken over het Netwerk Energie als de plek om de uitvoering en opstelling van de Regionale Energie Strategie (RES) af te stemmen. Het Netwerk Energie is echter opgezet als plek waar ervaringen en kennis kunnen worden gedeeld over de energietransitie. Door de omvang van de RES merken wij dat wij daar niet aan toekomen, waardoor de functie van het Netwerk Energie onder druk staat. Ook is de kennis door veel meer taken op het gebied van duurzaamheid verdeelder geraakt in de aangesloten organisaties. Wij vragen ons af of de structuur van het Netwerk Energie nog passend is.

Reactie algemeen bestuur

Op verzoek van de regiogemeenten wordt bij de actualisatie van de Strategische Agenda meer focus aangebracht in het programma Economisch Vestigingsklimaat. Hierdoor wordt de impact voor de inwoners van de metropoolregio groter. De komende tijd wordt er gekeken welke vorm passend is om de brede kennisdeling over energietransitie te faciliteren.

Samenwerking met én binnen de MRDH

Wij waarderen de samenwerking met de MRDH en de andere gemeenten.
Gezamenlijk werken wij aan verkeersveiligheid, duurzame mobiliteit, het stimuleren van economische groei en digitalisering van onze ondernemers. Daarom willen wij ook positieve aandacht geven aan onze samenwerking met én binnen de MRDH.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur bedankt de gemeente voor deze uitgesproken waardering.

Programma's verkeer en openbaar vervoer

Goed bereikbare banen, detailhandel en werklocaties zijn voor werknemers en bedrijven van essentieel belang. Wij hebben dan ook de ambitie om in 2030 werk en bedrijvigheid voor werknemers, afnemers en toeleveranciers maximaal bereikbaar te zijn met OV, fiets en (elektrische) auto. Daarnaast zetten wij in op een optimale bereikbaarheid en doorstroming voor alle inwoners van Capelle aan den IJssel. De MIRT-verkenning Oeververbindingen met daarin de maatregelen op de Algeracorridor spelen hierin een belangrijke rol. In 2021 is het 'Programma Mobiliteit 2020-2030' vastgesteld met onderstaande doelstellen, welke aansluiten op de doelstellingen van de MRDH.

Alle modaliteiten in balans

Samen met de MRDH onderzoeken wij verbeteringen in het verkeersnetwerk voor OV, fiets en auto. Naast gezamenlijk onderzoek draagt de MRDH ook bij aan de bekostiging van verkeer- en vervoerprojecten, zoals de Algeracorridor in de MIRT Verkenning Oeververbindingen, belangrijke fietsroutes zoals de 's-Gravenweg, fietsroutes naar Rivium en de fietsroute naar OV-hub Capelsebrug.

Een verkeersveilige stad
De doelstellingen van de MRDH en Capelle om de verkeersveiligheid te verbeteren, sluiten goed op elkaar aan. De MRDH is bereid om bij te dragen aan verbeteringen op het gebied van verkeersveiligheid. Voorbeelden zijn de rotondes in Schollevaar en het realiseren van een verkeersveilige situatie op de Slotlaan (nabij kruispunt met de Dorpsstraat). In 2022 stellen wij de Capelse verkeersveiligheidsaanpak op in het verlengde van de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025 (RUA). Daarbij is in het bijzonder aandacht voor kwetsbare doelgroepen zoals scholieren en ouderen.

Duurzaam op weg
Vanuit de MRDH wordt ook sterk op duurzame mobiliteit. Het Programma Mobiliteit 2020-2030 waarin is opgenomen dat het terugbrengen van de CO2-uitstoot een belangrijke opgave is. Wij zetten ons in op verbetering van de luchtkwaliteit. Voorbeelden hiervan zijn het faciliteren van elektrisch vervoer, het opstellen van het lokale deelmobiliteitsbeleid en aandacht voor de werkgeversaanpak.

Een toekomstbestendige stad
Innovatie is belangrijk om als stad toekomstbestendig te blijven. Hierin ondersteunt de MRDH met kennis en cofinanciering om dat voor Capelle mogelijk te maken. Het gaat dan om projecten zoals de uitrol van het nieuwe Parkshuttle concept in mix-traffic (AVLM) en implementatie van intelligente verkeerslichten (i-VRI). Maar ook op kleinere schaal draagt de MRDH een steentje bij. Wij ontvangen voor de buurtbus 50% cofinanciering uit het maatwerkprogramma MOVE.

Reactie algemeen bestuur

het algemeen bestuur dankt de gemeente voor deze constructieve zienswijze en is blij dat de ambities van de gemeente aansluiting vinden bij de doelstellingen van de MRDH.

Programma Economisch Vestigingsklimaat

Stimuleren van innovatie en economische groei
Wij zijn enthousiast over het toekomstige programma Region of the Future. Ook in Capelle zijn er uitdagingen op het gebied van de energietransitie en het gebruik van data. Door deze maatschappelijke vraagstukken te verbinden aan oplossingen van startende ondernemers zien wij een verbetering van het vestigingsklimaat van de regio.

Goede digitale connectiviteit
De digitalisering van het MKB is een grote opgave in de regio. Ten tijde van de coronacrisis ontstonden vooral problemen bij horecabedrijven, bedrijven in de detailhandel en persoonlijke dienstverlening omdat zij moesten sluiten en moeilijk of in mindere mate digitaal vaardig en bereikbaar waren. Met financiële hulp van de MRDH heeft Capelle, samen met de gemeenten Den Haag, Zoetermeer en Schiedam, de ondernemers in deze branches een steuntje in de rug kunnen geven met de Digitaliseringsvoucher MKB. Daarbij heeft de MRDH ook de netwerkfunctie vervuld om de vier gemeenten aan elkaar te verbinden zodat dit project gezamenlijk opgepakt kon worden. Het is positief dat de MRDH deze verbindende rol heeft opgepakt en wij zien graag dat deze rol ook in toekomstige dossiers in stand blijft.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur dankt de gemeente voor deze positieve zienswijze en ziet net als de gemeente meerwaarde in de rol die de MRDH kan hebben in het verbinden van partijen, zodat regionale opgaven – mede via innovatie - ook regionaal kunnen worden opgepakt.

Delft
Instemmende zienswijze
Wij stemmen in met uw Ontwerpbegroting MRDH 2023 en met de overheveling over de begrotingsprogramma's in jaarschijf 2022 van de MRDH-begroting voor wat betreft infrastructurele maatregelen Transitieprogramma OV en Corona. Wij hebben enkele aandachtspunten bij uitvoering van voorliggende financiële beleidskaders. In deze zienswijze lichten wij dat toe. Wij zijn blij met de inzet van de MRDH en resultaten die met het samenwerkingsverband van 23 MRDH-gemeenten worden gerealiseerd. Ook daar staan we in deze brief bij stil.
Reactie algemeen bestuur
Het algemeen bestuur bedankt de gemeente voor deze positieve reactie. Hierna gaan wij op uw inhoudelijke aandachtspunten in.
Behaalde resultaten
Wij complimenteren de MRDH met de resultaten die afgelopen jaar mede met haar is gerealiseerd. We zijn verheugd dat de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) op 4 november 2021 is uitgeroepen tot de regio met de meest duurzame mobiliteit. Wij blikken ook blij terug op de opening van de nieuwe fiets- en voetgangerstunnel onder station Delft Campus in 2021 als onderdeel van complete stationsvernieuwing van Delft Campus. Een van de eerste zichtbare resultaten van het versnellen en verbeteren van OV-verbindingen langs de lijn Leiden-Dordrecht, waar de Metropoolregio Rotterdam Den Haag financieel aan bijdraagt. De MRDH heeft een belangrijke rol gespeeld in de regie op werk-locaties. Die samenwerking blijft van belang. Ook bij de Innovatieprogramma's zijn de afgelopen 4 jaar mooie inhoudelijke resultaten geboekt. Innovaties die de regio verder helpen. Bij het programma ZorgTech, bijvoorbeeld de opvoedrobot van jeugdzorgplatform Garage2020 die deelneemt aan het programma ZorgTech, of de sensoren van BedSense die de druk en beweging van bedpatiënten in de gaten houden. Wij hechten net als de MRDH belang aan het blijven investeren in de fieldlabs, ook in begrotingsjaar 2023.
Reactie algemeen bestuur
Het algemeen bestuur is blij met de door de gemeente uitgesproken waardering voor de behaalde resultaten. De inbreng vanuit de gemeente Delft heeft zeer geholpen om tot gemeenschappelijk resultaat te komen.
Transitie / innovatie mobiliteit
De Delftse gemeenteraad heeft op 28 januari 2021 definitief ingestemd met het Mobiliteitsplan Delft 2040. Daarin zitten veel aanknopingspunten waarbij samenwerking met de MRDH, passend binnen de begroting 2023. De gewenste groei in aantal woningen (en inwoners) en arbeidsplaatsen leidt tot meer mobiliteit. De beschikbare publieke ruimtes moeten bovendien concurreren met de benodigde ruimte voor groen, klimaatadaptatie en spelen. Delft zet daarom in op een mobiliteitstransitie: voorrang aan schone, slimme en veilige mobiliteit die de ruimte efficiënt gebruikt. Het openbaar vervoer en de fiets in snelheid, gemak en veiligheid een meer aantrekkelijk alternatief worden voor de auto. Deelauto-oplossingen kunnen mede zorgen voor efficiënter ruimtegebruik. Verder besteden wij aandacht aan het tegengaan vervoerarmoede (sociale aspecten van mobiliteit). *We vragen de MRDH* vanuit alle begrotingsprogramma's en op alle ambtelijke en bestuurlijke niveaus actief te blijven meedenken, zodat we de mobiliteitstransitie in Delft zo slim en snel mogelijk kunnen concretiseren; financieren en realiseren. En mee te denken hoe we via opschaling vanuit succesvolle pilots, bijdragen aan de verduurzaming van de mobiliteit & publieke ruimte in de hele regio.
Reactie algemeen bestuur
Het is goed om te zien dat het gemeentelijke mobiliteitsbeleid veel aanknopingspunten heeft voor samenwerking binnen MRDH verband.

Uw verzoek om mee te denken aan mobiliteitstransitie en innovatie is verwerkt in de werkzaamheden van de MRDH. Nadrukkelijk kijken we daarbij naar wat lokaal, regionaal gezamenlijk en landelijk gedaan moet worden.
Ook de MRDH ziet het belang om te komen tot duurzame gedragsverandering als noodzakelijk. De MRDH zet in op Metropolitane Fietsroutes, prioritering van fiets en OV ontwikkeling ter stimulering van duurzaam reisgedrag. Samen met Delft werken we aan prioritering van fietsers en OV bij intelligente verkeersregelinstallatie. Samen met de gemeenten is een regionale visie op deelmobiliteit in de maak. Gedragsaanpakken worden via de samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar uitgevoerd. Zuid-Holland Bereikbaar richt zich zowel op het borgen van de bereikbaarheid (acceptabele hinder) én het bijdragen aan de mobiliteitstransitie (duurzame toekomstvaste gedragsverandering) in heel Zuid-Holland. De grootschalige werkzaamheden worden hierbij als triggers gebruikt om in te zetten op structurele gedragsverandering, in de vorm van onder andere een werkgeversaanpak en een logistieke aanpak. Daarnaast werkt Zuid-Holland Bereikbaar aan een gebiedsaanpak om te komen tot een integraal pakket aan maatregelen gericht op het beperken van de hinder als gevolg van werkzaamheden en het stimuleren van de mobiliteitstransitie. Dit draagt bij aan het duurzaam bereikbaar houden van onze groeiende regio.
Delft is verder nauw betrokken bij het project 'Delft on Internet-of-Things Fieldlab for Intelligent Mobility' waaraan de MRDH een bijdrage heeft verstrekt. Doelstelling van het project is de stimulering en versnelling van de ontwikkeling van innovatieve, duurzame intelligente mobiliteitsoplossingen (van o.a. mkb en startups). We zorgen dat de kennis die opgedaan wordt breder in de regio terecht komt (bij gemeenten, samenwerkingsverbanden, etc.) zodat deze mobiliteitsoplossingen grotere kans hebben opgeschaald te worden.

Versterking economisch vestigingsklimaat

Verder benadrukken wij graag de relevantie voor Delft – en onze steun – voor alle doelstellingen en de activiteiten in 2023, binnen het Programma Economisch Vestigingsklimaat.

We vragen blijvende inzet van de MRDH voor werklocaties. We waarderen zeer uw rol in de afstemming. Er staan grote opgaven te wachten waarin er regionaal keuzes gemaakt dienen te worden over welke bedrijvigheid we binnen de MRDH willen hebben (en houden). Gezien de opgave uit de behoefteraming bedrijventerreinen (PZH) dienen er regionaal keuzes gemaakt te worden. We hebben niet de ruimte om alle bedrijvigheid in de regio te huisvesten. Die keuzes moeten in het profiel van de regio passen. Wij benadrukken daarbij de noodzaak voor ruimte voor Maak-industrie en behouden (en creëren) van ruimte voor Stadsverzorgende economie.

We vragen de MRDH in het kader van haar aanpak voor Next Economy bedrijventerreinen, gezamenlijk met ons te bekijken welke kansen er nog meer voor Schieoevers liggen.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur is de gemeente erkentelijk voor de uitgesproken steun en waardering.

De aanpak Next Economy Bedrijventerreinen is in mei 2021 gestart. Het is de inzet om dit ook in 2022 en verder door te zetten en dit in de Strategie Werklocaties te borgen. Er wordt gewerkt aan de actualisatie van deze strategie naar aanleiding van de opgave uit de behoefteraming. Hier zal aandacht zijn voor het profiel en kwaliteiten van de regio. Daarnaast heeft de MRDH in 2021 o.a. bijgedragen aan de Routekaart Smartgrid energie voor Schieoevers. Een goede basis om te verkennen welke vervolgacties noodzakelijk zijn en op welke wijze de MRDH hier een verdere bijdrage aan kan leveren.

Indexering Inwonersbijdrage Economisch Vestigingsklimaat

In uw ontwerp-begroting voor 2023 gaat u uit van een stijging van de inwonersbijdrage met 1,8%, ofwel € 0,05 per inwoner. Dit is overeenkomstig de berekende prijspeilstijging van de Haaglanden-gemeenten.
Met indexering van de inwonersbijdrage is door de MRDH (nog) geen uitvoering gegeven aan de wens van gemeenten uit de hele metropoolregio om *besparingsmogelijkheden te formuleren (efficiency-voorstellen, maar ook voorstellen van die de taakuitvoering raken), ofwel een* bijdrage te leveren aan de financiële uitdagingen van de gemeenten. Veel gemeenten hadden hier al in de begroting van 2022 om gevraagd, of aangekondigd dat dit verzoek er voor 2023 zou komen.

Wij zijn het met u eens dat niet indexeren o.b.v. prijspijlstijging, met oplopende kosten, feitelijk een bezuiniging op de inwonerbijdrage economisch vestigingsklimaat betekent. U geeft in uw kaderbrief aan dat dit een tegengesteld signaal zou afgeven voor de noodzaak van het gezamenlijk investeren in het verdienvermogen, brede welvaart en werkgelegenheid van de regio (o.a. via de Groeiagenda met kennis & innovatie, Leven Lang Ontwikkelen en de Maakindustrie). U geeft wel aan hierover alsnog in gesprek te willen in het kader van de strategische agenda MRDH.

Wij hadden graag gezien, dat op voorhand een aantal bezuinigingsmogelijkheden in beeld was gebracht – met bijbehorende praktische, specifieke consequenties – en dat het gesprek daarover tussen de MRDH-gemeenten door u gefaciliteerd was.

Vele gemeenten, en Delft in het bijzonder, verkeren financieel in zwaar weer. De indexering op de inwonersbijdrage EV is slechts een heel klein aandeel op de gemeentelijke begroting. Alle indexeringen door verbonden partijen bij elkaar hebben echter wel enige substantie.

Wij zouden graag de consequentie van elke bezuinigingsmogelijkheid op verbonden partijen – inclusief het missen van co-finanieringskansen door bezuinigingen bij de MRDH – en de bezuinigingsconsequenties op andere gemeentelijke uitgaven tegen elkaar af kunnen wegen. En daarover zo snel mogelijk met de 23 MRDH-gemeenten het gesprek voeren. De MRDH-gemeenten kunnen dan gezamenlijk concluderen of de (indexering van) de inwonersbijdrage inderdaad een dusdanig positief effect heeft op de regio, dat ieder de besparingen liever elders in de gemeentebegroting zoekt.

Wij vragen u hierover alsnog zo snel mogelijk contact te zoeken met de gemeenten, ook met de groep van gemeentelijke controlers, opdat de mogelijkheden en consequenties bij de bestuurlijke gesprekken over de strategische agenda helder zijn.

Het spijt ons, dat wij er – als gevolg van een toenemend gebrek aan compensatie door het Rijk voor de gemeentelijke taken – niet aan ontkomen elke gemeentelijke financiële begrotingspost (dus ook de MRDH-indexering) ter discussie te stellen.

Reactie algemeen bestuur

De in de Ontwerpbegroting MRDH 2023 opgenomen indexering van de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat is gebaseerd op de Kadernota MRDH begroting 2023. Deze is als bijlage bij de zienswijzestukken gevoegd. In deze kadernota is, naast het overnemen van de voorgestelde berekende prijspeilstijging door de Haaglanden gemeenten, ook ingegaan op besparingsmogelijkheden, zowel niet indexeren als verdere besparingen. Aangegeven is dat deze besparingen ten laste van het programmabudget zullen gaan met als consequentie dat de MRDH minder projecten kan financieren. Het minder financieren van projecten door de MRDH betekent in de praktijk een minimaal twee keer zo grote daling van het investeringsvolume vanwege de afgesproken 50% co-financiering. Het bestuur van de MRDH heeft ervoor gekozen op dit moment geen besparing op de inwonerbijdrage te verwerken in de ontwerpbegroting. Zoals u aangeeft omdat dit enerzijds een tegengesteld signaal af zou geven voor de noodzaak van het gezamenlijk investeren in het verdienvermogen van de regio en anderzijds omdat momenteel de Strategische Agenda geactualiseerd wordt, waarbij de inhoudelijke keuzes voor het programma Economisch vestigingsklimaat worden besproken en van een antwoord worden voorzien. Het is in dat licht onwenselijk het gesprek over de financiële kaders los van de gewenste (geactualiseerde) inhoudelijke koers te voeren. Het zou daarom niet logisch zijn om nu structurele bezuinigingen door te voeren.

Door binnen het Programma Economisch Vestigingsklimaat meer focus aan te brengen wordt de impact voor de inwoners van de metropoolregio groter. We constateren daarnaast ook dat projecten niet altijd tot uitvoering komen of zelfs niet tot een aanvraag voor een projectbijdrage. Juist nu de urgentie tot een goede arbeidsmarkt en daarmee ook het vestigingsklimaat nog groter is. Daarom wordt binnen het opstellen van de geactualiseerde Strategische Agenda ook gewerkt aan voorstellen voor het organiseren van extra uitvoeringskracht.

Implementatie nota van beantwoording bij Begroting MRDH 2023

Wij verzoeken u in de bestuursrapportages aandacht te besteden aan de invulling van uw actiepunten n.a.v. de nota van beantwoording op de zienswijzen bij deze MRDH-begroting. Vanuit uw erkenning van het belang van de ingebrachte zienswijzen, kunt u daarmee onze kaderstellende en controlerende taak in deze regeling van verlengd lokaal bestuur vereenvoudigen.

Reactie algemeen bestuur

Naar aanleiding van de gemeentelijke zienswijzen op de Ontwerpbegroting MRDH 2023 is de onderhavige ‘nota van beantwoording’ tot stand gekomen. Deze nota van beantwoording geeft naast een algemeen beeld van de binnengekomen zienswijzen een individuele reactie op alle zienswijzen. Deze nota van beantwoording is na vaststelling door het algemeen bestuur op 8 juli 2022 actief gedeeld met alle gemeenteraden. Mocht een zienswijze leiden tot aanpassing van de ontwerp begroting 2023 dan is dit ook vermeld in deze nota. Deze aanpassing is dan verwerkt in de begroting die het algemeen bestuur op 8 juli 2022 heeft vastgesteld. De bestuursrapportages rapporteren over afwijkingen ten opzichte van de op 8 juli 2022 vastgestelde begroting. Eventuele actiepunten naar aanleiding van deze nota van beantwoording zullen in de ambtelijke en bestuurlijke overleggen verder inhoudelijk worden opgepakt.

Den Haag

Algemeen

Als zienswijze op de begroting Metropoolregio Rotterdam Den Haag 2023 vast te stellen dat de raad akkoord gaat met begroting en:

- De doorstromingsmaatregelen van een bedrag van € 11 miljoen voor de periode 2022-2024, waarvan € 3.650.000 betrekking heeft op de begrotingsjaarschijf 2022, ten behoeve van het Transitieprogramma OV en corona.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur dankt de gemeente voor deze positieve reactie.

Strategische agenda

Verzoekt de MRDH om in de nieuwe strategische agenda meer scherpte te brengen in de inzet van de MRDH op de kerntaken. Verzoekt de MRDH om in de strategische agenda duidelijkheid te geven en doelstellingen op te nemen over de ambities om klimaatemissies mobiliteit aan te pakken, en om een zo meetbaar mogelijke indicator op te nemen voor de doelstellingen op het programma Economisch Vestigingsklimaat.

Reactie algemeen bestuur

De 23 gemeenten van de MRDH actualiseren gezamenlijk de huidige Strategische Agenda. Daarbij wordt uitgegaan van de kerntaken van de MRDH en zal duidelijk en concreet worden aangegeven waar de aankomende 4 jaar op wordt ingezet. Bij deze actualisatie wordt ingegaan op de ambitie voor klimaatemissies mobiliteit en worden waar mogelijk meetbare doelstellingen opgenomen voor het programma Economisch Vestigingsklimaat.

Tweede Tussenevaluatie Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Vraagt aandacht voor de eerder gemaakte opmerkingen in de zienswijze van de Tweede Tussenevaluatie Metropoolregio Rotterdam Den Haag, te weten:

- Focus behouden op de twee kerntaken en bij economisch vestigingsklimaat de koers aanscherpen.
- De gemeenteraadsleden vooraf, proactief en schriftelijk te informeren over belangrijke ontwikkelingen. Dat betekent het tijdig ontvangen van documenten.
- Het aanpassen van de huidige werkwijze van de adviescommissies om de democratische legitimatie te verbeteren. Den Haag verzoekt om voor de zomer van 2022 te onderzoeken hoe andere regionale raden werken en welke lessen hieruit geleerd kunnen worden. Daarnaast verzoekt Den Haag de mogelijkheden te onderzoeken om te werken met mandatering voor de adviescommissies.
- Het verdiepen van de rol van het AB en DB en hiervoor met een voorstel te komen.
- Het beter betrekken van bewoners bij de besluiten en de impact hiervan. Den Haag verzoekt om voor de zomer van 2022 te onderzoeken hoe Metrocov hierin voor het openbaar vervoer een rol kan vervullen.
- Helderheid en consequent hanteren van de rolverdeling in de driehoek concessieverlener-vervoerder-gemeente en verdere optimalisatie van de vervoerplanprocedure, de rol van de raden daarbij en transparante besluitvorming daarover ook vanuit het perspectief van de langer doorlopende consequenties van Corona voor het OV-aanbod.

- Het uitvoeren van tweejaarlijkse tussen- en/of eindevaluatie om zo structureel aan verbetering van processen te werken.

Reactie algemeen bestuur

Op 11 maart 2022 heeft het Algemeen Bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag de tweede tussenevaluatie van de Gemeenschappelijke Regeling Metropoolregio Rotterdam Den Haag vastgesteld. Daarbij is ook besloten om elke gemeente een afzonderlijke reactie te geven op de door haar geleverde bijdrage. Deze reactie ontvangt u separaat.

Betrekken zienswijze begroting MRDH 2022 bij de begroting 2023

Verzoekt de MRDH om de zienswijze van Den Haag op de begroting MRDH 2022 te betrekken bij de begroting 2023, te weten op de volgende punten:

- Verzoekt de MRDH toe te werken naar een lager percentage loonkosten en overhead binnen het economisch programma;
- Vraagt de MRDH om aandacht voor de kwetsbare positie van arbeidsmigranten in de regio binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur vindt het net als u belangrijk om blijvend aandacht te houden voor efficiënt werken en hier verantwoording over af te leggen. De organisatiewijzigingen van 2017 (het terugbrengen van de afdeling bedrijfsvoering tot een bureau Middelen & Control en het inrichten van een bureau Strategie en Bestuur op concernniveau) en 2019 (aanpassing topstructuur) hebben geleid tot een kleiner apparaat dan bij de start van de MRDH is overeengenkomen. Voor een aantal functies (HRM, ICT, Audit,Treasury) maken we ook bewust gebruik van de expertise binnen de deelnemende gemeenten. Daarnaast dient in overweging te worden genomen dat de juridische vorm van de MRDH, de gemeenschappelijke regeling, voor een groot deel dezelfde taken met zich meebrengt als die welke bij de gemeente spelen. Bijvoorbeeld op het gebied van financiën (begroting en jaarrekening met de daarbij behorende interne controle) en ICT (archiefwet, informatiebeveiliging). Het algemeen bestuur is van mening dat de organisatie op dit moment op een efficiënte manier is toegerust voor haar taken.

Er is bij het onderdeel Economisch Vestigingsklimaat, waar een inwonerbijdrage van de gemeenten aan de orde is, gekozen voor een kleine maar zeer hoogwaardige kern van medewerkers die actief de verbinding legt met zowel de gemeentelijke ambtelijke apparaten, als ook overige partners in de triple helix (bedrijfsleven, kennisinstellingen). De formatie bedraagt 10 fte Het organisatiemodel en de inschaling is onderbouwd en vastgelegd in de HR21 systematiek, een door de overheid veel gebruikte functiewaarderingssystematiek. Deze systematiek is doorgevoerd in het functieboek van de MRDH. De salariskosten behorende bij deze formatie bedragen € 1,2 miljoen euro en vormen een deel van de totale apparaatslasten. Daarnaast wordt vanuit Economisch Vestigingsklimaat voor 20% bijgedragen aan de personele stafkosten en materiële overhead zoals huur en ICT (andere 80% uit de BDU).

Bij de start van de MRDH is afgesproken dat van de toenmalige inwonerbijdrage voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat van € 2,45 maximaal 1 euro (prijspeil 2015) aan personele en materiële apparaatslasten mocht worden besteed. Dat is 41%. De apparaatslasten in de begroting 2023 die ten laste worden gebracht van de inwonerbijdrage Economisch vestigingsklimaat bedragen € 2,47 miljoen ten opzichte van de inwonerbijdrage van € 6,82 miljoen, dat is 36% (inclusief personele en materiële overhead zoals huisvesting en ICT). Dat is dus minder dan de afgesproken maximale 41%.

Door binnen het Programma Economisch Vestigingsklimaat meer focus aan te brengen wordt de impact voor de inwoners van de metropoolregio groter. We constateren daarnaast ook dat projecten niet altijd tot uitvoering komen of zelfs niet tot een aanvraag voor een projectbijdrage. Juist nu de urgentie tot een goede arbeidsmarkt en daarmee ook het vestigingsklimaat nog groter is. Daarom wordt binnen het opstellen van de geactualiseerde Strategische Agenda ook gewerkt aan voorstellen voor het organiseren van extra uitvoeringskracht.

Het onderwerp arbeidsmigranten wordt op provinciaal- (Huisvesting arbeidsmigranten - Provincie Zuid-Holland) en op rijksniveau (Kamerbrief jaarrapportage arbeidsmigranten | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl) opgepakt. Een sociaaleconomische visie ontwikkelen op de vestiging in onze regio van bedrijven die zwaar

leunen op arbeidsmigranten is mogelijk (als dit breed binnen de 23 gemeenten gewenst is), maar met een afbakening qua doelgroep en thematiek. Hierbij kunnen we gebruik maken van bestaande visies op dit thema, die al ontwikkeld zijn in enkele MRDH gemeenten en zal dan meer een soort handreiking zijn.

Hellevoetsluis

Instemming op hoofdlijnen

De ontwerpbegroting 2023 omvat conform de voorschriften een beleidsbegroting en een financiële begroting. De beleidsbegroting fungeert tevens als werkplan 2023. Onze zienswijze op de begroting betreft daarom zowel een inhoudelijke als een financiële zienswijze.
De begroting is vastgesteld conform de vastgestelde kaders. Wij stemmen op hoofdlijnen in met de geschetste inhoudelijke en financiële opgaven voor 2023.

Deze zienswijze is opgesteld in onderlinge afstemming tussen de gemeenten Brielle, Hellevoetsluis en Westvoorne. Zoals bekend zullen onze gemeenten fuseren per 1 januari 2023.

Financieel
De begroting is vastgesteld conform de vastgestelde kaders. Wij stemmen op hoofdlijnen in met de geschetste financiële opgaven voor 2023.

Inhoudelijk
De begroting is vastgesteld conform de vastgestelde kaders. Wij stemmen op hoofdlijnen in met de geschetste inhoudelijke opgaven voor 2023. Wel vragen wij expliciet en blijvende aandacht voor een goede balans binnen de drie programma's in inhoud en investeringen over het geheel van de metropoolregio Rotterdam-Den Haag.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur bedankt de gemeente voor de instemming op hoofdlijnen. Uw expliciete oproep om blijvende aandacht voor een goede balans binnen de drie programma's in inhoud en investeringen over het geheel van de metropoolregio Rotterdam-Den Haag onderschrijven wij. Wij verwijzen hiervoor naar onze reacties op uw overige zienswijzen in dit kader.

Strategische agenda

De begroting 2023 is opgesteld op basis van de strategische agenda MRDH 2022. De Strategische agenda wordt op dit moment geactualiseerd. Wij hebben goede nota genomen van het feit dat de begroting 2023 in het voorjaar van 2023 waarschijnlijk zal worden aangepast aan de uitgangspunten van de Strategische agenda 2025.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur onderschrijft deze zienswijze.

Gevolgen coronacrisis

Dit is de derde begroting van de MRDH die sinds de uitbraak van corona is opgesteld. Bij het opstellen van deze begroting was nog niet duidelijk of de aanvullende Rijksbijdrage aan het decentrale OV-systeem voor de periode na augustus 2022 zou worden verlengd. Ondertussen is bekend dat deze steunmaatregel wordt verlengd tot eind 2022 maar dat er geen zekerheid wordt geboden voor de jaren erna. Naar verwachting zal de kaartverkoop pas richting 2025 weer op het oude niveau zijn. Voor 2023 kan dit leiden tot 20-30% minder OV. U geeft aan dat wellicht pijnlijke keuzes moeten worden gemaakt. Wij vragen u te bewaken dat bestaande OV-lijnen niet permanent verdwijnen, en dat naast de effecten op de exploitatie van het OV ook het effect op de leefbaarheid van de minder stedelijke gebieden een belangrijke wegingsfactor is bij het maken van die keuzes. Voor inwoners van Voorne aan Zee i.o. zijn er – ook gezien de

afstanden tussen de kernen - weinig alternatieven voor het busvervoer. Inwoners zijn daarvan afhankelijk voor het bereiken van voorzieningen (onderwijs, winkelcentra) en/of werk.

Reactie algemeen bestuur

Het klopt dat het kabinet vooralsnog vanaf 2023 geen financieel vangnet biedt voor het openbaar vervoer. Blijft het kabinet bij dit standpunt dan zullen de vervoerders niet om ingrijpende maatregelen heen kunnen. Afschalen van het OV met 20-30% zou een zeer onwenselijk maar reëel vooruitzicht zijn met grote gevolgen voor alle OV-reizigers. De reizigersaantallen stijgen inmiddels weer maar de reizigersopbrengsten komen naar verwachting pas richting 2025 weer op het oude niveau. Als het kabinet niet met een financieel vangnet tot 2025 over de brug komt dan kunnen we niet het OV leveren waar de samenleving om vraagt. Hierdoor wordt een vitale sector geen herstel geboden, terwijl extra inzet op duurzame mobiliteit urgenter is dan ooit. We hebben immers grote opgaven rond wonen, energie en bereikbaarheid en de regionale economie. Meer gebruik van trein, tram, metro en bus is daarvoor onmisbaar. Door nu geen transitiemiddelen uit te trekken worden op korte termijn misschien beperkte besparingen bereikt maar voor komende kabinetten ontstaat daarmee een kostbare en onontkoombare opgave. Het Transitieprogramma OV en corona wordt in september/oktober 2022 herijkt. Is er dan nog geen zicht op extra ondersteuning van het Rijk dan zullen ingrijpende maatregelen genomen moeten worden om de opbrengstverantwoordelijke vervoerbedrijven het komend jaar uit de rode cijfers te houden. En dat is uiterst onwenselijk.
De vervoerkundige maatregelen, die nodig zijn om de financiële gevolgen van corona op te vangen zijn tijdelijk van aard, zo is door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 24 maart 2021 bij het vaststellen van het regionale Transitieprogramma OV en corona besloten, maar zullen dus mogelijk gecontinueerd moeten worden in 2023 en 2024. De bestuurscommissie Vervoersautoriteit zal hier een besluit over moeten nemen. In het proces van herijken van het transitieprogramma zullen opnieuw ook de gemeenteraden actief (via informatiebrieven, informatiesessies en via formele advisering in de adviescommissie Vervoersautoriteit) worden betrokken.

Aansluiting bij de Toekomstvisie Voorne aan Zee 2035

Wij herkennen in de beleidsbegroting 2023 de uitgangspunten van de strategische agenda MRDH 2022. Die sluiten voor een groot deel aan bij de thema's die centraal staan in onze Toekomstvisie Voorne aan Zee, te weten:
- Het landschap centraal
- Vitale en sociale dorpen en wijken
- Werken en ondernemen stimuleren en ondersteunen
- Samen duurzaam.

Natuurlijk is dat niet vreemd: de meeste gemeentelijke opgaven zijn gemeente-overstijgend. Daarom willen we ook als Voorne aan Zee met de andere gemeenten binnen de MRDH samenwerken aan de grote opgaven en transities. Als Voorne aan Zee – met 72.000 inwoners - zijn wij straks een krachtiger partner voor de regio. Wij hebben daarbij een eigenstandige kwaliteit als landelijke en recreatieve gemeente. Die kwaliteit zetten wij graag in voor het belang van de gehele metropoolregio Rotterdam-Den Haag. Daarbij vragen wij aandacht voor met name onze bereikbaarheidsopgave, zowel in de onderlinge verbinding tussen de kernen van Voorne(-Putten) als de bereikbaarheid naar de rest van de MRDH. Samen met u willen wij zoeken naar adequate, duurzame en innovatieve mobiliteitsoplossingen waarbij wij ook het vervoer over water willen betrekken.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur dankt de gemeente voor deze constructieve reactie en werkt graag samen met de hele regio, waaronder met de toekomstige gemeente Voorne aan Zee, aan de bereikbaarheidsopgave. Deze bereikbaarheidsopgave betreft de gehele metropoolregio MRDH. De inzet van de MRDH is gericht op het héle gebied. Het programma duurzame mobiliteit kent dan ook een regiobrede aanpak.
Het is de ambitie van de MRDH om op het totale gebiedsprogramma MoVe en dus ook voor de Gebiedsuitwerking Aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam investeringen vanuit het Nationaal Groeifonds, vanuit BO MIRT of andere middelen te realiseren.

Vanuit de Gebiedsuitwerking is onderzocht wat de meest adequate oplossingen zijn voor de bereikbaarheid en we zetten in op afspraken met het Rijk in het najaar 2022 tijdens het BO MIRT. De maatregelen dragen met name bij aan een verminderde kwetsbaarheid van de bereikbaarheid door extra capaciteit. Daarom blijven we ook graag daarna, in de verdergaande ambities om ook de robuustheid te versterken, samenwerken op dat punt.

Programma Exploitatie Verkeer en Openbaar vervoer – bereikbaarheid landelijke en recreatieve gebieden

Wij vragen expliciet en blijvende aandacht voor bereikbaarheid en mobiliteit in en naar de meer landelijke en recreatieve gebieden binnen de metropoolregio. Wij hebben in de afgelopen (corona) jaren gezien dat de behoefte aan verbinding tussen stedelijk en meer landelijk gebied, en tussen werk en ontspanning steeds belangrijker is geworden. Waar de afgelopen jaren de focus van de MRDH met name lag op economische groei, zien wij gelukkig steeds meer aandacht voor groen en blauw als randvoorwaarden voor economische versterking. Wij verwachten dat ook bij de actualisatie van de Strategische agenda terug te zien.

Versterking van de agglomeratiekracht en concurrentiepositie en het vergroten van de leefbaarheid staan centraal in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid. Wij vragen u met nadruk om de totale MRDH-regio als één grote metropolitane agglomeratie te blijven zien. Binnen die agglomeratie hebben wij inwoners en ondernemers alles te bieden: hoogstedelijke centra met sterke economische dragers, sterke kennisinstellingen die bijdragen aan innovatie en concurrentiekracht, en suburbane en landelijke gebieden met sterke cultuurhistorische waarden, unieke woonkwaliteiten en voldoende ruimte voor natuur en recreatie. Dit maakt de MRDH tot een onderscheiden en sterke regio waar het goed werken, wonen en recreëren is.

Wij onderschrijven de inzet om in 2025 een verbetering van de bereikbaarheid van toplocaties en banen van minimaal 10% te realiseren via OV, fiets en ketenmobiliteit. De toplocaties zijn eerder benoemd in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB).

De voorgenomen actualisatie van Strategische agenda en Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid geeft de mogelijkheid om met nieuwe ogen naar het totaal van de metropoolregio te kijken. In de begrotingstekst is opgenomen dat de metropoolregio “”meer moet gaan functioneren als één stedelijke regio” (doelstelling 2.1.1.1.). Wij dagen u uit dit te verbreden naar “één sterke groene stedelijke regio” waar stad en ommeland de juiste balans vinden. Tijdens de corona-periode is gebleken dat de recreatieve gebieden, zoals de stranden van Voorne, voor de inwoners van de MRDH als toplocatie kunnen worden betiteld waarvan de bereikbaarheid geborgd moet zijn. Niet voor niets is Westvoorne, samen met Goeree-Overflakkee en Schouwen-Duiveland in 2020 uitgeroepen tot meest duurzame toeristische bestemming ter wereld. Wij zien daarom een gezamenlijke opgave om deze ‘tuin van de regio’ met elkaar te kunnen behouden, versterken en de bereikbaarheid ervan te vergroten.

Reactie algemeen bestuur

De oproep om de metropoolregio als één grote metropolitane agglomeratie te blijven bezien, deelt het bestuur van de MRDH met de gemeente Brielle. De inzet van de MRDH is gericht op het héle gebied. De ontwikkeling van campussen in Brielle, Vlaardingen, Westland en Zoetermeer zijn hier een goed voorbeeld van. Maar ook verkeersveiligheid kent een regiobrede aanpak. Met de Specifieke Uitkering verkeersveiligheid hebben Rijk en MRDH samen voor € 10 miljoen subsidie beschikbaar gesteld voor maatregelen die op korte termijn kunnen worden gerealiseerd. Vijftien van de MRDH-gemeenten hebben gebruikgemaakt van de eerste tranche. Voor de tweede tranche die nu is geopend, is wederom € 10 miljoen subsidie beschikbaar.

De Strategische Agenda van de MRDH en de Groeiagenda Zuid Holland, een samenwerking van maar liefst 80 regionale overheden, kennisinstellingen en bedrijven waaronder de MRDH, laten zien dat de metropoolregio serieus werk maakt van het vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid. Het is de ambitie van de MRDH om op het totale gebiedsprogramma MoVe en dus bijvoorbeeld ook voor de gebiedsuitwerking Voorne-Putten en Haven Rotterdam investeringen vanuit het Nationaal Groeifonds, vanuit BO MIRT of andere middelen te realiseren.

In het algemeen bestuur is brede overeenstemming over het belang van groenblauw voor onze regio. De primaire verantwoordelijkheid voor dit beleidsterrein ligt bij de provincie Zuid-Holland. De MRDH zal daarom bij de provincie Zuid-Holland aandringen op het hernieuwd oppakken van haar verantwoordelijkheden op het

gebied van groenblauw, waaronder de structurele bekostiging van de groenblauwe leefomgeving. In de geactualiseerde Strategische Agenda zullen voorstellen worden gedaan voor het verbeteren van de bereikbaarheid van groen en recreatie in de metropoolregio.

Programma Exploitatie Verkeer en Openbaar vervoer – samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties

Terecht is de doelstelling dat naast de toplocaties ook de banen steeds beter bereikbaar worden. Bijna 40% van de beroepsbevolking van Voorne(-Putten) is werkzaam in de haven van Rotterdam. Een goede verbinding tussen de haven en Voorne is daarom van groot economisch belang, voor Voorne, maar ook voor de haven. Uw doelstelling “samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties” (2.1.1.7) onderschrijven wij. Wij vragen u wel om dit breder te zien dan alleen “bijdragen aan de gebalanceerde ontwikkeling van woon- en werklocaties nabij het OV of binnen bebouwde gebieden nabij bestaande infrastructuur”. Wij maken graag gebruik van de kennis, expertise en innovatiekracht van de MRDH om ons te ondersteunen bij onze bereikbaarheids- en mobiliteitsopgaven en zien een verbinding met (lopende) bredere actieprogramma’s Duurzame Mobiliteit en NPLG van de provincie.

Wij verzoeken u om bij de aanleg van de hoogwaardige fietsroutes niet alleen uit te gaan van optimale verbinding van woon- en werkgebieden in de stedelijke gebieden maar ook de verbinding naar de meer perifere woongebieden. Een combinatie van verbinding van woon- en recreatiegebieden ligt daarbij voor de hand. Wij zijn blij met de investeringen in de snelfietsroute tussen Nissewaard en Hellevoetsluis. Maar dat is slechts een klein onderdeel van fietsnetwerk op Voorne-Putten. Een uitbreiding naar de westkant van het eiland ligt voor de hand. Dit (snel)fietsnetwerk dient tegelijkertijd als duurzaam alternatief voor het woon-werkverkeer tussen Voorne-Putten en het havengebied van Rotterdam. We zien daarvoor goede aanknopingspunten bij uw doelstellingen 2.3.1.5 (stimuleren van groengebruik en recreatie als vestigingsfactor) en 2.3.1.6 (samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties).

Reactie algemeen bestuur

Zoals eerder aangegeven is, werken we graag samen met de hele regio aan de bereikbaarheidsopgave. Het is de ambitie van de MRDH om op het totale gebiedsprogramma MoVe en dus ook voor de Gebiedsuitwerking Aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam investeringen vanuit het Nationaal Groeifonds, vanuit BO MIRT of andere middelen te realiseren. Inzet is dit najaar tot afspraken te komen met het Rijk.

Via het Programma duurzame mobiliteit van de MRDH bieden wij de gemeenten kennis en expertise voor het toepassen van maatregelen voor duurzame mobliteit, zie www.mrdh.nl/duurzamemobiliteit . We kunnen de gemeente Brielle vanuit dat Programma ondersteunen en de gemeente maakt daar al gebruik van.

De verbinding met zowel perifere gebieden als stedelijke gebieden is voor de MRDH belangrijk. In het rapport ‘Fiets in de MRDH’ zijn potentievolle Metropolitane Fietsroutes gedefinieerd waarbij is gekeken naar verbindingen waar inwoners binnen 45 minuten fietsen een economische toplocatie bereiken. In dit rapport is zowel de verbinding van woongebieden in de stedelijke gebieden als landelijke woongebieden meegenomen. Dit is de leidraad voor aanmelding, verkenning en realisatie van de Metropolitane Fietsroutes. De combinatie met een recreatieve impuls wordt gemaakt in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets, waar naar opwaardering van zowel utilitaire als recreatieve routes (en overlap daarin) wordt gekeken. In het kader van de fusie van gemeenten Brielle, Westvoorne en Hellevoetsluis naar Voorne aan Zee is met gemeenten en MRDH een pilot gestart om de kansen voor de fiets in dit gebied in kaart te brengen. Dit geldt voor zowel utilitair en recreatief fietsgebruik alsook verbindingen tussen kernen en schoolfietsroutes. Deze kansenkaart met ‘quick wins’ wordt zoveel mogelijk gekoppeld met reeds lopende programma’s (o.a. Nationaal Toekomstbeeld Fiets, actualisatie basisnetwerk, gebiedsprogramma Voorne aan Zee, onderhoudsprogramma) om financiële middelen te reserveren voor de uitvoer van één of meerdere quick wins.

Programma Exploitatie Verkeer en Openbaar vervoer – mobiliteitsmanagement

Wij onderschrijven het belang van samenwerken en bekostigen van de Bereikbaarheidsaanpak via Zuid-Holland Bereikbaar. Mobiliteitsmanagement is een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie. Het Mobiliteitsmanagementprogramma Voorne-Putten loopt eind 2022 af, en wij dringen aan op voortzetting daarvan in 2023.

Reactie algemeen bestuur

Ook de MRDH ziet het belang van een gedragsaanpak om te komen tot duurzame gedragsverandering als noodzakelijk en organiseert dat via de samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar. Zuid-Holland Bereikbaar richt zich zowel op het borgen van de bereikbaarheid (acceptabele hinder) én het bijdragen aan de mobiliteitstransitie (duurzame toekomstvaste gedragsverandering) in heel Zuid-Holland. De grootschalige werkzaamheden worden hierbij als triggers gebruikt om in te zetten op structurele gedragsverandering, in de vorm van onder andere een werkgeversaanpak en een logistieke aanpak. Daarnaast werkt Zuid-Holland Bereikbaar aan een gebiedsaanpak om te komen tot een integraal pakket aan maatregelen gericht op het beperken van de hinder als gevolg van werkzaamheden en het stimuleren van de mobiliteitstransitie. Dit draagt bij aan het duurzaam bereikbaar houden van onze groeiende regio. De MRDH steekt samen met de regiopartners in Zuid-Holland Bereikbaar in op een afspraak met het Rijk in het BO MIRT voor voldoende werkmiddelen voor structurele gedragsverandering. De gemeenten zullen direct worden betrokken bij de totstandkoming van een gebiedsaanpak cq. integraal maatregelpakket.

Programma Infrastructuur Verkeer en Openbaar Vervoer

Ook dit programma zet in op de doelstelling “verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen”. Wij verwijzen hierbij naar onze zienswijze bij het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.
We zijn verheugd dat de gebiedsuitwerking Voorne-Putten is verankerd in de begroting 2023. Samen met u zoeken wij graag naar optimalisatie van de voorgenomen investeringen.

Reactie algemeen bestuur

In het aankomende BO MIRT (najaar 2022) hopen we samen met de regionale partners financierings- en uitvoeringsafspraken met het Rijk te maken over het maatregelpakket van de gebiedsuitwerking Aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam. De MRDH draagt daarin financieel bij aan fiets- (o.a. fietspad Trambaanpad) en OV-maatregelen, maar niet aan Rijks- en provinciale infra. Uiteraard zullen we samen met u goed kijken naar optimalisatie van de voorgenomen investeringen, zodat de financiële middelen zo effectief mogelijk benut worden.

Programma Economisch Vestigingsklimaat - Leefbaarheidsagenda

Wij zien met name bij de doelstellingen voor het programma Economisch Vestigingsklimaat dat in de begroting 2023 consequent wordt aangegeven hoe de doelstellingen zich verhouden tot de Groeiagenda Zuid-Holland. Natuurlijk zien ook wij het belang van de Groeiagenda Zuid-Holland. Dit is een goede basis om samen met het Rijk te investeren in kennis en innovatie, maakindustrie, energie-infrastructuur, bereikbaarheid en human capital.
Evenals in onze zienswijze bij de begroting 2022 vragen wij echter aandacht voor het gegeven dat de focus op economische transitie, innovatie en groei, en de daarmee samenhangende aandacht voor verstedelijking en verbinding van woon-werklocaties zou kunnen leiden tot een verminderde aandacht voor de eigenstandige waarden van de meer perifere gebieden.
De MRDH heeft op succesvolle wijze een voortrekkersrol genomen in de totstandkoming van de Groeiagenda Zuid-Holland. Wij zien graag dat de MRDH op soortgelijke wijze zich hard maakt voor een vorm van Leefbaarheidsagenda voor de regio en de zoektocht naar provinciale, Rijks- of Europese financiering van deze projecten en initiatieven.

Reactie algemeen bestuur

In het algemeen bestuur is brede overeenstemming over het belang van groenblauw voor onze regio. De primaire verantwoordelijkheid voor dit beleidsterrein ligt bij de provincie Zuid-Holland. De MRDH zal daarom bij de provincie Zuid-Holland aandringen op het hernieuwd oppakken van haar verantwoordelijkheden op het gebied van groenblauw, waaronder de structurele bekostiging van de groenblauwe leefomgeving. In de geactualiseerde Strategische Agenda zullen voorstellen worden gedaan voor het verbeteren van de bereikbaarheid van groen en recreatie in de metropoolregio.

De MRDH zoekt samen met partners (IQ/provincie) naar zoveel mogelijk opties voor mogelijke financiering van (boven)regionale projecten. De MRDH is bijvoorbeeld actief deelnemer van de werkgroep RAEF (Regionale afwegingskader Europese Fondsen). Doel van de werkgroep is om zoveel mogelijk middelen

uit de nieuwe EU begrotingsperiode te benutten. De provincie houdt mede hiervoor een call kalender bij, waarin wordt aangegeven voor welke Europese fondsen er wanneer een aanvraag kan worden gegaan. In de werkgroep worden de kansen uit de call kalender besproken en waar mogelijk worden projecten aan een specifieke call gekoppeld. Hierbij wordt de inzet richting verschillende subsidieprogramma's zo goed mogelijk afgestemd, wat potentieel moet leiden tot meer middelen voor de regio en een hoger aantal gerealiseerde projecten.

Programma Economisch Vestigingsklimaat – Innovatieprogramma's

Wij zijn blij met uw aandacht voor innovatieprogramma's, waaronder het programma AgriTech voor verdere innovatie binnen en buiten de tuinbouwsector. De gemeenten Brielle en Westvoorne (straks Voorne aan Zee) zijn ambassadeur van de Greenport Westholland. Graag blijven wij betrokken bij deze ontwikkeling. Wij zien daarbij koppelkansen naar duurzaamheid (waaronder geothermie) en het onderwijs.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur is blij met deze positieve reactie over de innovatieprogramma's en specifiek het programma AgriTech. We betrekken de gemeenten Brielle en Westvoorne (straks met Hellevoetsluis Voorne aan Zee) graag bij de doorontwikkeling ervan en zullen de meest relevante koppelkansen naar duurzaamheid en het onderwijs daarin meenemen.

Programma Economisch Vestigingsklimaat – Bereikbaarheid campussen

Wij onderschrijven het belang van versterking van het bestaande mbo-hbo campusecosysteem. De verkenning naar de ontwikkeling van de campus Groene Chemie Voorne-Putten kon worden uitgevoerd mede namens cofinanciering vanuit de MRDH. Versterking van het campusnetwerk zal ook voor "onze" campus blijvende meerwaarde genereren. Wij zetten ons hier de komende periode graag voor in.
Wel blijft voor ons de bereikbaarheid van deze campus een aandachtspunt. We vragen aandacht voor de noodzaak van goed openbaar vervoer naar deze campus, voor zowel jongeren vanuit de MRDH die hier initieel mbo-onderwijs ontvangen als studentenuitwisseling tussen campussen en voor volwassenen die in het kader van Leven Lang Ontwikkelen (LLO) hier bij- en herscholing kunnen volgen.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur is blij met uw reactie over het belang van versterking van het bestaande mbo-hbo campusecosysteem en specifiek de opvolging van het onderzoek naar de bereikbaarheid van de campussen dat in 2021 is uitgevoerd. We zullen de gemeenten Brielle en Westvoorne (straks Voorne aan Zee) bij de opvolging van de aanbevelingen van het onderzoek betrekken en de opties om de bereikbaarheid van de campus Groene Chemie te verbeteren nader verkennen.

Tot slot

De gemeenten Brielle, Hellevoetsluis en Westvoorne hebben kennisgenomen van de Ontwerpbegroting MRDH 2023 en de Begrotingsjaarschijf 2022 voor wat betreft de infrastructurele doorstromingsmaatregelen uit het Transitieprogramma OV en Corona (Kadernota MRDH begroting 2022).Wij vertrouwen erop dat wij met deze zienswijze u deelgenoot hebben gemaakt van onze positie, en kijken uit naar voortzetting van een constructieve samenwerking.

Reactie algemeen bestuur

Wij danken u voor uw zienswijze en net als u kijken wij ook uit naar de voortzetting van een constructieve samenwerking, met ingang van 2023 met de gemeente Voorne aan Zee.

Krimpen aan den IJssel

Geen zienswijze

Graag laten we u weten dat de raad van de gemeente Krimpen aan den IJssel, in de openbare vergadering van 2 juni 2022, heeft besloten geen zienswijze in te dienen voor de MRDH-begroting 2023.

Daarnaast willen we u bedanken voor uw grote en tot dusverre succesvolle inzet in de gesprekken met het rijk om de beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer op een beheersbaar niveau te houden. Wij hopen dat de voortzetting van deze gesprekken ook in de toekomst tot een goed resultaat zullen leiden.

Wij zien verder naar de voorzetting van de prettige samenwerking met de MRDH.

Reactie algemeen bestuur

Bedankt voor de door u uitgesproken waardering. De succesvolle lobby tot nu toe was mogelijk door de gezamenlijke inzet van alle betrokken partijen: niet alleen de MRDH, maar ook de individuele gemeenten die bij het Rijk het belang van goed openbaar vervoer onder de aandacht hebben gebracht. Voor een succesvol vervolg van onze gesprekken bij het Rijk blijft het nodig dat we als volledige metropoolregio, dus ook alle inliggende gemeenten, bij het Rijk onder de aandacht blijven brengen dat een financieel vangnet nodig is om onze opgaven op het gebied van verstedelijking, agglomeratiekracht, duurzaamheid en bereikbaarheid te kunnen realiseren.

Lansingerland

Algemeen

De gemeente Lansingerland constateert dat de MRDH zich onverminderd blijft inzetten voor het verbeteren van de bereikbaarheid en een betere aansluiting op verschillende vormen van vervoer. Ook zet de MRDH in op het verder ontwikkelen en versterken van fieldlabs, regionale campussen, (woon- en) werklocaties, digitale connectiviteit, de regionale energiestrategie, en stimuleren van groen als vestigingsfactor. Deze ambitie zien wij terug in de ontwerpbegroting 2023. Met deze zienswijze op die begroting geven wij u een aantal aandachtspunten mee.

Reactie algemeen bestuur

Uw constatering is juist en we zijn blij dat u deze ambitie terugziet in de ontwerpbegroting 2023. Op uw aandachtspunten gaan wij hierna in.

Strategische Agenda

De MRDH is begonnen met het opstellen van een nieuwe Strategische Agenda. U bent begonnen met het opstellen van een nieuwe Strategische Agenda. Dit beleidsdocument geeft de komende jaren richting aan het ontwikkelen van onze regio, en de werkzaamheden van de MRDH als organisatie. Er zijn tal van maatschappelijke en economische ontwikkelingen die rechtstreeks invloed hebben op onze duurzame welvaart en welzijn. Meer dan ooit is het nodig scherpte brengen in onze gezamenlijke inzet. Voor de Metropoolregio is de Horti Science, als innovatief economisch cluster in Lansingerland van bijzondere waarde. Gelet op de voorliggende begroting, adviseren wij u om bij het vaststellen van de Strategische Agenda oog te houden voor de financiële consequenties voor het daarop volgende jaar. Dit kan een wijziging op de nu voorliggende ontwerpbegroting betekenen. Mocht u daartoe besluiten, dan adviseren wij u om hiervoor proactief de gemeenteraden en beide Adviescommissies goed te betrekken.

Reactie algemeen bestuur

In december 2022 wordt de Strategische Agenda opgeleverd aan het algemeen bestuur ter besluitvorming en daarmee voor zienswijzen vrijgegeven. In de maanden daarvoor zullen diverse momenten zijn waar bestuurders en raadsleden een bijdrage kunnen leveren voor de totstandkoming op inhoud. In het voorjaar van 2023 wordt de Strategische Agenda definitief vastgesteld. De begroting 2023 zal later, en zoveel als mogelijk parallel aan de vaststelling van de nieuwe strategische agenda worden gewijzigd zodat de begroting voor het komend jaar gelijke pas houdt met de geactualiseerde strategische agenda. Voor deze

begrotingswijziging zullen de gebruikelijke procedures worden doorlopen. Dat houdt onder meer in dat de gemeenten hun zienswijze kunnen geven als er wordt geschoven tussen programma's of wanneer de inwonerbijdrage wijzigt. Ook de adviescommissies worden in dat geval betrokken.
Financieel
De begroting is materieel in evenwicht, zowel voor 2023 als structureel. Het merendeel van de middelen van de begroting 2023 komt uit de BDU-gelden en voor het economisch vestigingsklimaat uit de bijdrage per inwoner van de deelnemende gemeenten. Het aandeel van overige inkomsten blijft ook het komende jaar gering. Tevens laat de begroting zien dat de ruimte van de MRDH voor investeringen beperkt is en dat er daarom keuzes gemaakt moeten worden. Het is echter goed om te lezen dat er in de begroting van 2023, net als in 2022, geen sprake meer is van overbesteding op de BDU-middelen, zoals in begrotingen van eerdere jaren wel het geval was. Ook voor de komende begrotingsjaren worden er geen tekorten verwacht en meerjarig is er zelfs een positief saldo op de BDU-middelen.
Reactie algemeen bestuur
Het algemeen deelt uw constateringen. Verder verwijzen wij graag naar onze beantwoording op uw zienswijze over de risico's van overplanning en overbesteding. De mogelijkheid om tijdelijk over te besteden geeft de nodige flexibiliteit bij het programmeren van investeringsprojecten.
Vervoer
De kosten van beheer en onderhoud van de railinfrastructuur blijven stijgen, terwijl de BDU-gelden niet meestijgen. Er is dus effectief minder geld om nieuwe investeringen te doen terwijl de opgaven waar deze regio voor staat steeds groter worden. Dat leidt tot meer doen met minder en dus op het verder continueren van kostenbeheersing op regulier beheer en onderhoud, vervangingsinvesteringen rail en op financieringskosten van de railvoertuigen. Wij onderschrijven dat een goede bereikbaarheid een randvoorwaarde is om de MRDH verder te ontwikkelen en vragen de MRDH te streven naar voldoende investeringsruimte voor de gehele regio.
Reactie algemeen bestuur
Het algemeen bestuur onderschrijft uw zienswijze. Daarom is het noodzakelijk om met een gezamenlijke inspanning, waaronder een collectieve massieve lobby bij het Rijk, deze opgave het hoofd te bieden.
Aansluiting bij ambities Lansingerland
De programma's Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer sluiten respectievelijk aan bij de eerder opgestelde Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid en het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit. Ook vinden deze programma's aansluiting bij de ambities van Lansingerland, zoals de verbetering van de verbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam, projecten als vervoersknooppunt Rodenrijs, Metropolitane Fietsroutes Zoetermeer – Rotterdam centrum en Delft – Rotterdam Alexander en verkeersveiligheid in het algemeen.
Reactie algemeen bestuur
het algemeen bestuur dankt de gemeente voor deze constructieve zienswijze en is blij dat de ambities van de gemeente aansluiting vinden bij de doelstellingen van de MRDH.
Risico's van overplanning en overbesteding
Als laatste willen we nogmaals wijzen op de risico's van overplanning en overbesteding en de limieten die daarvoor gesteld zijn, zeker met betrekking tot grote projecten. Tegelijkertijd is uitvoeringskracht bij gemeenten beperkt door de krappe arbeidsmarkt, ook bij adviesbureaus en aannemers. Dat projecten in tijd doorschuiven is helaas de praktijk. Wij zetten ons in om projecten tijdig te realiseren.
Reactie algemeen bestuur

Net als in vorige begrotingen hanteert de Metropoolregio Rotterdam Den Haag het uitgangspunt dat een tekort op de BDU-middelen is toegestaan onder de voorwaarde dat over een periode van vier jaar het saldo van beschikbare middelen en bestedingen positief is. Dit sluit aan bij de uitgangspunten voor structureel begrotingsevenwicht die de provincie Zuid-Holland als toezichthouder hiervoor hanteert. Een eventueel tekort in 2023 moet dus uiterlijk in 2026 zijn aangezuiverd. Voor het begrotingsjaar 2023 en de daaropvolgende begrotingsjaren wordt geen tekort verwacht, deels vanwege het doorschuiven van projecten in de tijd waar u ook naar verwijst. De mogelijkheid om tijdelijk over te besteden geeft wel de nodige flexibiliteit bij het programmeren van investeringsprojecten.

De beperktere uitvoeringskracht treft alle gemeenten binnen de MRDH. Daarom wordt binnen het opstellen van de geactualiseerde Strategische Agenda ook gewerkt aan voorstellen voor het organiseren van extra uitvoeringskracht.

Economie

De begroting voor het programma Economisch Vestigingsklimaat is opgezet langs drie van de vier ambities van de strategische agenda: Vernieuwen Economie, Versterken Stad en Omgeving en Veranderen Energie. Binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat wordt er gewerkt aan zeven doelstellingen die volgen uit de strategische agenda: stimuleren van innovatie en economische groei, verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt, versterken van digitale verbindingen, ruimte om te werken, stimuleren van groen en recreatie als vestigingsfactor en samen voortvarend werken aan woningbouw, bereikbaarheid en werklocaties. Zoals gezegd wordt de Strategische Agenda momenteel herzien. Het ziet er naar uit dat er meer focus wordt aangebracht in de gezamenlijke opgaven. De ambities van Lansingerland vinden aansluiting binnen de toekomstige programmalijnen. Dit geldt ook voor de MRDH propositie voor de Groeiagenda Zuid-Holland. We zetten de samenwerking met de MRDH voort om onze speerpunten te realiseren en de MRDH te versterken.

Reactie algemeen bestuur

De inzet bij de actualisatie van de strategische agenda is om binnen het Programma Economisch Vestigingsklimaat meer focus aan te brengen. Hierdoor wordt de impact voor de inwoners van de metropoolregio groter. Wij zijn blij dat u zich kunt vinden in deze ontwikkeling en werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het vernieuwen van de economie van de regio.

Transitieprogramma OV en corona

De coronacrisis blijft impact hebben op het werkveld van de MRDH. Immers, zowel de economie als ons vervoersysteem staan voor nieuwe uitdagingen. Bovendien heeft de crisis stevige invloed op de financiën van de MRDH en haar partners. De begroting gaat uit van gelijkblijvende structurele inzet van middelen ten opzichte van de begroting 2022. De komende tijd vragen de gevolgen van de coronacrisis voortdurende sturing op de financiële situatie. Er zijn goede afspraken gemaakt over de betrokkenheid van gemeenten rond het op- of afschalen van het voorzieningenniveau in het openbaar vervoer. In het Transitieprogramma OV & Corona is afgesproken dat bij belangrijke keuzes hierin de Adviescommissie Vervoersautoriteit en de gemeenteraden betrokken worden.

Reactie algemeen bestuur

Inmiddels is bekend dat het kabinet de extra financiële steun voor het OV verlengt tot eind 2022. Het kabinet wil vooralsnog vanaf 2023 geen financieel vangnet bieden voor het OV. Blijft het kabinet bij dit standpunt dan zullen de vervoerders niet om ingrijpende maatregelen heen kunnen. Afschalen van het OV met 20-30% zou een zeer onwenselijk maar reëel vooruitzicht zijn met grote gevolgen voor alle OV-reizigers. De reizigersaantallen stijgen inmiddels weer maar de reizigersopbrengsten komen naar verwachting pas richting 2025 weer op het oude niveau. Als het kabinet niet met een financieel vangnet tot 2025 over de brug komt dan kunnen we niet het OV leveren waar de samenleving om vraagt. Hierdoor wordt een vitale sector geen herstel geboden, terwijl extra inzet op duurzame mobiliteit urgenter is dan ooit. We hebben immers grote opgaven rond wonen, energie en bereikbaarheid en de regionale economie. Meer gebruik van trein, tram, metro en bus is daarvoor onmisbaar. Dus vroeger of later zal het kabinet toch weer moeten inzetten op groei van het OV. Maar de medewerkers en het materieel die je door afschaling van het OV kwijtraakt, zijn dan niet meteen weer beschikbaar. Door nu geen transitiemiddelen uit te trekken worden op korte termijn misschien beperkte besparingen bereikt maar voor komende kabinetten ontstaat daarmee een kostbare en onontkoombare opgave. Het Transitieprogramma OV

en corona wordt in september/oktober 2022 herijkt. Is er dan nog geen zicht op extra ondersteuning van het Rijk dan zullen ingrijpende maatregelen genomen moeten worden om de opbrengstverantwoordelijke vervoerbedrijven het komend jaar uit de rode cijfers te houden. En dat is uiterst onwenselijk. De vervoerkundige maatregelen, die nodig zijn om de financiële gevolgen van corona op te vangen zijn tijdelijk van aard, zo is door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 24 maart 2021 bij het vaststellen van het regionale Transitieprogramma OV en corona besloten, maar zullen dus mogelijk gecontinueerd moeten worden in 2023 en 2024. De bestuurscommissie Vervoersautoriteit zal hier een besluit over moeten nemen.

In dit proces van herijken zullen opnieuw ook de gemeenteraden actief (via informatiebrieven, informatiesessies en via formele advisering in de adviescommissie Vervoersautoriteit) worden betrokken.

Financiële risico's huidige internationale situatie

De GR loopt daarnaast mogelijk ook financiële risico's die verband houden met de huidige internationale situatie. Hier zijn met name twee zaken van belang, namelijk de sterk gestegen energieprijzen sinds vorig jaar augustus en de hogere kosten voor investeringen als gevolg van gestegen grondstofprijzen. Deze stijgingen zijn hoger dan de gebruikte indexatie. Wij willen graag dat de extra financiële risico's en resultaten goed gemonitord worden en dat u eerst terugkomt bij de gemeenten als er keuzes gemaakt moeten worden en/of extra bijdrages aan de gemeenten gevraagd moeten worden.

Reactie algemeen bestuur

De huidige prijsstijgingen zullen geen effect hebben op de inwonerbijdrage die de gemeente in 2023 betaalt voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat. De reguliere indexering is reeds meegenomen in de voorliggende ontwerpbegroting. De werkelijke prijsstijgingen kennen mogelijk een na-ijl effect. Die mogelijke stijgingen zullen voor het eerst bij het opstellen van de begroting 2024 zichtbaar worden. Ook op die begroting zal opnieuw een zienswijzeprocedure van toepassing zijn. De begroting houdt rekening met een gelijkblijvende structurele inzet van middelen voor de exploitatie van het openbaar vervoer, waarbij rekening wordt gehouden met indexatie. In die zin wordt dus rekening gehouden met stijging van het kostenniveau. De gestegen grondstofprijzen zijn ook van invloed op de kosten voor het vervangingsonderhoud van het openbaar vervoer. Samen met de vervoerders monitoren we deze ontwikkeling en de effecten daarvan. Voor wat betreft de stijgende kosten van infrastructurele projecten wordt momenteel bij subsidieaanvragen geïnventariseerd of er een bovengemiddelde stijging is van onder andere de materiaalkosten voor aanleg van infrastructuur. In het najaar bezien we of dit consequenties heeft voor de begroting van het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.

Tot slot

Rest ons niets anders dan ons vertrouwen uit te spreken in de constructieve voortzetting van onze goede samenwerking. Wij kijken uit naar uw reactie op de zienswijzen van de MRDH-gemeenten.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur dankt de gemeente voor haar zienswijze. Wij werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio. Wij hopen dat u zich kunt vinden in onze reacties.

Leidschendam-Voorburg

Stukken tijdig en volledig

Op 23 maart 2022 deed u ons de concept meerjarenbegroting 2023-2026 en de jaarstukken 2021 van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (hierna MRDH) toekomen. Wij constateren dat wij de stukken volledig en tijdig van u hebben mogen ontvangen, waarvoor dank.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur neemt kennis van uw positieve constatering.

Koers van de MRDH

In de begroting stelt u dat de koers van de MRDH, vernieuwean van de economie en verbeteren van de bereikbaarheid, door de 23 deelnemende gemeenten voor de bestuursperiode is vastgelegd in de Strategische agenda MRDH 2018-2022 en dat deze in aanloop naar de nieuwe bestuursperiode samen met de nieuwe bestuurders zal worden vernieuwd.
De voorliggende begroting geeft op hoofdlijnen aan wat er wordt nagestreefd, wat daarvoor gedaan wordt en wat het kost.
Verdere uitwerking van de programma's en projecten voor het vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid wordt geoperationaliseerd in de bestuurscommissies en adviescommissies. Wij herkennen en onderschrijven dit.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur dankt u voor uw uitgesproken steun.

Geen reden om inhoudelijke zienswijze in te dienen

We hebben de stukken besproken en zien geen reden om inhoudelijk een zienswijze op de stukken in te dienen. Wel maken we graag gebruik van de mogelijkheid om aandacht te vragen voor het tijdig betrekken van de raden in de besluitvormingsprocessen van onder andere de uitwerking van de nieuwe strategische agenda en meerjarenbegroting, zodat zij hun kaderstellende en controlerende rol kunnen uitoefenen.

Reactie algemeen bestuur

In december 2022 wordt de Strategische Agenda opgeleverd aan het algemeen bestuur ter besluitvorming en daarmee voor zienswijzen vrijgegeven. In de maanden daarvoor zullen diverse momenten zijn waar bestuurders en raadsleden een bijdrage kunnen leveren voor de totstandkoming op inhoud. In het voorjaar van 2023 wordt de Strategische Agenda definitief vastgesteld. De begroting 2023 zal later, en zoveel als mogelijk parallel aan de vaststelling van de nieuwe strategische agenda worden gewijzigd zodat de begroting voor het komend jaar gelijke pas houdt met de geactualiseerde strategische agenda. Voor deze begrotingswijziging zullen de gebruikelijke procedures worden doorlopen. Dat houdt onder meer in dat de gemeenten hun zienswijze kunnen geven als er wordt geschoven tussen programma's of wanneer de inwonerbijdrage wijzigt.

CID Binckhorst

Verder verzoeken wij u rekening te houden met de unaniem door de raad aangenomen moties over het tracé voor het hoogwaardig openbaar vervoer voor CID Binckhorst.

Reactie algemeen bestuur

De inhoud van deze moties is door de wethouder van Leidschendam-Voorburg ingebracht en wordt meegewogen in de besluitvorming zoals die in de aankomende maanden rondom de MIRT-verkenning CID Binckhorst wordt doorlopen.

Constructieve samenwerking

Tenslotte willen we u ook bedanken voor de constructieve samenwerking van de afgelopen periode. Fijn te kunnen constateren dat de benodigde werkzaamheden, ondanks de Coronapandemie, doorgang hebben kunnen vinden.
We kijken ernaar uit om de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag de komende jaren, gezamenlijk nog steviger neer te zetten.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur dankt u voor uw positieve reactie en werkt graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio.

Maassluis

Instemmende zienswijze

In uw brief van 28 maart 2022 nodigt u ons uit om onze zienswijze kenbaar te maken met betrekking tot de ontwerpbegroting MRDH 2023 en de begrotingsjaarschijf 2022 voor wat betreft infrastructurele doorstromingsmaatregelen uit het transitieprogramma OV en corona . Wij kunnen u melden in te kunnen stemmen met de ontwerpbegroting en de begrotingsjaarschijf 2022.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur is de gemeente erkentelijk voor de instemmende zienswijzen.

Midden-Delfland

Instemmende zienswijze

De gemeenteraad heeft besloten een instemmende zienswijze af te geven. Voor de inhoud en overwegingen hierbij verwijzen wij u naar bijgevoegde ‘raadsoplegger’. Tevens heeft de gemeenteraad besloten de jaarstukken 2021 voor kennisgeving aan te nemen.
De instemmende zienswijze houdt in dat de gemeenteraad instemt met de verhoging van de inwonerbijdrage met de inflatiecorrectie. Deze bijdrage voor het versterken van het economisch vestigingsklimaat stijgt met € 0,05 naar € 2,82. Mede namens de gemeenteraad brengen wij met deze zienswijze onderstaande inhoudelijke aandachtspunten bij u in. Wij verzoeken u deze ook te betrekken bij het proces voor de nieuwe strategische agenda.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur bedankt de gemeente voor deze positieve reactie. Hieronder gaan wij op uw inhoudelijke aandachtspunten in en betrekken deze ook bij het actualiseren van de strategische agenda.

Versterken agglomeratiekracht

Belangrijke doelstelling die bij de oprichting van de metropoolregio is meegegeven is het beter benutten van de agglomeratiekracht. Uit het OESO-onderzoek blijkt dat dit mede bereikt kan worden door meer samenhang in bestuur en projecten te creëren. Met tevredenheid constateren wij dat de Groeiagenda Zuid-Holland, met een stevige bijdrage vanuit de MRDH, hier positief aan bijdraagt. Deze samenwerking biedt kansen voor een integrale benadering van de fysiek-ruimtelijke opgaven en op die manier bij te dragen aan het versterken van de brede welvaart.
De formele taken van de MRDH als Vervoersautoriteit en het versterken van het economisch vestigingsklimaat zijn procesmatig onlosmakelijk gekoppeld aan andere maatschappelijke opgaven zoals de verstedelijkingsopgave, klimaat en groenblauwe leefomgeving, energietransitie en een leven lang ontwikkelen (onderwijs-arbeidsmarkt). De MRDH functioneert hier naar onze mening als een organisatie die op goede wijze haar formele taken uitvoert en tegelijkertijd opereert als een netwerkorganisatie in de complexe en sterk verstedelijkte zuidelijke Randstad. De integrale samenhang is in het belang van de brede welvaart van al onze inwoners. Wij verzoeken u de genoemde maatschappelijke thema’s en de onderlinge relatie met de formele taken inhoudelijk uit te werken in de nieuwe strategische agenda.

Reactie algemeen bestuur

De MRDH actualiseert de huidige Strategische Agenda. In de geactualiseerde Strategische Agenda gaan wij uit van de kerntaken van de MRDH en zullen wij duidelijk en concreet aangegeven waar we de aankomende 4 jaar op inzetten. We zullen ingaan op de ambitie voor klimaatemissies mobiliteit en waar mogelijk meetbare doelstellingen opnemen voor het programma Economisch Vestigingsklimaat. Vanuit onze kerntaken werken we aan de maatschappelijke opgaven in onze regio, met een rol en inzet die daarbij passend is.

Regionale samenwerking groenblauwe leefomgeving – continueren gezamenlijk optrekken en delen van informatie

De formele taken en daar onlosmakelijk aan verbonden maatschappelijke thema's zijn per definitie gemeentegrens overstijgend. Tegelijkertijd is sprake van een directe relatie met de provincie Zuid-Holland. Regionale afstemming op die thema's en de daaraan gekoppelde samenwerking binnen de MRDH is van meerwaarde. De huidige governancestructuur met inbreng door raadsleden en behoud van de zelfstandige positie van gemeenteraden ondersteunt dit proces op een goede wijze. Die structuur dient ongewijzigd gehandhaafd te blijven.
Tegelijkertijd biedt deze structuur de mogelijkheid om gezamenlijk de regionale problemen en financiering daarvan onder de aandacht van het Rijk te brengen via de voortgang van het Nationaal Groeifonds en het MIRT. De opgaven als gevolg van de groei van de bevolking, economische en mobiliteitstransformatie, energie, klimaat en landschap kunnen zonder voldoende beleidsinstrumenten en extra financiële middelen onvoldoende vanuit de overheid ondersteund worden. De propositie van de 1e fase van de Groeiagenda Zuid-Holland laat zien dat een gezamenlijk optrekken en delen van die informatie tot positieve resultaten leidt. Wij verzoeken u deze lijn te continueren en waar mogelijk te verbreden.

Reactie algemeen bestuur

We vinden het goed om te horen dat de huidige governancestructuur voor het Nationaal Groeifonds en het MIRT het proces op een goede wijze ondersteunen. We zijn voornemens om deze lijn te continueren en gezamenlijk de regionale problemen en financiering zo onder de aandacht van het Rijk te houden en te brengen.

Regionale samenwerking groenblauwe leefomgeving – structurele financiering beheer en onderhoud groenblauwe leefomgeving

Vanuit de bestuurlijke opdracht vanuit de herindelingswet die Midden-Delfland in 2004 heeft meegekregen vragen wij hierbij aandacht voor de financiering van beheer en onderhoud van de groenblauwe leefomgeving. Voor het economisch vestigingsklimaat, maar ook klimaat en brede welvaart, is het in stand houden en versterken van landschappen en de groenblauwe leefomgeving in en nabij het stedelijk gebied belangrijk. Deze groenblauwe gebieden worden intensief gebruikt door de ruim 2 miljoen inwoners van onze regio. De afgelopen coronaperiode heeft aangetoond dat een intensiever gebruik wenselijk is, maar dat hiervoor niet altijd de ruimte aanwezig is. Tegelijkertijd zijn deze gebieden aanvullend op het regionaal beleid om de (fiets)routestructuren te versterken en de vrije tijdseconomie te versterken. In samenwerking met de Leerstoel gebiedsontwikkeling TU Delft en afstemming met de provincie Zuid-Holland wordt onderzoek gedaan naar welke instrumenten beschikbaar zijn en ontwikkeld kunnen worden voor de regionale financieringsbehoefte.

Wij constateren met tevredenheid dat de MRDH een centrale rol in dit proces heeft opgepakt. Voor de strategische agenda verzoeken wij u de structurele financiering voor het beheer en onderhoud van de groenblauwe leefomgeving als gezamenlijk regionaal thema mee te nemen. Hierbij wel de kanttekening dat dit niet als formele taak door de MRDH verricht dient te worden, maar vanuit de netwerkfunctie van de MRDH ondersteund kan worden. Vanuit de 23 gemeenten dient voor de thema's die een direct raakvlak met formele taken van de MRDH capaciteit beschikbaar te zijn. Vanuit Midden-Delfland zullen wij onze inhoudelijke betrokkenheid en bestuurlijk-ambtelijke inzet voor de groenblauwe leefomgeving in en rondom de MRDH continueren.

Reactie algemeen bestuur

In het algemeen bestuur is brede overeenstemming over het belang van groenblauw voor onze regio. De primaire verantwoordelijkheid voor dit beleidsterrein ligt bij de provincie Zuid-Holland. De MRDH zal daarom bij de provincie Zuid-Holland aandringen op het hernieuwd oppakken van haar verantwoordelijkheden op het gebied van groenblauw, waaronder de structurele bekostiging van de groenblauwe leefomgeving. In de geactualiseerde Strategische Agenda zullen voorstellen worden gedaan voor het verbeteren van de bereikbaarheid van groen en recreatie in de metropoolregio.

Mobiliteitstransitie – integrale ruimtelijke afwegingen bij keuzes openbaar vervoer

Het gezamenlijk bestuurlijk optrekken rondom de financieringsbehoefte bij maatschappelijke opgaven is prominent aanwezig bij de mobiliteitstransformatie. Het proces dat hiervoor wordt gevoerd, zoals ook bij de COVID-19 ondersteuning ov-bedrijven, ondersteunen wij van harte. Extra middelen zijn noodzakelijk om de autonome groei ov en fietsverkeer en bevolkingsgroei vanuit de verstedelijking op te kunnen vangen.

Tegelijkertijd beseffen wij dat keuzes gemaakt moeten worden. Ambities zijn per definitie hoger dan de beschikbare middelen. Bij het maken van die keuzes verzoeken wij u om integrale ruimtelijke afwegingen te maken. Bezuinigingen ov kunnen niet slechts gemaakt worden op basis van reizigersvolumes, maar dienen ook gebaseerd te worden op de leefbaarheid in de dorpen. Realisatie van de Oude Lijn, wat betreft Midden-Delfland specifiek gericht op het gedeelte Delft-Schiedam, dient gebaseerd te worden op een integrale ruimtelijke benadering met aandacht voor leefomgeving, klimaat en ecologische-cultuurhistorische waarden van het agrarische landschap.

Reactie algemeen bestuur

Wat betreft de Oude Lijn: MRDH zal, in afstemming met uw gemeente, in de lopende MIRT-verkenning Oude Lijn en knopen het belang van de integraliteit en inpasbaarheid t.a.v. de leefomgeving, klimaat en landschap steeds inbrengen en mede afwegen. Het uiteindelijke voorkeursalternatief (in 2024) aan het einde van de verkenning, dient recht te doen aan deze belangen, belangrijk voor zowel uw gemeente als voor onze metropoolregio.

Mobiliteitstransitie – fiets

Concreet vragen wij u daarnaast aandacht voor de criteria bij de keuzes voor de uitvoering van de Nationale Fietsagenda. De beperkte middelen dienen vanuit een integrale benadering geoormerkt te worden voor gemeenten. Een te strikte koppeling aan stationslocaties en metropolitane fietsroutes kan als consequentie hebben dat de huidige problemen vanuit het fietsgebruik worden ondersteund, maar dat te weinig extra mensen verleid worden de fiets als alternatief vervoermiddel te gaan gebruiken. Het versterken van de stad-land relatie kan bereikt worden door bestaande stedelijke woonwijken beter aan te laten sluiten op de recreatieve fietsverbindingen in de groenblauwe leefomgeving om op die manier het utilitaire fietsen te promoten. Dit biedt kansen waardoor vanuit die wijken meer inwoners gaan kiezen voor de fiets als woon-werkverbinding en biedt kansen om ecologisch-recreatieve verbindingen in het landschap uit te breiden en beter aan te laten sluiten op de metropolitane verbindingen.

Reactie algemeen bestuur

De MRDH heeft namens de gemeenten en mede namens de Vervoerregio Amsterdam een actieve rol gespeeld in de totstandkoming van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. In de afbakening van de fietsprojecten die voor een extra bijdrage in aanmerking kunnen komen, is nadrukkelijke ruimte voor recreatieve hoofdroutes en stad-landverbindingen. De MRDH onderschrijft het belang van recreatief fietsen. Ook in de lopende actualisatie van het Regionale Basisnetwerk Fiets is recreatie expliciet één van de functies die in het netwerk worden ondersteund. Recreatieve hoofdroutes vormen één van de categorieën die daarin worden uitgewerkt.

Nissewaard

Zienswijze op hoofdlijnen

In reactie op uw brief d.d. 23 maart 2022 ontvangt u hierbij onze zienswijze op de Ontwerpbegroting MRDH 2023 en de Begrotingsjaarschijf 2022 OV en corona. In uw aanbiedingsbrief geeft u aan dat dit jaar ook de strategische agenda wordt geactualiseerd en in 2023 zal worden vastgesteld. De begroting wordt in 2023 parallel aan de vaststelling van de strategische agenda gewijzigd. Bij dit proces zijn ook de gemeenteraden betrokken. Om deze reden is onze zienswijze op de ontwerpbegroting 2023 op hoofdlijnen.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur onderschrijft deze zienswijze. Vaststelling van de strategische agenda vindt in het voorjaar van 2023 plaats, nadat gemeenten hun zienswijzen hebben kunnen inbrengen. De begroting 2023 zal later, en zoveel als mogelijk parallel aan de vaststelling van de nieuwe strategische agenda worden gewijzigd zodat de begroting voor het komend jaar gelijke pas houdt met de geactualiseerde strategische agenda. Voor deze begrotingswijziging zullen de gebruikelijke procedures worden doorlopen. Dat houdt onder meer in dat de gemeenten hun zienswijze kunnen geven als er wordt geschoven tussen programma's of wanneer de inwonerbijdrage wijzigt. Ook de adviescommissies worden in dat geval betrokken.

Complimenten ontwerpbegroting

Uit de ontwerpbegroting blijkt dat de MRDH ook in 2023 veel activiteiten onderneemt om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren en het economisch vestigingsklimaat te versterken. Onze complimenten voor de wijze waarop u dit helder in de ontwerpbegroting heeft beschreven. Ook zien wij in de ontwerpbegroting terug dat zorgvuldig is gekeken naar de kwaliteiten die de hele regio te bieden heeft. Zo worden de kracht en potentie van new towns zoals Nissewaard, Zoetermeer en Capelle aan den IJssel benoemd. Op het gebied van inter- en bovenregionale samenwerking leggen wij daarnaast nog de verbinding met de Zuid-Hollandse Delta.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur bedankt de gemeente voor deze positieve reactie.

Financiën

Op de begrotingsjaarschijf hebben wij geen opmerkingen. Wij vragen wel uw aandacht voor het volgende. Door zowel de Haaglanden als Rijnmond gemeenten is u in de Kadernota 2023 verzocht om naar besparingsmogelijkheden te kijken, vanwege het stevig onder druk staan van de gemeentelijke begrotingen, en het gesprek met de gemeenten hierover aan te gaan. In de afzonderlijke programma's wordt naar besparingen gekeken. Wij adviseren daarnaast om tijdig met de gemeenten naar de totale MRDH-begroting te kijken om besparingsmogelijkheden te vinden.

Reactie algemeen bestuur

De in de Ontwerpbegroting MRDH 2023 opgenomen indexering van de inwonerbijdrage Economisch Vestigingsklimaat is gebaseerd op de Kadernota MRDH begroting 2023. Deze is als bijlage bij de zienswijzestukken gevoegd. In deze kadernota is, naast het overnemen van de voorgestelde berekende prijspeilstijging door de Haaglanden gemeenten, ook ingegaan op besparingsmogelijkheden, zowel niet indexeren als verdere besparingen. Aangegeven is dat deze besparingen ten laste van het programmabudget zullen gaan met als consequentie dat de MRDH minder projecten kan financieren. Het minder financieren van projecten door de MRDH betekent in de praktijk een minimaal twee keer zo grote daling van het investeringsvolume vanwege de afgesproken 50% co-financiering. Het bestuur van de MRDH heeft ervoor gekozen op dit moment geen besparing op de inwonerbijdrage te verwerken in de ontwerpbegroting. Zoals u aangeeft omdat dit enerzijds een tegengesteld signaal af zou geven voor de noodzaak van het gezamenlijk investeren in het verdienvermogen van de regio en anderzijds omdat momenteel de strategische agenda geactualiseerd wordt, waarbij de inhoudelijke keuzes voor het programma Economisch vestigingsklimaat worden besproken en van een antwoord worden voorzien. Het is in dat licht onwenselijk het gesprek over de financiële kaders los van de gewenste (geactualiseerde) inhoudelijke koers te voeren. Het zou daarom niet logisch zijn om nu structurele bezuinigingen door te voeren.

Door binnen het Programma Economisch Vestigingsklimaat meer focus aan te brengen wordt de impact voor de inwoners van de metropoolregio groter. We constateren daarnaast ook dat projecten niet altijd tot uitvoering komen of zelfs niet tot een aanvraag voor een projectbijdrage. Juist nu de urgentie tot een goede arbeidsmarkt en daarmee ook het vestigingsklimaat nog groter is. Daarom wordt binnen het opstellen van de geactualiseerde Strategische Agenda ook gewerkt aan voorstellen voor het organiseren van extra uitvoeringskracht.

Vervoersautoriteit – Openbaar vervoer

Corona heeft een groot effect op het openbaar vervoer gehad met acute (en langjarige) uitdagingen voor de instandhouding en toekomstbestendigheid van het OV door lagere reizigersopbrengsten en de noodzaak tot bezuinigingen. Dit maakt een Masterplan OV noodzakelijk. Het moet ertoe leiden dat mensen weer vertrouwd raken met het OV. Hierbij geloven we in het opvoeren van het aanbod (frequentie) een stimulans is om meer reizigers gebruik te laten maken van het OV. Voor ons zou dat specifiek gaan om de metroverbinding. Zo wordt bij de opgave Verstedelijking & Mobiliteit recht gedaan aan de nieuwe werkelijkheid van reizen in het tijdperk tijdens en na corona.

Daarbij zijn we afhankelijk van de mate van reizigersherstel en de beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk. Inmiddels heeft het Rijk besloten dat de rijkssteun op 31 december 2022 eindigt. Dat leidt tot een forse financiële opgave voor de vervoerbedrijven, met name in 2023 en 2024, en daarmee op het openbaar vervoer in de regio. Daarom steunen we van harte de lobby van de MRDH, gemeenten en OV-concessiehouders bij het Rijk om de financiële gevolgen van corona op te vangen en het OV-systeem toekomstvast te maken. Alleen op deze manier kan worden ingespeeld op maatschappelijk opgaven, zoals de woningbouw en duurzaamheid. Vanwege het belang van bovengenoemde aspecten, inzet en middelen vragen we u deze op te nemen in de prioriteiten van de nieuwe Strategische Agenda en mee te nemen in de Groeiagenda Zuid-Holland. Ook vernemen we graag hoe de MRDH wil inspelen op de hogere energieprijzen, waar de vervoerders dit jaar en waarschijnlijk langere tijd mee te maken krijgen.

Reactie algemeen bestuur

Wij onderschrijven uw zienswijze op dit punt en danken u voor uw aandacht en steun voor de lobby bij het Rijk om de financiële gevolgen van corona op te vangen. We zullen bij de actualisatie van de Strategische Agenda hierop ingaan en ook in de lobby in relatie tot de Groeiagenda Zuid-Holland dit meenemen.

Het klopt dat het kabinet vooralsnog vanaf 2023 geen financieel vangnet biedt voor het openbaar vervoer. Blijft het kabinet bij dit standpunt dan zullen de vervoerders niet om ingrijpende maatregelen heen kunnen. Afschalen van het OV met 20-30% zou een zeer onwenselijk maar reëel vooruitzicht zijn met grote gevolgen voor alle OV-reizigers. De reizigersaantallen stijgen inmiddels weer maar de reizigersopbrengsten komen naar verwachting pas richting 2025 weer op het oude niveau. Als het kabinet niet met een financieel vangnet tot 2025 over de brug komt dan kunnen we niet het OV leveren waar de samenleving om vraagt. Hierdoor wordt een vitale sector geen herstel geboden, terwijl extra inzet op duurzame mobiliteit urgenter is dan ooit. We hebben immers grote opgaven rond wonen, energie en bereikbaarheid en de regionale economie. Meer gebruik van trein, tram, metro en bus is daarvoor onmisbaar. Door nu geen transitiemiddelen uit te trekken worden op korte termijn misschien beperkte besparingen bereikt maar voor komende kabinetten ontstaat daarmee een kostbare en onontkoombare opgave. Het Transitieprogramma OV en corona wordt in september/oktober 2022 herijkt. Is er dan nog geen zicht op extra ondersteuning van het Rijk dan zullen ingrijpende maatregelen genomen moeten worden om de opbrengstverantwoordelijke vervoerbedrijven het komend jaar uit de rode cijfers te houden. En dat is uiterst onwenselijk. De vervoerkundige maatregelen, die nodig zijn om de financiële gevolgen van corona op te vangen zijn tijdelijk van aard, zo is door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 24 maart 2021 bij het vaststellen van het regionale Transitieprogramma OV en corona besloten, maar zullen dus mogelijk gecontinueerd moeten worden in 2023 en 2024. De bestuurscommissie Vervoersautoriteit zal hier een besluit over moeten nemen.

De begroting houdt rekening met een gelijkblijvende structurele inzet van middelen voor de exploitatie van het openbaar vervoer, waarbij rekening wordt gehouden met indexatie. In die zin wordt dus rekening gehouden met stijging van het kostenniveau.

Vervoersautoriteit - Bereikbaarheid

MRDH, provincie Zuid-Holland, de gemeenten op Voorne-Putten en het Rijk werken geruime tijd goed samen aan de Bereikbaarheidsaanpak Voorne-Putten en haven Rotterdam. Sinds afgelopen zomer is er inhoudelijke instemming op het zgn. maatregelenpakket. We staan op het punt om in het aankomende BO MIRT (najaar 2022) financierings- en uitvoeringsafspraken met het Rijk hierover te maken ter hoogte van € 122 mln. Hiermee wordt de basis weer op orde gebracht. Doordat het BO MIRT door o.a. de kabinetsformatie twee keer is uitgesteld, is de uitvoering van het maatregelenpakket ook uitgesteld. Met u en de PZH willen we aandacht van het Kabinet blijven vragen om op korte termijn aan de slag te gaan met de uitvoering van het maatregelenpakket. Alleen zo kan de negatieve spiraal van bereikbaarheidsproblemen op het economisch vestigingsklimaat van Voorne-Putten (met uitstraling naar de haven van Rotterdam) worden doorbroken. Volledigheidshalve merken wij op dat het project voluit “Gebiedsuitwerking Aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam” heet en het zo graag terugzien in de definitieve begroting.

Door onze gezamenlijke inzet voor spoedige besluitvorming door het Rijk, laten we als regio zien dat er niet alleen wordt geïnvesteerd in minder hinder tijdens onderhoudswerkzaamheden op korte termijn (groot onderhoud aan bruggen en tunnels), maar ook in het mogelijk maken van de grote opgaven op het gebied van mobiliteit en verstedelijking voor de middellange termijn. Met de start van Zuid-Holland Bereikbaar moet de genoemde onderhoudsopgave krachtiger en meer

integraal ter hand worden genomen. Het groot onderhoud aan bruggen en tunnels zal de bereikbaarheid van de regio de komende jaren op de proef stellen. Een voortvarende aanpak vanuit de nieuwe samenwerkingsorganisatie is daarbij onmisbaar. Het is van groot belang dat Zuid-Holland Bereikbaar zich daarbij niet alleen richt op minder hinder in verband met de onderhoudsopgave voor de korte termijn, maar ook op het continueren van bestaande succesvolle projecten en programma's voor mobiliteitsmanagement en de mobiliteitstransitie. Niet alleen wordt dan bijgedragen aan het realiseren van minder hinder (bijvoorbeeld spitsmijden en het stimuleren van OV en fiets), maar door een integrale benadering met de inzet op alle modaliteiten wordt dan ook verstedelijking mogelijk gemaakt op een manier die voorziet in de mobiliteitsbehoefte en hand in hand gaat met verduurzaming van mobiliteit. We verzoeken de MRDH om als één van de moederorganisaties van Zuid-Holland Bereikbaar zich daarvoor in te zetten en via de gebiedsgerichte aanpak aan te sturen op maatwerk voor Voorne-Putten en de haven van Rotterdam.

Reactie algemeen bestuur

De naamgeving is inderdaad gebiedsuitwerking Aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam. Dit zullen wij aanpassen in de definitieve begroting. Na besluitvorming in het BO MIRT najaar 2022 zullen we gezamenlijk met u bij het Rijk en andere partners benadrukken dat doorpakken richting uitvoering noodzakelijk is.

Ook de MRDH ziet het belang van een gedragsaanpak om te komen tot duurzame gedragsverandering als noodzakelijk en organiseert dat via de samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar. Zuid-Holland Bereikbaar richt zich zowel op het borgen van de bereikbaarheid (acceptabele hinder) én het bijdragen aan de mobiliteitstransitie (duurzame toekomstvaste gedragsverandering) in heel Zuid-Holland. De grootschalige werkzaamheden worden hierbij als triggers gebruikt om in te zetten op structurele gedragsverandering, in de vorm van onder andere een werkgeversaanpak en een logistieke aanpak. Daarnaast werkt Zuid-Holland Bereikbaar aan een gebiedsaanpak om te komen tot een integraal pakket aan maatregelen gericht op het beperken van de hinder als gevolg van werkzaamheden en het stimuleren van de mobiliteitstransitie. Dit draagt bij aan het duurzaam bereikbaar houden van onze groeiende regio. De MRDH steekt samen met de regiopartners in Zuid-Holland Bereikbaar in op een afspraak met het Rijk in het BO MIRT voor voldoende werkmiddelen voor structurele gedragsverandering. De gemeenten zullen direct worden betrokken bij de totstandkoming van een gebiedsaanpak cq. integraal maatregelpakket.

Vervoersautoriteit - Gebiedsontwikkeling metro-busstation

Met EBS en RET werken Nissewaard en MRDH samen aan een kwaliteitsimpuls van het metro-busstation. Deze ondersteunt ook de aantrekkelijkheid van het regionaal openbaar vervoer, juist in een tijd dat we de reiziger weer moeten terugwinnen om van de bus en metro gebruik te maken. Het aanpassen van het dak versterkt de totale gebiedsontwikkeling, kwaliteitsimpuls en kansen voor duurzaamheid (bijv. CO2- reductie door zonnepanelen). We zijn verheugd dat renovatie van het dak onderwerp van een pre-verkenning is. We gaan ervan uit dat op basis van de uitkomsten wij met u nadere afspraken gaan maken over hoe deze aanpassing op te nemen in de meerjarenbegroting.

Reactie algemeen bestuur

MRDH, gemeente Nissewaard RET en EBS werken goed samen aan de kwaliteitsimpuls van het metro-busstation. Hiervoor is voor het onderdeel Busstation 8 miljoen euro gereserveerd in het IPVa en wordt momenteel de aanvraag beoordeeld. Voor het onderdeel Metrostation (tevens 8 miljoen euro gereserveerd in het IPVa) wordt de aanvraag nu opgesteld en deze kan binnenkort in behandeling komen. Naar verwachting in het najaar kan er tot toekenning van subsidie worden overgegaan. Renovatie van het dak is nu inderdaad onderwerp van gezamenlijke studie. Of dit leidt tot opname in de meerjarenbegroting is ondermeer afhankelijk van de uitkomsten van deze studie en vraagt om aparte besluitvorming.

Economisch Vestigingsklimaat

De ontwerpbegroting van 2023 zien wij als voortzetting en logische doorontwikkeling van de ingeslagen weg. De wereld om ons heen verandert echter snel als gevolg van schaarse productiemiddelen, oplopende inkoopprijzen, inflatie, veranderende handelsrelaties, etc. De signalen van het aantal bedrijven dat moeite heeft het hoofd boven water te houden worden steeds sterker. Deels is dat het gevolg van de effecten van corona en het daaruit voortkomende wereldwijd

gevoerde beleid. Door de recent toegenomen geopolitieke spanningen is dat versterkt en nog complexer geworden. Dat stelt ons als regio voor de uitdaging om bijvoorbeeld de energietransitie te versnellen en om in te spelen op de digitaliseringsbehoefte van bedrijven en de onderwijsbehoefte om het bestaande en toekomstige arbeidskapitaal optimaal daarin mee te ontwikkelen.

Ook zien wij in Nissewaard en omgeving dat er, bovenop de clustering van dienstverlenende bedrijven aan het haven- en industrieelcomplex (zoals het in ontwikkeling zijnde Service Valley), mogelijk geanticipeerd moet worden op een ruimtevraag door veranderende productieketens als gevolg van de huidige spanningen. Met de recente ontwikkelingen erbij zal het niet verbazen dat Nissewaard blijft pleiten voor versterken en beter benutten van bestaande en nieuwe bedrijvenparken op Voorne-Putten. Gegeven de vele onzekerheden is het raadzaam om in de ontwerpbegroting ruimte te creëren om flexibel te kunnen zijn. Wij adviseren om niet bij voorbaat uit te sluiten dat dit impact kan hebben op de in de ontwerpbegroting voorgestelde doelstellingen en uitvoeringsagenda.

Reactie algemeen bestuur

Ruimte om te werken is een van de speerpunten van de huidige strategische agenda van de MRDH. Het versterken en beter benutten van bestaande en nieuwe bedrijvenparken in de regio is dan ook een belangrijke methode voor het bereiken van een balans tussen vraag en aanbod van bedrijventerreinen.

Net als u zijn wij van mening dat een flexibele begroting van belang is om in te kunnen spelen op actuele (externe) ontwikkelingen. De bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat bepaalt lopende het begrotingsjaar de exacte invulling van het programma Economisch vestigingsklimaat binnen de kaders van de vastgestelde begroting en kan daarmee goed rekening houden met de actualiteit. Samen met partners in de regio worden op dit moment de gevolgen van de oorlog in Oekraïne op de economie in Zuid-Holland in kaart gebracht. Op basis van die inventarisatie kan bekeken worden of en zo ja hoe de MRDH hierin een rol van betekenis kan spelen.

Pijnacker-Nootdorp

Opzet Ontwerpbegroting MRDH 2023

De Ontwerpbegroting MRDH 2023 is net als voorgaande jaren, helder en uitgebreid van opzet. De programmabegroting bevat veel informatie over de programma's en de samenwerkingsverbanden. Het is echter lastig om de samenhang tussen de verschillende activiteiten, projecten en samenwerkingen te zien. We geven u daarom in overweging om hiervoor een schematische weergave op te nemen of een infographic toe te voegen. Duidelijk is in ieder geval dat ook in 2023 veel activiteiten worden voortgezet dan wel ontplooid om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren en de economie te versterken.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur is blij met de complimenten over de heldere en uitgebreide opzet van de begroting. U geeft ook aan dat u het lastig vindt de samenhang tussen de verschillende begrotingsactiviteiten te zien. Op die samenhang gaan wij graag nader in. De begroting van de MRDH is opgezet langs de doelstellingen van de Strategische Agenda MRDH 2022. De Strategische Agenda bevat 13 doelstellingen op het gebied van het vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid. Deze 13 doelstellingen worden in drie begrotingsprogramma's verder uitgewerkt, waarbij een aantal doelstellingen in meerdere begrotingsprogramma's worden uitgewerkt:

Programma's MRDH begroting 2023

Doelstellingen Strategische Agenda MRDH 2022	Exploitatie verkeer en openbaar vervoer	Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer	Economisch vestigingsklimaat
Stimuleren van innovatie en economische groei			V
Verbeteren aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt			V
Ruimte om te werken			V
Stimuleren van het groengebruik en recreatie als vestigingsfactor			V
Goede digitale connectiviteit			V
Meer regionale samenwerking bij de energietransitie			V
Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen	V	V	
Verbetering kwaliteit en efficiency OV	V		
Betrouwbaar op weg	V	V	
Versnellen van innovatie in mobiliteit	V	V	
Minder CO2-uitstoot bij verkeer	V		
Vergroten verkeersveiligheid	V	V	
Samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties	V		V

Wij hebben dit schema toegevoegd aan hoofdstuk 1 van de MRDH begroting 2023. Omdat de Strategische Agenda momenteel wordt geactualiseerd, wat zeer waarschijnlijk ook nog consequenties zal gaan hebben voor de begroting 2023, vinden wij het nu niet het juiste moment om bovenstaande schematische weergave verder uit te werken in een infographic. Wij nemen uw opmerkingen verder ter harte en zullen hiermee rekening houden bij het opstellen van de komende Strategische Agenda en hieruit afgeleide begrotingen.

Verbinden van maatschappelijke vraagstukken van gemeenten aan oplossingen die startende bedrijven ontwikkelen

Zo zien we dat in het Programma Economisch Vestigingsklimaat meer focus komt te liggen op het verbinden van maatschappelijke vraagstukken van gemeenten aan oplossingen die startende bedrijven ontwikkelen. Wij vinden dit een goede ontwikkeling omdat het de koppeling tussen de regionale strategische opgaven en de innovatiekracht van de regio ten goede komt.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur bedankt de gemeente voor deze positieve reactie. Met het programma City of the Future konden veel start ups succesvol worden gekoppeld aan opgaven van gemeenten. Ook bij het vervolg op dit programma, Region of the Future, waarbij de nadruk nog meer zal liggen op de regionaal strategische opgaven in combinatie met technologische innovatie, wordt naar onze mening een duurzame basis gelegd voor verdere mogelijkheden om kosten te besparen voor gemeenten en een beter leefklimaat te scheppen voor de inwoners van deze regio.

Bekendheid mbo-hbo campussen

Ook is het goed om te zien dat de bekendheid van de MBO-HBO campussen wordt vergroot, waardoor bedrijven uit de regio de voordelen van de campussen zullen gaan ervaren.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur bedankt de gemeente voor deze positieve reactie. De mbo-hbo campussen in onze regio voorzien in de verbinding tussen onderwijs en arbeidsmarkt (bedrijfsleven). Ook de komende periode zal ingezet blijven worden op het versterken van deze campussen, waarvan het vergroten van de bekendheid bij het bedrijfsleven één van de opgaven is.

OV en corona

De Ontwerpbegroting MRDH 2023 is alweer de derde MRDH begroting die sinds de uitbraak van de COVID-pandemie is opgesteld. Vast staat dat de pandemie langjarig effect zal hebben op het OV in de MRDH. Er is sprake van een forse daling van de reizigersinkomsten. Dit is financieel problematisch voor de vervoersbedrijven, omdat zij binnen de MRDH opbrengstverantwoordelijk zijn. Vanaf 2020 zijn daarover afspraken gemaakt tussen het Rijk, de decentrale overheden en de vervoerders. Deze afspraken hebben geleid tot een Beschikbaarheidsvergoeding. Daarmee wordt tot september 2022 een groot deel van de kosten van de vervoerders vergoed. Er worden op dit moment gesprekken gevoerd over mogelijke verlenging van de aanvullende Rijksbijdrage aan het decentrale OV-systeem voor de periode daarna. Wij hebben grote waardering voor de inzet van de MRDH op dit vlak en het uitgebreide proces met communicatiemomenten voor de raden, adviescommissies, bestuurders en ambtenaren.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur is de gemeente erkentelijk voor de uitgesproken waardering.

Inmiddels is bekend dat het kabinet de extra financiële steun voor het OV verlengt tot eind 2022. Het kabinet wil vooralsnog vanaf 2023 geen financieel vangnet bieden voor het OV. Blijft het kabinet bij dit standpunt dan zullen de vervoerders niet om ingrijpende maatregelen heen kunnen. Afschalen van het OV met 20-30% zou een zeer onwenselijk maar reëel vooruitzicht zijn met grote gevolgen voor alle OV-reizigers. De reizigersaantallen stijgen inmiddels weer maar de reizigersopbrengsten komen naar verwachting pas richting 2025 weer op het oude niveau. Als het kabinet niet met een financieel vangnet tot 2025 over de brug komt dan kunnen we niet het OV leveren waar de samenleving om vraagt. Hierdoor wordt een vitale sector geen herstel geboden, terwijl extra inzet op duurzame mobiliteit urgenter is dan ooit. We hebben immers grote opgaven rond wonen, energie en bereikbaarheid en de regionale economie. Meer gebruik van trein, tram, metro en bus is daarvoor onmisbaar. Dus vroeger of later zal het kabinet toch weer moeten inzetten op groei van het OV. Maar de medewerkers en het materieel die je door afschaling van het OV kwijtraakt, zijn dan niet meteen weer beschikbaar. Door nu geen transitiemiddelen uit te trekken worden op korte termijn misschien beperkte besparingen bereikt maar voor komende kabinetten ontstaat daarmee een kostbare en onontkoombare opgave. Het Transitieprogramma OV en corona wordt in september/oktober 2022 herijkt. Is er dan nog geen zicht op extra ondersteuning van het Rijk dan zullen ingrijpende maatregelen genomen moeten worden om de opbrengstverantwoordelijke vervoerbedrijven het komend jaar uit de rode cijfers te houden. En dat is uiterst onwenselijk. De vervoerkundige maatregelen, die nodig zijn om de financiële gevolgen van corona op te vangen zijn tijdelijk van aard, zo is door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 24 maart 2021 bij het vaststellen van het regionale Transitieprogramma OV en corona besloten, maar zullen dus mogelijk gecontinueerd moeten worden in 2023 en 2024. De bestuurscommissie Vervoersautoriteit zal hier een besluit over moeten nemen.

In dit proces van herijken zullen opnieuw ook de gemeenteraden actief (via informatiebrieven, informatiesessies en via formele advisering in de adviescommissie Vervoersautoriteit) worden betrokken.

Onderzoek mogelijkheden financiering uit EU middelen

Uit de programmabegroting blijkt dat de MRDH en de 23 gemeenten met studies, verkenningen en projecten bezig zijn om de bereikbaarheid en de economische groei van de regio te versterken. 80% van de BDU-middelen (400 mln.) is jaarlijks nodig voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Hierdoor is voor investeringen op het gebied van verkeer en vervoer jaarlijks circa 20% (100 mln.) beschikbaar. Dit terwijl er voor de komende jaren forse investeringen nodig zijn voor onder meer metropolitane fietsroutes, ov-knooppunten, ov-verbindingen en de opwaardering van de metro en RandstadRail. Het is ook goed dat het Rijk

financieel bijdraagt aan deze projecten, zoals bijvoorbeeld met het Nationaal Groeifonds. We geven u in overweging om ook de mogelijkheden te onderzoeken van financiering uit EU-middelen en hiervoor ook capaciteit en middelen vrij te maken.

Reactie algemeen bestuur

De MRDH zoekt samen met partners (IQ/provincie) naar zoveel mogelijk opties voor mogelijke financiering van (boven)regionale projecten. De MRDH is bijvoorbeeld actief deelnemer van de werkgroep RAEF (Regionale afwegingskader Europese Fondsen). Doel van de werkgroep is om zoveel mogelijk middelen uit de nieuwe EU begrotingsperiode te benutten. De provincie houdt mede hiervoor een call kalender bij, waarin wordt aangegeven voor welke Europese fondsen er wanneer een aanvraag kan worden gegaan. In de werkgroep worden de kansen uit de call kalender besproken en waar mogelijk worden projecten aan een specifieke call gekoppeld. Hierbij wordt de inzet richting verschillende subsidieprogramma's zo goed mogelijk afgestemd, wat potentieel moet leiden tot meer middelen voor de regio en een hoger aantal gerealiseerde projecten.

Frequentieverhoging E-lijn

Ook maken wij uit de begroting op dat er in 2022 wordt gewerkt aan een studie die zich richt op frequentieverhoging van onder meer de E-lijn van de huidige 18 naar maximaal 24 diensten per uur. Deze studie wordt eind 2022 vastgesteld door de BCVA met ook een voorstel voor de bekostiging als onderdeel van de propositie voor het Groeifonds. In onze gemeente bevinden zich drie haltes van de E-lijn. Omdat we daarmee belang hebben bij een optimaal functionerende E-lijn, verzoeken wij u om ons actief te betrekken bij deze studie.

Reactie algemeen bestuur

Uw verzoek betreft het project metronet. Met dit project werken wij aan een frequentieverhoging op de E-lijn en de C-lijn op de middellange termijn. Het project zit in de uitwerkingsfase. Wij menen net als u dat een actieve betrokkenheid van uw gemeente bij dit project nodig is, wat wij met u organiseren.

Gedragsaanpak

Eén van de werkprogramma's van de MRDH is gedragsaanpak. Voor duurzame mobiliteit naar meer lopen, fietsen en ov-gebruik is gedragsverandering noodzakelijk. We vinden het jammer dat de MRDH (in samenwerking met Zuid-Holland Bereikbaar) de gedragsaanpak heeft ingebed in de aanpak van hinder als gevolg van de komende grootschalige onderhoudswerkzaamheden aan bruggen en werken. Maar ook indien er geen sprake is van hinder, moeten we met onze burgers en ondernemers in gesprek over een duurzamer mobiliteitsgedrag. Dit is immers nodig om de bereikbaarheid van de regio op peil te houden, zeker in het licht van de verstedelijkingsopgave. We pleiten daarom voor een bredere benadering en middelen vrij te maken in de begroting om gemeenten te ondersteunen bij deze gedragsopgave.

Reactie algemeen bestuur

Ook de MRDH ziet het belang van een gedragsaanpak om te komen tot duurzame gedragsverandering als noodzakelijk en organiseert dat via de samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar. Zuid-Holland Bereikbaar richt zich zowel op het borgen van de bereikbaarheid (acceptabele hinder) én het bijdragen aan de mobiliteitstransitie (duurzame toekomstvaste gedragsverandering) in heel Zuid-Holland. De grootschalige werkzaamheden worden hierbij als triggers gebruikt om in te zetten op structurele gedragsverandering, in de vorm van onder andere een werkgeversaanpak en een logistieke aanpak. Daarnaast werkt Zuid-Holland Bereikbaar aan een gebiedsaanpak om te komen tot een integraal pakket aan maatregelen gericht op het beperken van de hinder als gevolg van werkzaamheden en het stimuleren van de mobiliteitstransitie. Dit draagt bij aan het duurzaam bereikbaar houden van onze groeiende regio.

Actualisatie strategische agenda

De huidige meerjarenbegroting die loopt tot en met 2026 is sluitend. Het meerjarenbeeld van de beschikbare BDU middelen tot en met 2040 laat echter zien dat er maar beperkte investeringsruimte is voor alle projecten die nu nog in de verkenning- en planstudiefase zitten. Er is dus op dit moment onvoldoende financiële ruimte om alle ambities voor het verbeteren van de bereikbaarheid te kunnen realiseren. Concreet betekent dit dat er keuzes gemaakt moeten worden c.q.

prioriteiten moeten worden gesteld. De actualisatie van de strategische agenda zal een belangrijke rol spelen in het proces om deze keuzes te maken. Ook bij het vinden van ruimte om te werken speelt de actualisatie van de strategische agenda een rol. Ruimte is immers schaars en wordt geclaimd door verschillende ontwikkelingen op het gebied van economie, groen, wonen en energie. Omdat in de begroting niet staat aangegeven hoe de MRDH met gemeenten deze discussie gaan voeren met andere partijen zoals de provincie, geven wij u in overweging om deze discussie mee te nemen als punt van aandacht bij de actualisatie van de strategische agenda.

Reactie algemeen bestuur

Binnen de Strategische Agenda wordt de koers bepaald voor de komende 4 jaar en ook vooruit gekeken naar de (middel)lange termijn. Op dit moment laat het meerjarenbeeld zien dat er veel opgaven zijn om de bereikbaarheid te verbeteren en de ruimte inderdaad beperkt is. Eenzelfde beeld geldt voor werklocaties, en dan specifiek voor bedrijventerreinen. Om deze reden wordt de strategie werklocaties MRDH geactualiseerd, waarbij het gesprek met de gemeenten hierover en met andere partijen, zoals de provincie, kan worden gevoerd.
Wat betref de BDU, deze is de afgelopen jaren ook niet altijd meegegroeid met de inflatie en de opgave in deze regio. Daarom is de eerste prioriteit een goede lobby te hebben richting het Rijk voor meer BDU. Ten tweede, niet alle verkenningen worden een project, daarom zijn het nu nog verkenningen en kunnen er nog projecten ‘afvallen’. Tegelijkertijd zullen ook de komende jaren nog opgaven op ons afkomen waardoor het meerjarenbeeld, zonder extra BDU, onder druk staat.
In de Strategische agenda wordt, zoals u ook voorstelt, op deze thema’s ingegaan. Het actualiseren van de Strategische Agenda en dus ook de prioritering, wordt samen gedaan met de 23 gemeenten en wordt eind 2022 opgeleverd in concept.

Financiële risico’s huidige internationale situatie

De gemeenschappelijke regeling loopt financiële risico’s die verband houden met de huidige internationale situatie. Hier zijn met name twee zaken van belang, namelijk de sterk gestegen energieprijzen sinds vorig jaar augustus en de hogere kosten voor investeringen als gevolg van gestegen grondstofprijzen. Deze stijgingen zijn hoger dan de gebruikte indexatie. Wij willen graag dat de extra financiële risico’s en resultaten goed gemonitord worden en dat u eerst terugkomt bij de gemeenten als er keuzes gemaakt moeten worden en/of extra bijdrages aan de gemeenten gevraagd moeten worden.

Reactie algemeen bestuur

De huidige prijsstijgingen zullen geen effect hebben op de inwonerbijdrage die de gemeente in 2023 betaalt voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat. De reguliere indexering is reeds meegenomen in de voorliggende ontwerpbegroting. De werkelijke prijsstijgingen kennen mogelijk een na-ijl effect. Die mogelijke stijgingen zullen voor het eerst bij het opstellen van de begroting 2024 zichtbaar worden. Ook op die begroting zal opnieuw een zienswijzeprocedure van toepassing zijn. De begroting houdt rekening met een gelijkblijvende structurele inzet van middelen voor de exploitatie van het openbaar vervoer, waarbij rekening wordt gehouden met indexatie. In die zin wordt dus rekening gehouden met stijging van het kostenniveau. De gestegen grondstofprijzen zijn ook van invloed op de kosten voor het vervangingsonderhoud van het openbaar vervoer. Samen met de vervoerders monitoren we deze ontwikkeling en de effecten daarvan. Voor wat betreft de stijgende kosten van infrastructurele projecten wordt momenteel bij subsidieaanvragen geïnventariseerd of er een bovengemiddelde stijging is van onder andere de materiaalkosten voor aanleg van infrastructuur. In het najaar bezien we of dit consequenties heeft voor de begroting van het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.

Maatschappelijk verantwoord inkopen

Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI) is een effectieve wijze van inkopen om CO2- uitstoot, milieu-impact en grondstoffengebruik te helpen reduceren, om een inclusieve arbeidsmarkt te realiseren en om misstanden voor mens, dier en milieu aan te pakken in internationale ketens. Dit is door de rijksoverheid vastgelegd in de inkoopstrategie “Inkoop met impact”. Wij vragen u dan ook om jaarlijks in uw jaarverslag te verantwoorden over de maatschappelijke impact van uw inkoopbeleid.

Reactie algemeen bestuur

Het inkoopbeleid van de MRDH is gericht op samenwerking met gemeenten en vervoerders. Het inkoopbeleid kent daarvoor onder meer de volgende uitgangspunten:

1. MRDH neemt bij de bedrijfsvoering milieuaspecten in acht.
2. MRDH zal waar mogelijk bij opdrachten de betrokken ondernemer in contact brengen met arbeidsmarktregio van MRDH-gemeenten om die gemeenten en de ondernemer social return toe te laten voegen aan de opdracht.
3. MRDH zal waar mogelijk bij de selectie- en/of gunningcriteria voor een opdracht duurzaamheidscriteria opnemen.

De twee kerntaken van de MRDH, vervoer (OV en Verkeer) en economisch vestigingsklimaat, richten zich op een regionale duurzame ontwikkeling. De voornaamste werkzaamheid van MRDH is daarbij echter niet zelf in te kopen maar om gemeenten en vervoerders te stimuleren bij hun inkoop duurzaamheid mee te nemen. MRDH verleent voor die meer duurzame producten en diensten financiële middelen (subsidieverordening Vervoersautoriteit of Bijdrageregeling) aan vervoerders en gemeenten.

De maatschappelijke impact van MRDH zelf op inkoopgebied is dan ook beperkt, maar de indirecte invloed duidelijk merkbaar. In concessies gebeurt dat door als eis op te nemen dat de busvloot van een ondernemer uit elektrische voertuigen moet gaan bestaan. In het verkeer stimuleert MRDH de gemeenten met een verhoogde subsidie de aanleg van fietsroutes mogelijk te maken waardoor meer mensen de auto kunnen laten staan en de fiets als alternatief kunnen gaan gebruiken. De gemeenten ‘‘kopen’’ echter zelf de aannemer en de door hem gebruikte spullen in. In de bedrijfsvoering van MRDH zelf wordt relatief weinig ingekocht, waarbij het grootste deel van die inkoop dan ook nog bestaat uit de inhuur van personeel.

Hoewel MRDH duurzame inkoop natuurlijk beleidsmatig volledig onderschrijft, zijn het toch voornamelijk de partners van MRDH die voor de uitvoering moeten zorgdagen: gemeenten en vervoerders. Het zou aanvullende tijd en mankracht vergen om de maatschappelijke impact van het inkoopbeleid van MRDH in het jaarverslag op te nemen. MRDH zou dat immers moeten gaan meten bij voornamelijk gemeenten en vervoerders. Het kost wat ons betreft onevenredig veel tijd en energie van de diverse partners om een dergelijk jaarverslag te maken.

Tot slot

Wij gaan er vanuit u hiermee voldoende inzicht te hebben gegeven in onze visie op de ontwerpbegroting MRDH 2023 en zijn benieuwd naar uw reactie en verwerking van onze opmerkingen.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur dankt de gemeente Pijnacker-Nootdorp voor het delen van haar visie op de ontwerpbegroting. Wij hopen dat u zich kunt vinden in onze reacties.

Ridderkerk

Strategische agenda

De begroting 2023 loopt logischerwijs nog niet vooruit op de actualisatie van de Strategische Agenda. De actualisatie van de Strategische Agenda zal waarschijnlijk tot gevolg hebben dat ambities en integrale opgaven moeten worden geprioriteerd of bijgesteld. Ook hierover zullen wij door u worden geraadpleegd. De uitkomsten van dit traject zullen impact hebben op de begroting 2023. Deze kanttekening moet wat ons betreft bij deze begroting worden gemaakt. Wij zien graag dat er bij een volgende begroting meer focus wordt aangebracht op de ambities uit de nog vast te stellen Strategische Agenda. Daarbij staat de inzet op de twee kerntaken van de MRDH voor ons niet ter discussie.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur onderschrijft deze zienswijze. Vaststelling van de strategische agenda vindt in het voorjaar van 2023 plaats, nadat gemeenten hun zienswijzen hebben kunnen inbrengen. Dat moment komt later dan het moment waarop het algemeen bestuur de begroting 2023 dient vast te stellen. Dat moet namelijk vóór 15 september van dit jaar gebeuren, de uiterste datum voor het aanleveren van de MRDH begroting aan de toezichthouder, de provincie Zuid-Holland. De begroting 2023 zal later, en zoveel als mogelijk parallel aan de vaststelling van de nieuwe strategische agenda worden gewijzigd zodat de begroting voor het komend jaar gelijke pas houdt met de geactualiseerde strategische agenda. Dat betekent ook dat de focus die in de geactualiseerde strategische agenda wordt aangebracht, doorwerkt in de te wijzigen begroting 2023.

Steeds meer inzicht in meerjarenbeeld, inzet op bereikbaarheid hele regio

Wij vinden het prettig dat elke nieuwe begroting steeds meer inzicht geeft in wat ons betreft hét bestuurlijke financiële vraagstuk voor de MRDH: de ambities en de financiële krapte op de (middel)lange termijn en de noodzaak op keuzes te maken. Vooral de figuren op blz.10 in combinatie met blz. 66/67 geven dit inzicht. Deze informatie is wat ons betreft een goede basis voor het bestuurlijke gesprek in AB, Bestuurscommissies en gemeenteraden. De krapte lijkt vooral te ontstaan in de periode 2029 - 2039, door projecten die zich nu nog in de (pre-)verkenningsfase bevinden.

Reactie algemeen bestuur

Wij zijn blij dat de begroting u steeds meer inzicht geeft en dat u de informatie een goede basis acht voor het bestuurlijk gesprek in het algemeen bestuur, bestuurscommissies en gemeenteraden.

Voorkomen vervoersarmoede

Wij constateren dat momenteel de bereikbaarheid met fiets en OV achterblijft van gebieden buiten de grote steden en aan de buitengrenzen van de Metropoolregio. Terwijl deze bereikbaarheid essentieel is voor het leefmilieu en de duurzaamheid van de hele regio. Daarom roepen wij de MRDH op om ook in deze gebieden te blijven investeren in fiets, OV en verkeersveiligheid.

Door de verschraling van het regulier OV in de gebieden buiten de grote steden, wordt het belang van maatwerk vervoer steeds groter. Door deze keuze zijn de effecten daarvan wat ons betreft ook een verantwoordelijkheid van de MRDH. En de MRDH is daarmee dus ook mede verantwoordelijke voor de organisatie van het maatwerkvervoer. Wij roepen de MRDH nogmaals op om sterker op te treden als verantwoordelijke voor maatwerkvervoer: zowel voor de bekostiging als voor het opdrachtgeverschap. Gemeenten zijn minder toegerust voor een rol als OV-opdrachtgever. Versnipperd opdrachtgeverschap is, ook voor RET, niet efficiënt. Wij verzoeken u MRDH-breed het gesprek te voeren over de rollen en verantwoordelijkheden inzake maatwerkvervoer en dit punt op de agenda te zetten de komende periode.

Reactie algemeen bestuur

De MRDH biedt binnen diverse programma's subsidies aan waardoor gemeenten ieder jaar weer fietsprojecten kunnen realiseren, zoals de Metropolitane Fietsroutes, de actualisatie van het Regionaal Basisnetwerk Fiets, de Regionale Fietsagenda MRDH, knooppunten openbaar vervoer en het programma Kleine Projecten van het IPVa.

Ten aanzien van het aspect Verkeersveiligheid kunnen alle gemeenten aanspraak maken op een bijdrage uit het IPVa voor efficiënte (gedrags)maatregelen om de veiligheid te vergroten, wat ook een positief effect heeft op de bereikbaarheid.Vanuit de MRDH stimuleren en ondersteunen we daarnaast gemeenten bij het aanvragen van subsidie in het kader van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid Tranche 2 van het Rijk en verstrekken we een extra subsidie op goedgekeurde aanvragen.

Komende jaren is er in Ridderkerk sprake van een grote investering in het openbaar vervoer. Dat betreft de infrastructurele ontwikkeling en daarna de exploitatie van een R-netlijn tussen Rotterdam Zuidplein en de gemeente Ridderkerk

MRDH is verantwoordelijk voor het reguliere OV via de lopende concessies. Als gemeenten aanvullend vervoer wensen of regulier OV wegvalt, wordt gewerkt conform de in februari 2020 door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit vastgestelde beleidslijn Mmmove! 2020-2025 met daarin beleid over opdrachtgeverschap (bij de gemeente) en bekostiging van maatwerkvervoer (door gemeente en MRDH).

Het vinden van een andere, beter passende vervoersoplossing is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle betrokken partijen. Gemeenten zijn in de beste positie om binnen hun lokale context op zoek te gaan naar andere, beter passende vervoeroplossingen voor de reizigers. Mét actieve steun van de MRDH, bijvoorbeeld door het begeleiden van de gemeente met expertise. Vaak wordt met de zittende vervoerder een maatwerkvervoervoorziening uitgedacht maar dit hoeft niet. MRDH faciliteert een wens van de gemeente inzake maatwerk en nodigt de gemeenten uit het gesprek aan te gaan om de mogelijkheden en onmogelijkheden te bespreken.

Focus op Dutch Fresh Port

Dutch Fresh Port is een ontwikkeling die meerwaarde heeft voor de regio. Dutch Fresh Port is een samenwerkingsverband van de gemeenten Barendrecht, Ridderkerk en Rotterdam, de Provincie Zuid- Holland en het betrokken bedrijfsleven. Ruim honderd bedrijven op de bedrijventerreinen BT-Oost, Verenambacht en Nieuw Reijerwaard werken in dit samenwerkingsverband aan een (internationaal) toonaangevend, duurzaam en innovatief cluster in de AgroVersFood logistiek. De gemeente Ridderkerk is een belangrijke partner in deze ontwikkeling.

Dutch Fresh Port is een wereldspeler in groente en fruit én wereldwijd koploper in verslogistiek. Dutch Fresh Port draait op dit moment een omzet van 6 miljard euro per jaar en biedt werkgelegenheid aan ruim vierduizend medewerkers. De aanwas van (gerenommeerde) nieuwkomers zorgt voor een stijgende lijn in deze cijfers. Tot 2030 groeit de omzet naar 8 miljard euro en de werkgelegenheid naar zevenduizend medewerkers. Dutch Fresh Port is dus volop in beweging. We staan voor een lange termijn benadering waarin we ons focussen op het versterken van het AGF-cluster. Om dit te bereiken ondernemen we volop actie, bijvoorbeeld door aan te haken bij regionale en landelijke subsidies. Daarnaast verbinden we Dutch Fresh Port aan diverse (maatschappelijke) opgaven, zoals leefbaarheid, bereikbaarheid en de energietransitie.

Wij zijn al met de MRDH in gesprek over de ontwikkeling van Dutch Fresh Port. Wij ervaren het contact hierover overwegend als positief en kijken uit naar het verder uitbouwen hiervan. Wij nodigen u uit om met open vizier mee te denken hoe u vanuit uw twee kerntaken kunt bijdragen aan het versterken van deze ontwikkeling. Mogelijk past Dutch Fresh Port niet één op één op lopende programma's van de MRDH, maar wij zijn ervan overtuigd dat de ontwikkeling aansluit bij de hogere beleidsdoelen: een toekomstbestendig en vernieuwend cluster dat werkgelegenheid biedt en door innovatie in de logistiek bijdraagt aan groeivermogen, duurzame mobiliteit en bereikbaarheid.

Wij nodigen u uit om de ondersteuning te concretiseren die u aanbiedt bij de paragrafen 'samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon-/werklocaties'. U heeft het over de locatie Barendrecht; wij zien het als één samenhangende ontwikkeling van werken en wonen in Ridderkerk en Barendrecht. Daarnaast zien wij aanknopingspunten bij het programma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe). Hierin is logistiek een programmalijn, met focus op "logistieke relaties tussen Mainport en Greenport".

Reactie algemeen bestuur

Wij werken graag met u verder aan de integrale planvorming voor Dutch Fresh Port. Vanuit het MBO en HBO campusprogramma zal ook actief worden meegedacht over de aansluiting onderwijs en bedrijfsleven en wat daarvoor nodig is op het gebied van governance, campusinvulling, innovatie en bereikbaarheid.

Vanuit ons programma ketenmobiliteit zetten wij het gesprek over het knooppunt station Barendrecht graag voort. Op logistiek gebied zien wij ook de relatie met de programmalijn logistiek van MoVe, via de studie naar een ontwikkelprogramma voor verslogistiek en via de totstandkoming van een zogenaamde reeferhub in het DFP-gebied.
In het proces van de actualisatie van de Strategische Agenda concretiseren wij ons aanbod ten aanzien van OV-gerelateerde verstedelijking.

Onzekerheid over herstel reizigersaantallen: de pijn eerlijk verdelen

Door Corona is het gebruik van het OV sterk afgenomen. Dit heeft geen directe gevolgen voor de financiën van de MRDH, maar leidt voor de vervoerbedrijven tot substantieel lagere opbrengsten uit kaartverkoop. Onzeker zijn in welke mate en in welk tempo reizigersaantallen zich herstellen en in welke mate het Rijk steunpakketten beschikbaar blijft stellen. Dankzij de steunpakketten vallen de gevolgen voor het vervoersaanbod en de bereikbaarheid tot nu toe mee. We moeten echter rekening houden met versoberingen en met pijnlijke keuzes in het vervoersaanbod.

Wij roepen u op om de pijn eerlijk te verdelen tussen de gebieden en gemeenten in de Metropoolregio. Het ‘overeind houden’ van vervoerbedrijven is geen doel op zich, maar een randvoorwaarde om zoveel mogelijk plekken bereikbaar te houden. Met als nuance dat we ook geen lege bussen moeten laten rondrijden.

Reactie algemeen bestuur

Het kabinet wil vooralsnog vanaf 2023 geen financieel vangnet bieden voor het OV. Blijft het kabinet bij dit standpunt dan zullen de vervoerders niet om ingrijpende maatregelen heen kunnen. Afschalen van het OV met 20-30% zou een zeer onwenselijk maar reëel vooruitzicht zijn met grote gevolgen voor alle OV-reizigers. De reizigersaantallen stijgen inmiddels weer maar de reizigersopbrengsten komen naar verwachting pas richting 2025 weer op het oude niveau. Als het kabinet niet met een financieel vangnet tot 2025 over de brug komt dan kunnen we niet het OV leveren waar de samenleving om vraagt. Hierdoor wordt een vitale sector geen herstel geboden, terwijl extra inzet op duurzame mobiliteit urgenter is dan ooit. We hebben immers grote opgaven rond wonen, energie en bereikbaarheid en de regionale economie. Meer gebruik van trein, tram, metro en bus is daarvoor onmisbaar. Door nu geen transitiemiddelen uit te trekken worden op korte termijn misschien beperkte besparingen bereikt maar voor komende kabinetten ontstaat daarmee een kostbare en onontkoombare opgave. Het Transitieprogramma OV en corona wordt in september/oktober 2022 herijkt. Is er dan nog geen zicht op extra ondersteuning van het Rijk dan zullen ingrijpende maatregelen genomen moeten worden om de opbrengstverantwoordelijke vervoerbedrijven het komend jaar uit de rode cijfers te houden. En dat is uiterst onwenselijk. De vervoerkundige maatregelen, die nodig zijn om de financiële gevolgen van corona op te vangen zijn tijdelijk van aard, zo is door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 24 maart 2021 bij het vaststellen van het regionale Transitieprogramma OV en corona besloten, maar zullen dus mogelijk gecontinueerd moeten worden in 2023 en 2024. De bestuurscommissie Vervoersautoriteit zal hier een besluit over moeten nemen. In het proces van herijken van het transitieprogramma zullen opnieuw ook de gemeenteraden actief (via informatiebrieven, informatiesessies en via formele advisering in de adviescommissie Vervoersautoriteit) worden betrokken.

Zienswijze begrotingsjaarschijf 2022 v.w.b. infrastructurele doorstromingsmaatregelen uit het transitieprogramma OV en corona

U vraagt onze zienswijze over het overhevelen van € 21 miljoen van het programma Exploitatie naar het programma Infrastructuur. Wij kunnen ons op zich vinden in de argumentatie om te investeren en daarmee tegen lagere exploitatiekosten te blijven voorzien in bereikbaarheid. Wij constateren echter dat de voorgenomen investeringen zich concentreren in de grote steden (9 van de € 11 miljoen voor doorstroming is geconcentreerd in Rotterdam). Zoals wij hierboven aangeven is ook de bereikbaarheid van overige gemeenten een grote zorg en roepen u op hier aandacht aan te geven. Ook als gemeenten voor deze maatregelen geen cofinanciering kunnen opbrengen.

Reactie algemeen bestuur

Doorstroming van het OV is een onderwerp dat regiobreed speelt, onze inspanningen zijn dan ook gericht op reistijdwinst/ voorkomen reistijdverlies van het OV in de hele regio. De nu lopende OV-doorstromingsprojecten bevinden zich grotendeels in de grote steden, waar relatief veel uitdagingen op het gebied van doorstroming zijn. Aandacht in de hele regio blijft echter onze focus voor dit onderwerp, te meer omdat de reizigers zich door de hele regio bewegen.

Focus op HOV Ridderkerk

Het investeren in het HOV in Ridderkerk is een belangrijke en grote investering voor de gemeente. Wij zijn positief over de constructieve samenwerking die we voor dit dossier met de MRDH hebben en over de bestuurlijke afspraken die we hebben kunnen maken. Wij kijken uit naar voortzetting van deze samenwerking.

Reactie algemeen bestuur

Dank voor uw positieve reactie en net als u kijken wij uit naar de voortzetting van deze constructieve samenwerking.

Rijswijk

Programma Exploitatie & Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer

In december 2021 is in Rijswijk een nieuw mobiliteitsbeleid bestuurlijk vastgesteld, het Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040. We merken op dat er op inhoud veel raakvlakken zijn met de voorliggende begrotingsprogramma's en het meerjarenbeeld van de lange termijn bestedingen. Daar zien we de komende jaren enerzijds kansen voor synergie, anderzijds zien we ook een steeds grotere afhankelijkheid van specifieke uitkeringen van het Rijk (los van de Brede doeluitkering), waarover wij als regio (en indirect als stad) moeten concurreren met andere landsdelen. Tot 2030 lijkt er een grote claim te zijn op de bestedingsruimte en er zit nog veel in de planning tot 2040. We hebben begrepen dat de nieuwe strategische agenda die in ontwikkeling is, vertaald zal worden in tussentijdse wijziging van de begroting. Wij vragen u om een transparante set aan keuzes zodra dat aan de orde is. En vragen als gemeenteraad daarbij om naast rendementscriteria, nadrukkelijk ook criteria als ‘leefbaarheid’ mee te laten wegen.

Reactie algemeen bestuur

We onderschrijven de relatie tussen de maatschappelijke opgave die worden geschetst en de kerntaken van de MRDH. De genoemde maatschappelijke opgaven komen terug in de actualisatie van de Strategische Agenda en we zullen in de geactualiseerde Strategische Agenda aangeven hoe wij vanuit de kerntaken bijdragen aan die opgaven.

In december 2022 wordt de Strategische Agenda opgeleverd aan het algemeen bestuur ter besluitvorming en daarmee voor zienswijzen vrijgegeven. In de maanden daarvoor zullen diverse momenten zijn waar bestuurders en raadsleden een bijdrage kunnen leveren voor de totstandkoming op inhoud. In het voorjaar van 2023 wordt de Strategische Agenda definitief vastgesteld. De begroting 2023 zal later, en zoveel als mogelijk parallel aan de vaststelling van de nieuwe strategische agenda worden gewijzigd zodat de begroting voor het komend jaar gelijke pas houdt met de geactualiseerde strategische agenda.

Inzet Rijswijk

Ondanks deze onzekerheid over de bestedingsruimte blijft Rijswijk onverminderd inzetten op een aantal bekende en geplande investeringen zoals het “bovengronds ontwerp Beatrixlaan”, verkeersveilige schoolzones, iVRI's en het fietsnetwerk. Daarnaast zijn in Rijswijk nieuwe stevige gebiedsontwikkelingen in beeld waar mobiliteit en verstedelijking nauw samenhangen, die om investeringen zullen vragen. In dat kader vragen wij uw bijzondere aandacht en inzet in de vervolgstappen op de co-productie “*Handelingsperspectief OV knoop Rijswijk*”, waaruit blijkt hoe een goed functionerend station en OV knoop op het Eisenhowerplein randvoorwaardelijk is voor de gebiedsontwikkelingen.

Uit de teksten van het programma maken we op dat er in de exploitatie rekening gehouden wordt met inzet en advies vanuit de MRDH organisatie, om samen te werken aan (pre-)verkenningen en planuitwerkingen. Daarbij benadrukken we het belang van de gezamenlijke Verkenning Beatrixlaan fase 2, waarbij Rijswijk blijft inzetten op de realisatie van een tunnel. Daarnaast betrekken we de MRDH graag ook bij de Preverkenning OV knooppunt/Station Rijswijk, Rijswijks aandeel in Nationaal Toekomstbeeld Fiets en nieuwe deelmobiliteit & hub ontwikkelingen.

Reactie algemeen bestuur

MRDH is blij dat de gezamenlijk geleverde inzet bijdraagt aan de ontwikkelingen in Rijswijk. MRDH blijft graag inhoudelijk en procesmatig betrokken bij de genoemde projecten, die conform de vigerende regelingen in aanmerking kunnen komen voor de financiële bijdrage.

Herstel na coronacrisis en keuzes voor investeringen

We begrijpen dat 2023 waarschijnlijk grotendeels in het teken zal staan van het herstel na de coronacrisis en dat ambities en activiteiten in dat perspectief moeten worden gezien. Er is nog veel onzekerheid over de financiële consequenties van de coronacrisis voor de ambities van de MRDH. De verwachting is dat deze consequenties komend jaar duidelijker zullen worden en dat daarmee ook kan worden gesproken of, en zo ja in welke mate, dit effect gaat hebben op de voorgenomen investeringen van de MRDH. Vooralsnog gaat u ervan uit dat de investeringen zoals die voorgenomen zijn ook daadwerkelijk worden gedaan. Het viel ons op dat u deze “waarschuwing” in deze vorm plaatst bij het onderwerp “Verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen”? Is dat bewust ?

Daarnaast vragen wij u om een toelichting wanneer en hoe we in de GR dan tot keuzes moeten komen voor de investeringen ?
Inmiddels is bekend dat het kabinet niet bereid is na 2022 de beschikbaarheidsvergoeding door te zetten, noch bereid is om bij te dragen aan het herstel van het openbaar vervoer naar het niveau dat we voor de pandemie kenden, noch zal investeren in een groeiscenario. Wij zijn ongerust over de consequenties voor de regio en in onze eigen stad, met name als dit zou leiden tot het opheffen van meer haltes of verdere verschraling van het OV-aanbod. Wij steunen de onverminderde inzet om het Rijk in een andere beweging te krijgen. Tegelijkertijd verwachten we dat de MRDH de vervoerbedrijven stimuleert om proactief en creatief te zijn in het laten terugkeren van reizigers in het openbaar vervoer.

Indien nieuwe keuzes onvermijdelijk zijn, vinden we het uitermate belangrijk dat deze democratisch tot stand komen en transparant onderbouwd zijn. We hechten sterk aan een goede uitleg aan reizigers die door veranderingen gedupeerd worden en verwachten dat er door MRDH en de vervoerders zeer actief en persoonlijk gecommuniceerd wordt over alternatieve openbaar vervoer voorzieningen. Wij kunnen ons voorstellen dat u bewust een (groter) deel van de begroting apart zet voor communicatie over het OV na corona.

Reactie algemeen bestuur

Het is inderdaad een bewuste keuze om de effecten van de coronacrisis op te nemen bij deze doelstelling. De tekorten als gevolg van corona zijn substantieel. Dat kan in de praktijk betekenen dat investeringen, die zeker nodig zullen zijn gezien de voortgaande verstedelijking in onze regio, niet op het eerder geplande moment plaats kunnen vinden maar bijvoorbeeld op een later moment. Zoals aangegeven is dat afhankelijk van de ontwikkeling van het aantal reizigers en daarmee een adaptieve strategie.

Zoals u aangeeft wil het kabinet vooralsnog vanaf 2023 geen financieel vangnet bieden voor het OV. Blijft het kabinet bij dit standpunt dan zullen de vervoerders niet om ingrijpende maatregelen heen kunnen. Afschalen van het OV met 20-30% zou een zeer onwenselijk maar reëel vooruitzicht zijn met grote gevolgen voor alle OV-reizigers. De reizigersaantallen stijgen inmiddels weer maar de reizigersopbrengsten komen naar verwachting, zoals u ook aangeeft, pas richting 2025 weer op het oude niveau. Als het kabinet niet met een financieel vangnet tot 2025 over de brug komt dan kunnen we niet het OV leveren waar de samenleving om vraagt. Hierdoor wordt een vitale sector geen herstel geboden, terwijl extra inzet op duurzame mobiliteit urgenter is dan ooit. We hebben immers grote opgaven rond wonen, energie en bereikbaarheid en de regionale economie. Meer gebruik van trein, tram, metro en bus is daarvoor onmisbaar. Door nu geen transitiemiddelen uit te trekken worden op korte termijn misschien beperkte besparingen bereikt maar voor komende kabinetten ontstaat daarmee een kostbare en onontkoombare opgave.

Het Transitieprogramma OV en corona wordt in september/oktober 2022 herijkt. Is er dan nog geen zicht op extra ondersteuning van het Rijk dan zullen ingrijpende maatregelen genomen moeten worden om de opbrengstverantwoordelijke vervoerbedrijven het komend jaar uit de rode cijfers te houden. En dat is uiterst onwenselijk.

In dit proces van herijken zullen opnieuw ook de gemeenteraden actief (via informatiebrieven, informatiesessies en via formele advisering in de adviescommissie Vervoersautoriteit) worden betrokken. Communicatie van de maatregelen en het effect hiervan op de reiziger naar aanleiding van het herijkingsproces is daarbij zoals u aangeeft van groot belang.

Binnen de Strategische Agenda wordt de koers bepaald voor de komende 4 jaar en ook vooruit gekeken naar de (middel)lange termijn. Op dit moment laat het meerjarenbeeld zien dat er veel opgaven zijn om de bereikbaarheid te verbeteren en de ruimte inderdaad beperkt is. Wat betref de BDU, deze is de afgelopen jaren ook niet altijd meegegroeid met de inflatie en de opgave in deze regio. Daarom is de eerste prioriteit een goede lobby te hebben richting het Rijk voor meer BDU. Ten tweede, niet alle verkenningen worden een project, daarom zijn het nu nog verkenningen en kunnen er nog projecten 'afvallen'. Tegelijkertijd zullen ook de komende jaren nog opgaven op ons afkomen waardoor het meerjarenbeeld, zonder extra BDU, onder druk staat. In de Strategische agenda wordt op deze thema's ingegaan. Het actualiseren van de Strategische Agenda en dus ook de prioritering, wordt samen gedaan met de 23 gemeenten en wordt eind 2022 opgeleverd in concept.

Infrastructurele doorstroommaatregelen Transitieprogramma (jaarschijf 2022)

De overheveling van maatregelen "doorstroming en ketenmobiliteit" uit het Transitieprogramma, vinden wij een begrijpelijke keuze, en daar hebben wij financieel technisch geen opmerkingen op. Wel geven wij u mee dat we daar ruimte zien voor investeringen in het optimaliseren van het OV knooppunt Station Rijswijk.

Reactie algemeen bestuur

We zijn hierover met u in gesprek over de mogelijkheden.

Programma Economisch Vestigingsklimaat

De MRDH zet zich in om de economische vernieuwing samen met partners zoals onderwijs- en kennisinstellingen te versnellen.

De begroting voor het programma Economisch Vestigingsklimaat is opgezet langs de doelstellingen voor het vernieuwen van de economie uit de Strategische Agenda MRDH. Rijswijk ziet in de Strategische Agenda een goede aansluiting met de eigen speerpunten, bijvoorbeeld in het stimuleren van innovatie; het verbeteren van de aansluiting onderwijs-arbeidsmarkt en samenwerking bij en energietransitie. Dit vindt zijn beslag in onder ander de campusontwikkeling Kesslerpark rondom het Rijswijk Centre for Sustainable Energy en andere transformaties van de werkgebieden Plaspoelpolder en Havengebied.

Tegelijkertijd zien wij ook nieuwe economische uitdagingen voor ondernemers ontstaan na de coronacrisis en t.a.v. bijvoorbeeld new economy ruimtevragers zoals 'flitsbezorgers'. Aandacht en coördinatie vanuit MRDH, zodat gemeenten met elkaar in gesprek blijven en zijn voor het delen van kennis en over harmonisatie van maatregelen, is ook hier noodzakelijk.

De aanpak van deze doelstellingen ontwikkelt zich jaarlijks. MRDH volgt de belangrijkste economische en maatschappelijke trends en luistert naar de wensen van de regiogemeenten. MRDH levert een goede bijdrage aan het economisch vestigingsklimaat van de regio en vanuit Rijswijk sluiten we in 2022/2023 daar graag ook weer bij aan. Vanuit het programma Economisch Vestigingsklimaat hebben we geen verdere opmerkingen.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur is de gemeente erkentelijk voor deze zienswijze. Het is goed om te zien dat de gemeentelijke speerpunten veel aanknopingspunten hebben voor samenwerking binnen MRDH verband.

De focus van regionaal beleid is gericht op het realiseren en behouden van vitale centrumgebieden en in lijn met provinciaal detailhandelbeleid. Regelgeving is niet altijd van toepassing op nieuwe ontwikkelingen en er ontstaat in sommige gevallen zelfs geheel nieuwe jurisprudentie, zoals in het geval van flitsbezorging. Hierdoor zal naast regionale afstemming ook regelmatig kennisdeling worden georganiseerd ten behoeve van het handelingsperspectief van een gemeente.

De MRDH is al geruime tijd betrokken bij de ontwikkelingen op Kesslerpark. In het verleden bij het coördineren van de regionale werkgroep en op dit moment bij de campusontwikkeling en de vorming van de Energy Cave en bijbehorend informatie en educatiecentrum. Ook de komende periode blijven wij hier graag bij betrokken en verkennen we gezamenlijk waar de MRDH een bijdrage kan leveren aan de ontwikkeling hiervan.

Ontwerpbegroting houdt rekening met uitgangspunten uit de kaderbrief

Aangezien er in de Ontwerpbegroting 2023 rekening is gehouden met de uitgangspunten uit de kaderbrief, die is verzonden vanuit de deelnemende gemeenten aan de gemeenschappelijke regelingen, hebben wij op de financiële paragrafen geen verdere op- of aanmerkingen. Dat geldt ook voor het ontwerp Beleidsnota reserves, voorzieningen en fondsen MRDH 2023.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur dankt de gemeente voor deze positieve reactie.

Financiële risico's huidige international situatie

De GR loopt financiële risico's die verband houden met de huidige internationale situatie. Hier zijn met name twee zaken van belang, namelijk de sterk gestegen energieprijzen sinds vorig jaar augustus en de hogere kosten voor investeringen als gevolg van gestegen grondstofprijzen. Deze stijgingen zijn hoger dan de gebruikte indexatie. Wij willen graag dat de extra financiële risico's en resultaten goed gemonitord worden en dat u eerst terugkomt bij de gemeenten als er keuzes gemaakt moeten worden en/of extra bijdrages aan de gemeenten gevraagd moeten worden.

Reactie algemeen bestuur

De begroting houdt rekening met een gelijkblijvende structurele inzet van middelen voor de exploitatie van het openbaar vervoer, waarbij rekening wordt gehouden met indexatie. In die zin wordt dus rekening gehouden met stijging van het kostenniveau. De gestegen grondstofprijzen zijn ook van invloed op de kosten voor het vervangingsonderhoud van het openbaar vervoer. Samen met de vervoerders monitoren we deze ontwikkeling en de effecten daarvan. Voor wat betreft de stijgende kosten van infrastructurele projecten wordt momenteel bij subsidieaanvragen geïnventariseerd of er een bovengemiddelde stijging is van onder andere de materiaalkosten voor aanleg van infrastructuur. In het najaar bezien we of dit consequenties heeft voor de begroting van het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer. De huidige prijsstijgingen zullen geen effect hebben op de inwonerbijdrage die de gemeente in 2023 betaalt voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat. De reguliere indexering is reeds meegenomen in de voorliggende ontwerpbegroting. De werkelijke prijsstijgingen kennen mogelijk een na-ijl effect. Die mogelijke stijgingen zullen voor het eerst bij het opstellen van de begroting 2024 zichtbaar worden. Ook op die begroting zal opnieuw een zienswijzeprocedure van toepassing zijn.

Tot slot

Wij vertrouwen op een goede samenwerking bij het realiseren van onze ambities op het gebied van economie, verstedelijking en bereikbaarheid voor Rijswijk en de regio.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur dankt de gemeente voor haar zienswijze. Wij werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio.

Rotterdam

Algemeen

De ontwerpbegroting geeft een helder overzicht van ambities en activiteiten van de MRDH en geeft geen aanleiding voor het maken van opmerkingen over structuur of leesbaarheid. Voor wat betreft de inhoudelijke basis voor de begroting geldt dat nu nog wordt uitgegaan van de Strategische Agenda 2022. Deze agenda zal dit jaar – met nauwe betrokkenheid van de gemeenteraden van de 23 aangesloten gemeenten – worden geactualiseerd. Deze actualisatie is voor ons het moment om meer inhoudelijk van gedachten te wisselen over koers en prioriteiten van de MRDH.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur bedankt de gemeente Rotterdam voor de positieve reactie op de ontwerpbegroting. In december 2022 wordt de Strategische Agenda opgeleverd aan het algemeen bestuur ter besluitvorming en daarmee voor zienswijzen vrijgegeven. In de maanden daarvoor zullen diverse momenten zijn waar bestuurders en raadsleden een bijdrage kunnen leveren voor de totstandkoming op inhoud. In het voorjaar van 2023 wordt de Strategische Agenda definitief vastgesteld.

Investeringsruimte onder druk

De ontwerpbegroting gaat uit van een goeddeels gelijkblijvende structurele inzet van middelen voor de exploitatie van het openbaar vervoer ten opzichte van de MRDH begroting 2022 – en daarmee van een investeringsruimte van ca. €100 miljoen per jaar. Met dat uitgangspunt gaan wij binnen de MRDH graag in gesprek over de verdere invulling van de programma's en de te behalen doelen. De investeringsruimte stond al onder druk en biedt alleen ruimte aan de nu al bij de MRDH bekende investeringen. De schade aan de OV-exploitatie als gevolg van de Covidcrisis maakt het toekomstbeeld niet gunstiger. Dit verhoudt zich slecht tot de investeringen in openbaar vervoer en knooppuntontwikkeling die noodzakelijk zijn om verstedelijking mogelijk te maken. Rotterdam wil zich daarom samen met de MRDH blijven inspannen voor verhoging van de BDU-uitkering door het Rijk.

Reactie algemeen bestuur

Dank voor de zienswijze en we onderschrijven de opmerkingen. We herkennen de financiële opgave en uitdagingen.

Het kabinet wil vooralsnog vanaf 2023 geen financieel vangnet bieden voor het OV. Blijft het kabinet bij dit standpunt dan zullen de vervoerders niet om ingrijpende maatregelen heen kunnen. Afschalen van het OV met 20-30% zou een zeer onwenselijk maar reëel vooruitzicht zijn met grote gevolgen voor alle OV-reizigers. De reizigersaantallen stijgen inmiddels weer maar de reizigersopbrengsten komen naar verwachting pas richting 2025 weer op het oude niveau. Als het kabinet niet met een financieel vangnet tot 2025 over de brug komt dan kunnen we niet het OV leveren waar de samenleving om vraagt. Hierdoor wordt een vitale sector geen herstel geboden, terwijl extra inzet op duurzame mobiliteit urgenter is dan ooit. We hebben immers grote opgaven rond wonen, energie en bereikbaarheid en de regionale economie. Meer gebruik van trein, tram, metro en bus is daarvoor onmisbaar. Door nu geen transitiemiddelen uit te trekken worden op korte termijn misschien beperkte besparingen bereikt maar voor komende kabinetten ontstaat daarmee een kostbare en onontkoombare opgave. Het Transitieprogramma OV en corona wordt in september/oktober 2022 herijkt. Is er dan nog geen zicht op extra ondersteuning van het Rijk dan zullen ingrijpende maatregelen genomen moeten worden om de opbrengstverantwoordelijke vervoerbedrijven het komend jaar uit de rode cijfers te houden. En dat is uiterst onwenselijk. De vervoerkundige maatregelen, die nodig zijn om de financiële gevolgen van corona op te vangen zijn tijdelijk van aard, zo is door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 24 maart 2021 bij het vaststellen van het regionale Transitieprogramma OV en corona besloten, maar zullen dus mogelijk gecontinueerd moeten worden in 2023 en 2024. De bestuurscommissie Vervoersautoriteit zal hier een besluit over moeten nemen.

In de gesprekken met het Rijk brengen we de steeds meer onder druk staande investeringsruimte continu onder de aandacht en we trekken daarbij graag gezamenlijk met elkaar op.

Inwonerbijdrage economisch vestigingsklimaat

We stellen vast dat de inwonerbijdrage ook dit jaar weer op de gebruikelijke, afgesproken manier wordt geïndexeerd en kunnen daar met de geboden toelichting mee instemmen.

Reactie algemeen bestuur

Dank voor uw instemming.

Begrotingsjaarschijf 2022 voor wat betreft infrastructurele doorstromingsmaatregelen uit het Transitieprogramma OV en corona

Het Transitieprogramma OV en corona wordt gebudgetteerd vanuit het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer. De maatregelen op het gebied van doorstroming en ketenmobiliteit uit het transitieprogramma betreffen infrastructurele maatregelen. Het budget daarvoor bevindt zich thans in het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer en dient te worden overgeheveld naar het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer. De besluitvorming over deze overheveling is voorbehouden aan het algemeen bestuur en zienswijzeplichtig. Omdat dit mede de begrotingsjaarschijf 2022 betreft, wordt voor deze jaarschijf ook een zienswijze uitgevraagd, naast de zienswijze op de ontwerp begroting 2023.
Het gaat daarbij voor doorstromingsmaatregelen om een bedrag van € 11 miljoen voor de periode 2022-2024, waarvan € 3.650.000 betrekking heeft op de begrotingsjaarschijf 2022. Het budget voor ketenmobiliteit bedraagt € 10 miljoen en is voor een deel verwerkt in de begrotingsjaarschijven 2023-2026 (€ 6 miljoen). De overige € 4 miljoen is voorzien voor de begrotingsjaren 2027-2030. Het betreft hier een technische uitwerking van eerder genomen besluiten waarmee we kunnen instemmen.

Reactie algemeen bestuur

Dank voor uw instemming.

Schiedam heeft geen zienswijze ingediend

Vlaardingen

Instemming op hoofdlijnen

In uw aanbiedingsbrief van 23 maart 2022 nodigt u ons uit om onze zienswijzen kenbaar te maken op de ontwerpbegroting 2023 en de meerjarenbegroting 2024-2026. Wij komen graag aan uw verzoek tegemoet. We hebben gelukkig de Coronacrisis en alle beperkingen die de Pandemie als gevolg had grotendeels achter ons kunnen laten. Het licht van het einde van de tunnel hebben we inmiddels voorzichtig bereikt. De MRDH heeft snel en adequaat gehandeld ten tijde van de Coronacrisis en dat doet ons deugd. Het is goed om te weten dat de gemeente Vlaardingen onderdeel is van een slagvaardigde en adequaat handelende regio.

Wij stemmen op hoofdlijnen in met de concept-ontwerp-begroting en het meerjarenbeleid 2024-2026. De begroting vormt sinds 2017 tevens het jaarlijks werkplan. Ten aanzien van de inhoud van de begrotingen geven wij een drietal punten mee:
- Benut het volle potentieel van de Metropoolregio
- Vervoersautoriteit
- Economisch vestigingsklimaat.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur bedankt de gemeente voor deze positieve reactie en instemming met de ontwerpbegroting op hoofdlijnen.

Benut het volle potentieel van de metropoolregio

Vlaardingen werkt de aankomende jaren aan een leefbare stad en richt zich hierbij op wonen, veiligheid, onderwijs en het sociaal domein. Opgaven die ook in regionaal en zelfs bovenregionaal verband spelen. Dit doen wij op basis van ons Herstelplan, hier staan de focuspunten in, waarmee wij een duurzame gezonde begroting nastreven.
Deze opgaven komen samen op het schaalniveau van de regio, waar ze met elkaar concurreren om de schaarse ruimte. Deze concurrentie nemen we ook waar binnen de MRDH-regio. Wij zien hierin een trend dat investeringen veelal landen rondom in de 'Oude Lijn'. Zo zetten we met de Groeiagenda Zuid-Holland in op investeringen in en direct langs de as van de Oude lijn. Enerzijds snappen wij deze keuze, de Oude Lijn wordt gekenmerkt door hoogstedelijk gebied en door een hoge dichtheid van inwoners en bedrijven. Anderzijds zien we ook dat vooralsnog nog weinig wordt gekeken naar investeringen in de waarden van de gebieden die niet direct bij de Oude Lijn zijn aangesloten. Dit terwijl juist de verbinding via de Hoekse Lijn en het havengebied voor de Waterweggemeenten een belangrijke zijtak en aanvoerlijn van de Oude Lijn is. Een eenzijdige focus op de Oude Lijn leidt op den duur tot een scheve centrum-periferieverhouding. Uiteraard moet het merendeel van investeringen landen waar zij het grootste economische effect hebben. Dit straalt op een positieve manier af op de hele regio. Wij roepen de MRDH wel op om de kansen van gebieden buiten deze as te verzilveren door de MRDHregio als één grote metropolitane agglomeratie te blijven bezien. De kracht van de MRDH-regio is dat met 23 gemeenten in een grote agglomeratie alles te bieden hebben: hoogstedelijke centra met sterke economische dragers en kennisinstellingen als "ruggengraat" en suburbane en landelijke gebieden met unieke woonkwaliteiten en voldoende ruimte voor natuur en recreatie- wat elders in de regio schaars is.

Reactie algemeen bestuur

De hernieuwde oproep om het volle potentieel van de metropoolregio te benutten, deelt het bestuur van de MRDH nog steeds met de gemeente Vlaardingen. De strategische agenda van de MRDH en Groeiagenda Zuid-Holland, een samenwerking van maar liefst 80 regionale overheden, kennisinstellingen en bedrijven waaronder de MRDH laat zien dat de metropoolregio serieus werk maakt van het vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid.

De inzet van de MRDH is gericht op het héle gebied. De ontwikkeling van campussen in Brielle, Vlaardingen, Westland en Zoetermeer zijn hier een goed voorbeeld van. Evenals de aanleg van de Hoekse Lijn en het programma Nieuw Waterland in het kader van de Balkenburgverbinding. Maar ook duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid kennen een regiobrede aanpak. Het is de ambitie van de MRDH om op het totale gebiedsprogramma MoVe en dus ook voor de gebiedsuitwerkingen Voorne-Putten en Westland investeringen vanuit het Nationaal Groeifonds, vanuit BO MIRT of andere middelen te realiseren. De erkenning van de lijn Leiden-Dordrecht door het Groeifonds is een mooie stap.

Tegelijkertijd zijn de gebieden buiten de centrale as voor onze metropoolregio zeer belangrijk en die kansen moeten we benutten. De Schaalsprong van het OV (de ruggengraat èn de ribben) is voor onze regio belangrijk. De MRDH heeft daarbij extra aandacht voor de projecten die voor de MRDH van belang zijn. Dit zijn de regionale OV verbindingen en knooppunten. Om die reden vragen wij continu aandacht voor de toevoerlijnen (metro en tram) naar de centrale lijn. O.a. via de Verstedelijkings-alliantie en bij het programma MoVe. Een van die lijnen is de Hoekse Lijn waar we in 2020 met partners gewerkt hebben aan ontwikkelkansen. Vanuit dat perspectief werken 6 overheden nu verder aan ontwikkellocaties. Deze samenwerking zien wij als zeer kansrijk om te komen tot een regionale en integrale gebiedsontwikkeling tussen Schiedam en Hoek van Holland.

Vervoersautoriteit

De Hoekse Lijn als ruggengraat van het openbaar vervoer in onze stad speelt een belangrijke rol in het bereikbaar houden van onze regio. We willen onze verstedelijkingsopgave zoveel mogelijk concentreren rond de metrostations, zodat er optimaal gebruik gemaakt van worden van het openbaar vervoer. Vlaardingen hecht er waarde aan, de revitalisering van haar bedrijventerreinen voort te zetten, om door 'schoon, heel en vooral veilig' goed gebruik van de terreinen te stimuleren en te ontwikkelen. Wij doen dit in samenwerking met ons goed georganiseerde bedrijfsleven. Wij waarderen de inzet van de MRDH hierop, en hopen dat dit leidt tot een gezamenlijke visie op de kansen en mogelijkheden van de hoekse lijn voor de regio.
Wij waarderen de samenwerking die er binnen de MRDH op het gebied van de Vervoersautoriteit is. Het is prettig om terug te kunnen vallen op regiopartners die net als Vlaardingen het doel hebben om de regio zo goed mogelijk bereikbaar te houden. Dat kan via de auto, via het Openbaar Vervoer, via de fiets of met

personenvervoer over water middels de waterbus. Vooral voor fietsverkeer heeft Vlaardingen de afgelopen periode aandacht gevraagd. Wij blijven hierin graag samenwerken met de MRDH en benutten daarvoor ook graag het Investeringsprogramma Vervoersautoriteit om de fietsbereikbaarheid in Vlaardingen te verbeteren. Daarnaast blijven wij aandacht vragen voor een goede verbinding van personenvervoer over water met aansluiting voor de hele breedte van de regio.

Reactie algemeen bestuur

Dank voor uw waardering. Wij werken voor de verstedelijkingsopgave graag met u verder, samen met de Hoekse Lijn Partners. We hechten veel waarde aan een goede balans in ruimte voor wonen, werken en voorzieningen.
De MRDH biedt binnen diverse programma's subsidies aan waardoor gemeenten ieder jaar weer fietsprojecten kunnen realiseren, zoals de Metropolitane Fietsroutes, de actualisatie van het Regionaal Basisnetwerk Fiets, de Regionale Fietsagenda MRDH, knooppunten openbaar vervoer en het programma Kleine Projecten van het IPVa.
Er is in de vorige bestuursperiode een zorgvuldige aanbestedingsprocedure van het personenvervoer over water (looptijd 15 jaar) met de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam afgerond met als conclusie dat er vooralsnog uit het oogpunt van parallelliteit met bestaand goed functionerend openbaar vervoer (metro Hoekse Lijn) geen financieel vitaal publiek personenvervoer over water te organiseren is in Vlaardingen.

Vervoersautoriteit – OV en corona

Ook het Openbaar Vervoer verdient aandacht. Het OV heeft vanwege de Coronacrisis de afgelopen jaar zware financiële klappen moeten incasseren. De financiële opgave die er ligt is groot, net zo als de opgave om reizigers terug te winnen. Wij waarderen de manier waarop de MRDH ten tijde van Corona in dit dossier heeft opgetreden. Ook de wijze waarop de gemeenten hierbij zijn betrokken wordt zeer gewaardeerd. Wij zien er naar uit om gezamenlijk de schouders te zetten onder het herstel van het OV in de MRDH.

Reactie algemeen bestuur

Wij danken u voor uw uitgesproken waardering. Zoals u aangeeft is de financiële opgave groot.
Het kabinet wil vooralsnog vanaf 2023 geen financieel vangnet bieden voor het OV. Blijft het kabinet bij dit standpunt dan zullen de vervoerders niet om ingrijpende maatregelen heen kunnen. Afschalen van het OV met 20-30% zou een zeer onwenselijk maar reëel vooruitzicht zijn met grote gevolgen voor alle OV-reizigers. De reizigersaantallen stijgen inmiddels weer maar de reizigersopbrengsten komen naar verwachting, zoals u ook aangeeft, pas richting 2025 weer op het oude niveau. Als het kabinet niet met een financieel vangnet tot 2025 over de brug komt dan kunnen we niet het OV leveren waar de samenleving om vraagt. Hierdoor wordt een vitale sector geen herstel geboden, terwijl extra inzet op duurzame mobiliteit urgenter is dan ooit. We hebben immers grote opgaven rond wonen, energie en bereikbaarheid en de regionale economie. Meer gebruik van trein, tram, metro en bus is daarvoor onmisbaar. Door nu geen transitiemiddelen uit te trekken worden op korte termijn misschien beperkte besparingen bereikt maar voor komende kabinetten ontstaat daarmee een kostbare en onontkoombare opgave.

Het Transitieprogramma OV en corona wordt in september/oktober 2022 herijkt. Is er dan nog geen zicht op extra ondersteuning van het Rijk dan zullen ingrijpende maatregelen genomen moeten worden om de opbrengstverantwoordelijke vervoerbedrijven het komend jaar uit de rode cijfers te houden. En dat is uiterst onwenselijk. De vervoerkundige maatregelen, die nodig zijn om de financiële gevolgen van corona op te vangen zijn tijdelijk van aard, zo is door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 24 maart 2021 bij het vaststellen van het regionale Transitieprogramma OV en corona besloten, maar zullen dus mogelijk gecontinueerd moeten worden in 2023 en 2024. De bestuurscommissie Vervoersautoriteit zal hier een besluit over moeten nemen.
In dit proces van herijken zullen opnieuw ook de gemeenteraden actief (via informatiebrieven, informatiesessies en via formele advisering in de adviescommissie Vervoersautoriteit) worden betrokken.

Economisch vestigingsklimaat

Op het gebied van Economisch vestigingsklimaat is de gemeente Vlaardingen aangesloten bij de werkgroep werklocaties. Daarnaast zijn we enthousiast en actief deelnemer in de werkgroep campusontwikkeling. Ook zijn we actief aangesloten bij het thema vrijetijdseconomie.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur dankt de gemeente voor deze constructieve reactie. De MRDH hecht veel waarde aan de input van de gemeenten om er voor te zorgen dat het voor onze inwoners aantrekkelijk blijft om in de regio te wonen, werken en recreëren.

Economisch vestigingsklimaat – aansluiting onderwijs arbeidsmarkt

De ambities en doelstellingen in het programma Economisch Vestigingsklimaat rondom aansluiting onderwijsarbeidsmarkt ondersteunen wij van harte. Lokaal en met ondersteuning van de MRDH is de afgelopen jaren vorm gegeven aan de Food Innovatie Academy (FIA). De FIA in onze gemeente groeit gestaag verder. Ambities zijn er in Vlaardingen ook. Verder doorgroeien naar de gewenste leerling-aantallen (120 per jaar), doorontwikkeling van de FIA als ontmoetingsplaats en ontwikkeling van de hoogbouw (FIA Fase 2), met onder meer een grondstoffenplein om jeugd al doende kennis te laten maken met de wereld van voeding. Ook plaats voor startups, spin-offs, nieuwe partners of huisvesting voor bijvoorbeeld studenten behoren tot de mogelijkheden die onderzocht worden. De MRDH heeft de Food Innovation Academy altijd gesteund en wij rekenen er op dat ze dat blijft doen om de FIA tot haar volle potentie te laten groeien.

De Zorg Innovatie Academie (ZIA) is regionaal van betekenis en in de huidige situatie nog relevanter geworden. Niet alleen voor het verbeteren van de aansluiting onderwijs en arbeidsmarkt, maar ook voor stimuleren van (technologische) innovatie in de zorg. Wij willen een aanpak ontwikkelen, die inspeelt op actuele maatschappelijke vraagstukken binnen de regio, zoals vergrijzing, minder intramurale zorg, bieden van betekenisvol onderwijs in echte situaties (leerwerkplaatsen), de inwoner centraal stellen door samenwerking tussen zorgsectoren. Ondertussen is een samenwerkingsverband gerealiseerd met 10 partijen waaronder zorginstellingen, onderwijsinstellingen en gemeenten. Samen met hen is een visie en een plan van aanpak opgesteld. Dit heeft geleid tot toekenning van een subsidie door het Regionaal Investeringsfonds. Deze wordt vooral ingezet om het (zorg-)onderwijs te vernieuwen en beter aan te laten sluiten op de Zorg-arbeidsmarkt. Verder hebben we een aantal activiteiten gekozen, waar de partners het meer met elkaar samenwerken in de praktijk verder vorm kunnen geven. De vele raakvlakken en gemeenschappelijke doelen bieden veel mogelijkheden voor efficiencywinst. Wij zoeken daarbij samenwerking met Maassluis, Schiedam, Nissewaard en Rotterdam. Zeker met onze buurgemeente Maassluis en Schiedam zien wij het belang in van een intensievere samenwerking op een aantal punten (o.a.. Leven Lang Ontwikkelen). Wij willen de MRDH een bijdrage vragen voor het verder ontwikkelen van het samenwerkingsverband en haar activiteiten.

Reactie algemeen bestuur

De Food Innovation Academy is een mooi voorbeeld van het type campus dat wij als MRDH ondersteunen. Een plek waar onderwijs en bedrijfsleven samenkomen om op een innovatieve manier studenten en werkend personeel op te leiden voor de banen van de toekomst. Wij ondersteunen deze campus daarom al jaren en denken graag mee over de vervolgstappen qua ontwikkeling en invulling maatschappelijk belang.

We zijn nauw betrokken bij de ontwikkeling van de de ZIA~~)~~. De afgelopen maanden hebben wij actief onze bijdrage geleverd voor het concretiseren van de planvorming van deze nieuwe campus en we blijven meedenken in de ontwikkeling en is er een financiële bijdrage geleverd voor het LLO project va de ZIA dat als bouwsteen dient voor de te ontwikkelen campus. De zorg is een sector waarin goed en voldoende opgeleid personeel cruciaal is, wij zien dan ook het belang van deze campus. Wij hechten daarbij veel waarde aan regionale samenwerking en afstemming, omdat er meerdere initiatieven binnen deze sector in de regio zijn (zoals de ZIA). Verder verkennen wij graag gezamenlijk de mogelijkheden voor campusfinanciering vanuit de MRDH voor dit initiatief, binnen de bestaande begroting. Ook kan op het gebied van technologische innovatie in de zorg mogelijk een link gelegd worden met het Innovatieprogramma Zorgtechnologie.

Economisch vestigingsklimaat – vrijetijdseconomie

Op het thema vrijetijdseconomie is veel energie, deskundige ondersteuning vanuit de NBTC en wordt dit thema met input van de gemeenten vormgegeven. Een mooi voorbeeld van hoe we vanuit een doelstelling gezamenlijk optrekken in de uitwerking. Toerisme is belangrijk voor de draagkracht van het gebied. Vlaardingen heeft in dat opzicht veel te bieden, o.a. vanuit historisch perspectief met het ontstaan van Holland. Groen en recreatie dragen ook bij aan de leefbaarheid, zoals de Broekpolder en het Krabbepark dat in ontwikkeling is. Deze houden het gebied met al zijn tegenstellingen in balans.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur dankt de gemeente voor deze constructieve reactie. De MRDH hecht veel waarde aan de input van de gemeenten om er voor te zorgen dat het voor onze inwoners aantrekkelijk blijft om in de regio te recreëren.

In het algemeen bestuur is brede overeenstemming over het belang van groenblauw voor onze regio. De primaire verantwoordelijkheid voor dit beleidsterrein ligt bij de provincie Zuid-Holland. De MRDH zal daarom bij de provincie Zuid-Holland aandringen op het hernieuwd oppakken van haar verantwoordelijkheden op het gebied van groenblauw, waaronder de structurele bekostiging van de groenblauwe leefomgeving. In de geactualiseerde Strategische Agenda zullen voorstellen worden gedaan voor het verbeteren van de bereikbaarheid van groen en recreatie in de metropoolregio.

Tot slot

Kortom, wij werken graag mee aan meer welvaart en welzijn voor onze inwoners en zien dat graag verwerkt in het werkplan en in een vertaling in de proposities voor de regio en het MIRT. Tenslotte gaan wij graag verder in gesprek over de regeling voor de ontwikkeling voor campussen. Wij kijken uit naar een verdere continuering van onze samenwerking

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur dankt de gemeente voor haar zienswijze op de begroting en verwijst naar de overige reacties op uw zienswijzen. Wij werken graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio.

Wassenaar

De Begrotingsjaarschijf 2022

Wassenaar onderschrijft het belang van vervoersbedrijven en de specifieke aandacht die sinds het uitbreken van de coronapandemie in 2020 naar hen uitgaat. Ook al is er inmiddels niet meer sprake van een crisissituatie, het ov is nog niet terug op het oude niveau en heeft daarom extra ondersteuning nodig. Wassenaar vindt dit van groot belang, aangezien we een belangrijke rol weggelegd zien voor het openbaar vervoer in onze gezamenlijke opgaven rondom woningbouw, duurzaamheid en leefbaarheid. Door meer in te zetten op openbaar vervoer en fietsverbindingen neemt het autogebruik af. Daarmee verminderen we de CO2-uitstoot, neemt de druk op het wegennet af en houden we meer ruimte over voor woningen en groen. Zo werken we aan duurzame mobiliteit met meer aandacht voor de gezonde leefomgeving.

Momenteel wordt het Transitieprogramma ov en corona gebudgetteerd vanuit het programma Exploitatie verkeer en vervoer. Aangezien de maatregelen op het gebied van doorstroming en ketenmobiliteit uit het Transitieprogramma infrastructurele maatregelen betreffen, wordt voorgesteld – voor de juiste verantwoording – om het budget over te hevelen naar het programma Infrastructuur verkeer en vervoer. Het betreft hier een technische wijziging die geen invloed heft op de invulling van de steun. Wassenaar stemt daarom in met dit voorstel.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur dankt de gemeente voor deze instemmende zienswijze.

Instemming ontwerpbegroting 2023

De MRDH verhoogt de inwonerbijdrage voor het Economisch Vestigingsklimaat volgens de gebruikelijke procedure. Na bijraming past de Ontwerpbegroting MRDH 2023 binnen de gemeentelijke begroting. De gemeente Wassenaar staat achter de keuzes die worden voorgesteld in de Ontwerpbegroting en deze kan daarom op onze instemming rekenen.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur dankt de gemeente voor deze instemmende zienswijze.

Transitie N44

Een voorbeeld hiervan kan gevonden worden in de opvolging van de verkennende studie die is gedaan naar de toekomst van de N44 in het regionale netwerk. Zoals in de projectomschrijving staat opgeschreven, toonde de studie aan dat de doorstroming op de N44 in de spits niet voldoet aan de normen die de MRDH stelt, zowel in de huidige als in de toekomstige situatie. Bovendien vormt de weg een ecologische barrière in de groenverbinding van de kust bij Wassenaar tot aan het Groene Hart en werkt het een goede bereikbaarheid van het vele groen in Wassenaar tegen. Maatregelen voor verkeersveiligheid, milieuhinder, mobiliteitsmanagement en barrièrewerking worden op basis van de eerste verkenning verder onderzocht en geconcretiseerd. Over de planning en bijdrage hiervoor van de MRDH is nog niks opgenomen in de Begroting. Wassenaar waardeert de inzet van de MRDH, maar hoopt tegelijkertijd ook op een meer proactieve inzet. Zeker met de doelstellingen die zijn opgenomen in het landelijke coalitieakkoord op het gebied van duurzame mobiliteit en de mobiliteitstransitie, hopen we onze samenwerking in de transitie van de N44 te kunnen intensiveren. De verschoven landelijke focus op het gebied van mobiliteit die terug te lezen is in het regeerakkoord, ziet Wassenaar graag ook meer terug in de strategische agenda en groeiagenda.

Reactie algemeen bestuur

De verkennende studie naar de toekomst van de N44 in het regionale netwerk is uitgevoerd. Het gezamenlijk vaststellen van de conclusies van de studie is nog niet afgerond. Daar waar de afronding leidt tot concrete projecten met subsidiemogelijkheden van de MRDH volgt opname in het investeringsprogramma verkeer en vervoer (IPVA) en de begroting.

Ambities borging leefbaarheid en leefkwaliteit scherper formuleren

Wassenaar waardeert de wijze waarop de MRDH vanuit het economisch vestigingsklimaat en de vervoersautoriteit steeds nadrukkelijker de verbinding legt met die leefomgeving en daarmee met leefbaarheid en leefkwaliteit. Door te investeren in de leefbaarheid, investeren we in de regio. Door nieuw groen te ontwikkelen, het bestaande groen in de regio te beschermen en al het groen goed te beheren en op een duurzame wijze in verbinding te brengen, waarborgen we de leefbaarheid en daarmee de aantrekkelijkheid van onze regio. Met het vele en hoogwaardige groen speelt Wassenaar hierin een belangrijke rol als poort naar de Hollandse Duinen. We zijn enthousiast over de studie die is gedaan naar de bekostiging van groen en blauw en benadrukken de noodzaak om wat nu op papier is uitgezocht in de praktijk te gaan toetsen.

In het traject voor de nieuwe Strategische Agenda zal worden gesproken over de manier waarop groen en blauw integraler kunnen worden meegenomen in het werk van de MRDH. Wassenaar moedigt deze ontwikkeling van harte aan. Leefbaarheid en de gezonde, groen-blauwe leefomgeving zijn immers geen onderwerpen die op zichzelf staan. Ze zijn onderdeel van alle ruimtelijke ontwikkelingen in een gebied en dienen om die reden ook in samenhang meegenomen te worden. Bovendien kan het verbeteren van de leefbaarheid en het investeren in de groene leefomgeving ook bijdragen aan het aanpakken van de stikstofproblematiek. Momenteel zijn er geen regionale samenwerkingsverbanden op het gebied van groen en blauw. Het is essentieel dat dat gat wordt gedicht.

De doelen die voor groen en blauw staan opgenomen in de Begroting sluiten echter nog onvoldoende aan op deze denkrichting. Onder doelstelling 2.3.1.5. *Stimuleren van het groengebruik en recreatie als vestigingsfactor*, staat geschreven:
• Ondersteunen van gemeenten die werken aan de kansen en mogelijkheden in onze regio
op het gebied van vrijetijdseconomie, zowel met projectbijdragen als ook door middel van

netwerkvorming en kennisdeling.
• Faciliteren en ondersteunen van het regionale netwerk Vrijetijdseconomie en de Bestuurlijke Tafel Groen Blauwe Leefomgeving.
• Verbinden van het regionale netwerk Vrijetijdseconomie en de Bestuurlijke Tafel Groen Blauwe Leefomgeving.
• Verbinden van vrijetijdseconomie met andere werkterreinen zoals recreatief fietsen, bereikbaarheid plekken, digitalisering en vitale binnensteden.
• Opnemen van groene- en blauwe kwaliteit in de integrale ontwikkelplannen voor verstedelijking.

Wassenaar is van mening dat de ambities op het gebied van borging van de leefbaarheid en leefkwaliteit een stuk scherper geformuleerd kunnen worden. De MRDH kan hier een meer proactieve rol in nemen, in plaats van enkel de faciliterende rol die nu wordt voorgesteld. De nadruk ligt nu bovendien op recreatie en te weinig op de bredere leefbaarheid. Ook de relatie met mobiliteit wordt nu niet gelegd, terwijl dit integraal met elkaar verbonden is.

Groene gebieden zijn schaars en waardevol in onze dichtbevolkte provincie, die ook nog eens voor een grote verstedelijkingsopgave staat. Natuur en groen dragen bij aan de leefbaarheid van onze provincie en daarmee aan de aantrekkelijkheid. Het in balans op laten gaan van verstedelijking en leefbaarheid resulteert in het versterken van de agglomeratiekracht en concurrentiepositie. Door te investeren in leefbaarheid, investeren we in het verdienvermogen en de ontwikkeling van onze regio. Wassenaar vervult hierin een unieke rol. Gelegen tussen de dichtbevolkte Haagse en Leidse regio vormt Wassenaar de groene achtertuin om in op te laden. We bieden de regio ruimte om te ademen en blijven dat in de toekomst ook graag doen.

Samen werken we aan een dynamische, aantrekkelijke en leefbare metropoolregio. We kijken uit naar onze samenwerking in de nieuwe raadsperiode, waarin we betrokken het Wassenaarse geluid zullen laten klinken voor de doorontwikkeling van onze mooie regio.

Reactie algemeen bestuur

Het is zeker van belang om verstedelijking en leefbaarheid in balans op te laten gaan. Het is voor de hele regio van belang dat er voldoende plekken zijn om te recreëren en van het landschap te genieten. In het algemeen bestuur is brede overeenstemming over het belang van groenblauw voor onze regio. De primaire verantwoordelijkheid voor dit beleidsterrein ligt bij de provincie Zuid-Holland. De MRDH zal daarom bij de provincie Zuid-Holland aandringen op het hernieuwd oppakken van haar verantwoordelijkheden op het gebied van groenblauw, waaronder de structurele bekostiging van de groenblauwe leefomgeving. In de geactualiseerde Strategische Agenda zullen voorstellen worden gedaan voor het verbeteren van de bereikbaarheid van groen en recreatie in de metropoolregio.

Westland

Gezamenlijk optrekken heeft meerwaarde

Als gemeente Westland willen we allereerst benadrukken dat we de samenwerking waarderen in de MRDH. We merken dat het gezamenlijk optrekken op belangrijke onderwerpen als openbaar vervoer (OV), economie en verkeer meerwaarde heeft. Door de handen ineens te slaan, kennis uit te wisselen en gezamenlijke doelen te formuleren, versterken we de regio. Als gemeente Westland dragen wij hier graag aan bij en zullen ook de komende periode weer vol inzetten op een goede samenwerking.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur dankt u voor uw positieve reactie en werkt graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio.

HOV verkenning

Voor de bereikbaarheid en het verder versterken van de economische aantrekkelijkheid van Westland vragen we al langere tijd aandacht voor betere (H)OV-verbindingen van onze gemeente. Daar zijn de afgelopen periode zowel ambtelijk als bestuurlijk goede gesprekken over gevoerd. We zijn verheugd dat in de ontwerpbegroting ruime aandacht is voor dit onderwerp en de HOV-verkenning zo duidelijk is opgenomen. Onze wens voor de toekomst hierbij is op termijn een lightrailverbinding naar het Westland.

Reactie algemeen bestuur

De eerste verkenning voor het HOV in Westland is in de bestuurscomissie Vervoersautoriteit besproken op 15 december jl., daarin is besloten om de voorkeursvariant van Bus Rapid Transit (BRT) verder te onderzoeken en uit te werken. Mocht het ruimtelijk-economisch perspectief voor Westland, in samenspraak met de provincie, dusdanig wijzigen, dan kan opnieuw bekeken worden wat de best passende HOV-oplossing voor de toekomst is.

Mobiliteit is meer dan OV

Wat betreft mobiliteit zijn we positief over het versnellen van het OV. Tegelijkertijd willen we benadrukken dat mobiliteit meer is dan OV. In het kader van de Greenport vragen we in het bijzonder aandacht voor transport, de agrologistiek. De Greenport is gebaat bij een goede bereikbaarheid en doorstroming van de regio. Daarnaast vinden we het belangrijk dat duurzaamheidsinnovaties op het gebied van transport aandacht krijgen. Met innovaties op het gebied van elektrisch rijden en de rol van waterstof in transport, kunnen we werken aan schoner en duurzamer vervoer.

Reactie algemeen bestuur

Binnen de gebiedsuitwerking Westland wordt gewerkt (door Westland, Den Haag, PZH en MRDH) aan het verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied. Dus naast de HOV-verkenning. Recent hebben we afspraken gemaakt over een pakket aan maatregelen op het gebied van ruimte en mobiliteit, fiets en ketenmobiliteit, een werkgeversaanpak en slimme logistiek. Deze maatregelen zijn ook bedoeld om het transport beter te laten doorrijden. We zitten nu in de fase van discussie over de ruimtelijke uitgangspunten. Na overeenkomst over de gebiedsontwikkeling, zullen partijen in de regio verder gaan met de resterende opgave op de weg.

We onderschrijven de aandacht voor transport, agrologistiek en duurzaamheid. Vanuit het Programma Duurzame mobiliteit ontwikkelen en delen we kennis met de gemeenten voor de verduurzaming van logistiek, zie https://mrdh.nl/verduurzaming-logistiek. Via de Regionale Agenda Zero Emissie Stadslogistiek (RAZES) ontplooien we initiatieven in de regio. Daarbij gaat het niet alleen om het stimuleren van schoner vervoer, maar ook om minder vervoer (meer efficiëntie).

Focus op de kerntaken

We merken op dat er een verbreding plaats lijkt te vinden van de MRDH-kerntaken. We vragen ons af of zaken als vrijetijdseconomie en de groen/blauwe tafel in lijn liggen met de oorspronkelijke kerntaken. Om alle stevige ambities en doelen die we als MRDH hebben de komende jaren uit te voeren, zou wat ons betreft een verbreding van taken minder voor de hand liggen. We zien graag juist een focus op de kerntaken van de MRDH, dit zou bijvoorbeeld in de nieuwe Strategische Agenda uitgewerkt kunnen worden. Daarin zou het versterken van het economisch vestigingsklimaat meer scherpte moeten krijgen. Wanneer er sprake is van uitdijende taken, is het voor ons van belang dat die pas onderdeel van de MRDH kunnen zijn als nieuwe taken eerst langs de gemeenteraden zijn geweest en zij daar een keuze over hebben kunnen maken.

Reactie algemeen bestuur

De MRDH voert al haar activiteiten uit vanuit haar twee kerntaken verkeer en vervoer en economisch vestigingsklimaat. Bij de actualisatie van de strategische agenda is de inzet om binnen het programma Economisch Vestigingsklimaat meer focus aan te brengen. Hierdoor wordt de impact voor de inwoners van de metropoolregio groter. Een uitbreiding van kerntaken is op dit moment dan ook niet aan de orde.

Financiering grotere projecten samen met kleinere projecten

De MRDH staat voor een grote opgave op zowel het vlak van mobiliteit als economisch vestigingsklimaat. Binnen elke gemeente vinden grotere en kleinere projecten plaats die daaraan bijdragen. Het bestuur van MRDH bepaalt samen de verdeling van de financiering hiervoor. Om efficiënt te werken, stellen wij voor dat financiering van de grotere projecten ook kleinere projecten op hetzelfde thema in bijvoorbeeld naburige gemeenten ten goede komt. Zo krijgen projecten in de regel een bovenlokale, regionale waarde.

Reactie algemeen bestuur

Projecten waaraan de MRDH een bijdrage of subsidie verstrekt dragen bij aan de regionale doelstellingen van de MRDH. Voor kleine projecten op het gebied van het verbeteren van de bereikbaarheid is jaarlijks € 30 miljoen beschikbaar. Alle aan de MRDH deelnemende gemeenten kunnen projectvoorstellen indienen voor een subsidie. De subsidieaanvragen worden getoetst aan de geldende subsidievoorwaarden. Daarnaast kunnen alle aan de MRDH deelnemende gemeenten projectvoorstellen indienen die voldoen aan de doelstellingen voor de versterking van het economisch vestigingsklimaat en die een regionaal effect hebben. Hiervoor is de Bijdrageregeling versterking economisch vestigingsklimaat de grondslag.

Tot slot

Samengevat, we kunnen ons vinden in de ontwerpbegroting waarbij we verheugd zijn over de passages omtrent de HOV-verbinding, dragen als Westland graag bij aan de samenwerking in de MRDH, zien graag meer aandacht voor de (duurzame) agrologistiek en willen focus op de kerntaken waarbij het versterken van het economisch vestigingsklimaat aangescherpt moet worden.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur dankt u voor uw zienswijze en werkt graag met u en de overige MRDH-gemeenten verder samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid en het vernieuwen van de economie van de regio. Wij verwijzen verder naar de beantwoording van uw zienswijze.

Westvoorne

Instemming op hoofdlijnen

De ontwerpbegroting 2023 omvat conform de voorschriften een beleidsbegroting en een financiële begroting. De beleidsbegroting fungeert tevens als werkplan 2023. Onze zienswijze op de begroting betreft daarom zowel een inhoudelijke als een financiële zienswijze.
De begroting is vastgesteld conform de vastgestelde kaders. Wij stemmen op hoofdlijnen in met de geschetste inhoudelijke en financiële opgaven voor 2023.

Deze zienswijze is opgesteld in onderlinge afstemming tussen de gemeenten Brielle, Hellevoetsluis en Westvoorne. Zoals bekend zullen onze gemeenten fuseren per 1 januari 2023.

<u>Financieel</u>
De begroting is vastgesteld conform de vastgestelde kaders. Wij stemmen op hoofdlijnen in met de geschetste financiële opgaven voor 2023.

<u>Inhoudelijk</u>
De begroting is vastgesteld conform de vastgestelde kaders. Wij stemmen op hoofdlijnen in met de geschetste inhoudelijke opgaven voor 2023. Wel vragen wij expliciet en blijvende aandacht voor een goede balans binnen de drie programma's in inhoud en investeringen over het geheel van de metropoolregio Rotterdam-Den Haag.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur bedankt de gemeente voor de instemming op hoofdlijnen. Uw expliciete oproep om blijvende aandacht voor een goede balans binnen de drie programma's in inhoud en investeringen over het geheel van de metropoolregio Rotterdam-Den Haag onderschrijven wij. Wij verwijzen hiervoor naar onze reacties op uw overige zienswijzen in dit kader.

Aansluiting bij de Toekomstvisie Voorne aan Zee 2035

Wij herkennen in de beleidsbegroting 2023 de uitgangspunten van de strategische agenda MRDH 2022. Die sluiten voor een groot deel aan bij de thema's die centraal staan in onze Toekomstvisie Voorne aan Zee, te weten:
- Het landschap centraal
- Vitale en sociale dorpen en wijken
- Werken en ondernemen stimuleren en ondersteunen
- Samen duurzaam.

Natuurlijk is dat niet vreemd: de meeste gemeentelijke opgaven zijn gemeente-overstijgend. Daarom willen we ook als Voorne aan Zee met de andere gemeenten binnen de MRDH samenwerken aan de grote opgaven en transities. Als Voorne aan Zee – met 73.000 inwoners - zijn wij straks een krachtiger partner voor de regio. Wij hebben daarbij een eigenstandige kwaliteit als landelijke en recreatieve gemeente. Die kwaliteit zetten wij graag in voor het belang van de gehele metropoolregio Rotterdam-Den Haag. Daarbij vragen wij aandacht voor met name onze bereikbaarheidsopgave, zowel in de onderlinge verbinding tussen de kernen van Voorne(-Putten) als de bereikbaarheid naar de rest van de MRDH. Samen met u willen wij zoeken naar adequate, duurzame en innovatieve mobiliteitsoplossingen waarbij wij ook het vervoer over water willen betrekken.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur dankt de gemeente voor deze constructieve reactie en werkt graag samen met de hele regio, waaronder met de toekomstige gemeente Voorne aan Zee, aan de bereikbaarheidsopgave. Deze bereikbaarheidsopgave betreft de gehele metropoolregio MRDH. De inzet van de MRDH is gericht op het héle gebied. Het programma duurzame mobiliteit kent dan ook een regiobrede aanpak.
Het is de ambitie van de MRDH om op het totale gebiedsprogramma MoVe en dus ook voor de Gebiedsuitwerking Aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam investeringen vanuit het Nationaal Groeifonds, vanuit BO MIRT of andere middelen te realiseren.

Vanuit de Gebiedsuitwerking is onderzocht wat de meest adequate oplossingen zijn voor de bereikbaarheid en we zetten in op afspraken met het Rijk in het najaar 2022 tijdens het BO MIRT. De maatregelen dragen met name bij aan een verminderde kwetsbaarheid van de bereikbaarheid door extra capaciteit. Daarom blijven we ook graag daarna, in de verdergaande ambities om ook de robuustheid te versterken, samenwerken op dat punt.

Strategische agenda

De begroting 2023 is opgesteld op basis van de strategische agenda MRDH 2022. De Strategische agenda wordt op dit moment geactualiseerd. Wij hebben goede nota genomen van het feit dat de begroting 2023 in het voorjaar van 2023 waarschijnlijk zal worden aangepast aan de uitgangspunten van de Strategische agenda 2025.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur onderschrijft deze zienswijze.

Gevolgen coronacrisis

Dit is de derde begroting van de MRDH die sinds de uitbraak van corona is opgesteld. Bij het opstellen van deze begroting was nog niet duidelijk of de aanvullende Rijksbijdrage aan het decentrale OV-systeem voor de periode na augustus 2022 zou worden verlengd. Ondertussen is bekend dat deze

steunmaatregel wordt verlengd tot eind 2022 maar dat er geen zekerheid wordt geboden voor de jaren erna. Naar verwachting zal de kaartverkoop pas richting 2025 weer op het oude niveau zijn. Voor 2023 kan dit leiden tot 20-30% minder OV. U geeft aan dat wellicht pijnlijke keuzes moeten worden gemaakt. Wij vragen u te bewaken dat bestaande OV-lijnen niet permanent verdwijnen (dus t.z.t. weer kunnen opschalen) en dat naast de effecten op de exploitatie van het OV ook het effect op de leefbaarheid van het ommeland een belangrijke wegingsfactor is bij het maken van die keuzes. Voor inwoners van Voorne aan Zee i.o. zijn er – ook gezien de afstanden tussen de kernen - weinig alternatieven voor het busvervoer. Inwoners zijn daarvan afhankelijk voor het bereiken van voorzieningen (onderwijs, winkelcentra) en/of werk.

Reactie algemeen bestuur

Het klopt dat het kabinet vooralsnog vanaf 2023 geen financieel vangnet biedt voor het openbaar vervoer. Blijft het kabinet bij dit standpunt dan zullen de vervoerders niet om ingrijpende maatregelen heen kunnen. Afschalen van het OV met 20-30% zou een zeer onwenselijk maar reëel vooruitzicht zijn met grote gevolgen voor alle OV-reizigers. De reizigersaantallen stijgen inmiddels weer maar de reizigersopbrengsten komen naar verwachting pas richting 2025 weer op het oude niveau. Als het kabinet niet met een financieel vangnet tot 2025 over de brug komt dan kunnen we niet het OV leveren waar de samenleving om vraagt. Hierdoor wordt een vitale sector geen herstel geboden, terwijl extra inzet op duurzame mobiliteit urgenter is dan ooit. We hebben immers grote opgaven rond wonen, energie en bereikbaarheid en de regionale economie. Meer gebruik van trein, tram, metro en bus is daarvoor onmisbaar. Door nu geen transitiemiddelen uit te trekken worden op korte termijn misschien beperkte besparingen bereikt maar voor komende kabinetten ontstaat daarmee een kostbare en onontkoombare opgave. Het Transitieprogramma OV en corona wordt in september/oktober 2022 herijkt. Is er dan nog geen zicht op extra ondersteuning van het Rijk dan zullen ingrijpende maatregelen genomen moeten worden om de opbrengstverantwoordelijke vervoerbedrijven het komend jaar uit de rode cijfers te houden. En dat is uiterst onwenselijk. De vervoerkundige maatregelen, die nodig zijn om de financiële gevolgen van corona op te vangen zijn tijdelijk van aard, zo is door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 24 maart 2021 bij het vaststellen van het regionale Transitieprogramma OV en corona besloten, maar zullen dus mogelijk gecontinueerd moeten worden in 2023 en 2024. De bestuurscommissie Vervoersautoriteit zal hier een besluit over moeten nemen. In het proces van herijken van het transitieprogramma zullen opnieuw ook de gemeenteraden actief (via informatiebrieven, informatiesessies en via formele advisering in de adviescommissie Vervoersautoriteit) worden betrokken.

Programma Exploitatie Verkeer en Openbaar vervoer – bereikbaarheid landelijke en recreatieve gebieden

Wij vragen expliciet en blijvende aandacht voor bereikbaarheid en mobiliteit in en naar de meer landelijke en recreatieve gebieden binnen de metropoolregio. Wij hebben in de afgelopen (corona) jaren gezien dat de behoefte aan verbinding tussen stedelijk en meer landelijk gebied, en tussen werk en ontspanning steeds belangrijker is geworden. Waar de afgelopen jaren de focus van de MRDH met name lag op economische groei, zien wij gelukkig steeds meer aandacht voor groen en blauw als randvoorwaarden voor economische versterking. Wij verwachten dat ook bij de actualisatie van de Strategische agenda terug te zien.

Versterking van de agglomeratiekracht en concurrentiepositie en het vergroten van de leefbaarheid staan centraal in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid. Wij vragen u met nadruk om de totale MRDH-regio als één grote metropolitane agglomeratie te blijven zien.
Wij onderschrijven de inzet om in 2025 een verbetering van de bereikbaarheid van toplocaties en banen van minimaal 10% te realiseren via OV, fiets en ketenmobiliteit. De toplocaties zijn eerder benoemd in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB).

De voorgenomen actualisatie van Strategische agenda en Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid geeft de mogelijkheid om met nieuwe ogen naar het totaal van de metropoolregio te kijken. In de begrotingstekst is opgenomen dat de metropoolregio “”meer moet gaan functioneren als één stedelijke regio” (doelstelling 2.1.1.1.). Wij dagen u uit dit te verbreden naar “één sterke groene stedelijke regio” waar stad en ommeland de juiste balans vinden. Tijdens de corona-periode is gebleken dat de recreatieve gebieden, zoals de stranden van Voorne, voor de inwoners van de MRDH als toplocatie kunnen worden betiteld waarvan de bereikbaarheid geborgd moet zijn. Niet voor niets is Westvoorne, samen met Goeree-Overflakkee en Schouwen-Duiveland in 2020 uitgeroepen tot meest duurzame toeristische bestemming ter wereld. Wij zien daarom een gezamenlijke opgave om deze ‘tuin van de regio’ met elkaar te kunnen behouden, versterken en de bereikbaarheid ervan te vergroten.

Reactie algemeen bestuur

De oproep om de metropoolregio als één grote metropolitane agglomeratie te blijven bezien, deelt het bestuur van de MRDH met de gemeente Brielle. De inzet van de MRDH is gericht op het héle gebied. De ontwikkeling van campussen in Brielle, Vlaardingen, Westland en Zoetermeer zijn hier een goed voorbeeld van. Maar ook duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid kennen een regiobrede aanpak.
De Strategische Agenda van de MRDH en de Groeiagenda Zuid Holland, een samenwerking van maar liefst 80 regionale overheden, kennisinstellingen en bedrijven waaronder de MRDH, laten zien dat de metropoolregio serieus werk maakt van het vernieuwen van de economie en het verbeteren van de bereikbaarheid. Het is de ambitie van de MRDH om op het totale gebiedsprogramma MoVe en dus bijvoorbeeld ook voor de gebiedsuitwerking Voorne-Putten en Haven Rotterdam investeringen vanuit het Nationaal Groeifonds, vanuit BO MIRT of andere middelen te realiseren.

In het algemeen bestuur is brede overeenstemming over het belang van groenblauw voor onze regio. De primaire verantwoordelijkheid voor dit beleidsterrein ligt bij de provincie Zuid-Holland. De MRDH zal daarom bij de provincie Zuid-Holland aandringen op het hernieuwd oppakken van haar verantwoordelijkheden op het gebied van groenblauw, waaronder de structurele bekostiging van de groenblauwe leefomgeving. In de geactualiseerde Strategische Agenda zullen voorstellen worden gedaan voor het verbeteren van de bereikbaarheid van groen en recreatie in de metropoolregio.

Programma Exploitatie Verkeer en Openbaar vervoer – samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties

Terecht is de doelstelling dat naast de toplocaties ook de banen steeds beter bereikbaar worden. Bijna 40% van de beroepsbevolking van Voorne(-Putten) is werkzaam in de haven van Rotterdam. Een goede verbinding tussen de haven en Voorne is daarom van groot economisch belang, voor Voorne, maar ook voor de haven. Uw doelstelling “samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties” (2.1.1.7) onderschrijven wij. Wij vragen u wel om dit breder te zien dan alleen “bijdragen aan de gebalanceerde ontwikkeling van woon- en werklocaties nabij het OV of binnen bebouwde gebieden nabij bestaande infrastructuur”. Wij maken graag gebruik van de kennis, expertise en innovatiekracht van de MRDH om ons te ondersteunen bij onze bereikbaarheids- en mobiliteitsopgaven en zien een verbinding met (lopende) bredere actieprogramma’s Duurzame Mobiliteit en NPLG van de provincie.

Wij verzoeken u om bij de aanleg van de hoogwaardige fietsroutes niet alleen uit te gaan van optimale verbinding van woon- en werkgebieden in de stedelijke gebieden maar ook de verbinding naar de meer perifere woongebieden. Een combinatie van verbinding van woon- en recreatiegebieden ligt daarbij voor de hand. Wij zijn blij met de investeringen in de snelfietsroute tussen Nissewaard en Hellevoetsluis. Maar dat is slechts een klein onderdeel van fietsnetwerk op Voorne-Putten. Een uitbreiding naar de westkant van het eiland ligt voor de hand. Dit (snel)fietsnetwerk dient tegelijkertijd als duurzaam alternatief voor het woon-werkverkeer tussen Voorne-Putten en het havengebied van Rotterdam. We zien daarvoor goede aanknopingspunten bij uw doelstellingen 2.3.1.5 (stimuleren van groengebruik en recreatie als vestigingsfactor) en 2.3.1.6 (samen voortvarend werken aan de bereikbaarheid van woon- en werklocaties).

Reactie algemeen bestuur

Zoals eerder aangegeven is, werken we graag samen met de hele regio aan de bereikbaarheidsopgave. Het is de ambitie van de MRDH om op het totale gebiedsprogramma MoVe en dus ook voor de Gebiedsuitwerking Aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam investeringen vanuit het Nationaal Groeifonds, vanuit BO MIRT of andere middelen te realiseren.

Via het Programma duurzame mobiliteit van de MRDH bieden wij de gemeenten kennis en expertise voor het toepassen van maatregelen voor duurzame mobliteit, zie www.mrdh.nl/duurzamemobiliteit . We kunnen de gemeente Brielle vanuit dat Programma ondersteunen en de gemeente maakt daar al gebruik van.

De verbinding met zowel perifere gebieden als stedelijke gebieden is voor de MRDH belangrijk. In het rapport ‘Fiets in de MRDH’ zijn potentievolle Metropolitane Fietsroutes gedefinieerd waarbij is gekeken naar verbindingen waar inwoners binnen 45 minuten fietsen een economische toplocatie bereiken. In dit rapport is zowel de verbinding van woongebieden in de stedelijke gebieden als landelijke woongebieden meegenomen. Dit is de leidraad voor aanmelding, verkenning en

realisatie van de Metropolitane Fietsroutes. De combinatie met een recreatieve impuls wordt gemaakt in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets, waar naar opwaardering van zowel utilitaire als recreatieve routes (en overlap daarin) wordt gekeken. In het kader van de fusie van gemeenten Brielle, Westvoorne en Hellevoetsluis naar Voorne aan Zee is met gemeenten en MRDH een pilot gestart om de kansen voor de fiets in dit gebied in kaart te brengen. Dit geldt voor zowel utilitair en recreatief fietsgebruik alsook verbindingen tussen kernen en schoolfietsroutes. Deze kansenkaart met 'quick wins' wordt zoveel mogelijk gekoppeld met reeds lopende programma's (o.a. Nationaal Toekomstbeeld Fiets, actualisatie basisnetwerk, gebiedsprogramma Voorne aan Zee, onderhoudsprogramma) om financiële middelen te reserveren voor de uitvoer van één of meerdere quick wins.

Programma Exploitatie Verkeer en Openbaar vervoer – mobiliteitsmanagement

Wij onderschrijven het belang van samenwerken en bekostigen van de Bereikbaarheidsaanpak via Zuid-Holland Bereikbaar. Mobiliteitsmanagement is een belangrijk onderdeel van de mobiliteitstransitie. Het Mobiliteitsmanagementprogramma Voorne-Putten loopt eind 2022 af, en wij dringen aan op voortzetting daarvan in 2023.

Reactie algemeen bestuur

Ook de MRDH ziet het belang van een gedragsaanpak om te komen tot duurzame gedragsverandering als noodzakelijk en organiseert dat via de samenwerkingsorganisatie Zuid-Holland Bereikbaar. Zuid-Holland Bereikbaar richt zich zowel op het borgen van de bereikbaarheid (acceptabele hinder) én het bijdragen aan de mobiliteitstransitie (duurzame toekomstvaste gedragsverandering) in heel Zuid-Holland. De grootschalige werkzaamheden worden hierbij als triggers gebruikt om in te zetten op structurele gedragsverandering, in de vorm van onder andere een werkgeversaanpak en een logistieke aanpak. Daarnaast werkt Zuid-Holland Bereikbaar aan een gebiedsaanpak om te komen tot een integraal pakket aan maatregelen gericht op het beperken van de hinder als gevolg van werkzaamheden en het stimuleren van de mobiliteitstransitie. Dit draagt bij aan het duurzaam bereikbaar houden van onze groeiende regio. De MRDH steekt samen met de regiopartners in Zuid-Holland Bereikbaar in op een afspraak met het Rijk in het BO MIRT voor voldoende werkmiddelen voor structurele gedragsverandering. De gemeenten zullen direct worden betrokken bij de totstandkoming van een gebiedsaanpak cq integraal maatregelpakket.

Programma Infrastructuur Verkeer en Openbaar Vervoer

Ook dit programma zet in op de doelstelling "verbeteren bereikbaarheid toplocaties en banen". Wij verwijzen hierbij naar onze zienswijze bij het programma Exploitatie verkeer en openbaar vervoer.
We zijn verheugd dat de gebiedsuitwerking Voorne-Putten is verankerd in de begroting 2023. Samen met u zoeken wij graag naar optimalisatie van de voorgenomen investeringen.

Reactie algemeen bestuur

In het aankomende BO MIRT (najaar 2022) hopen we samen met de regionale partners financierings- en uitvoeringsafspraken met het Rijk te maken over het maatregelpakket van de gebiedsuitwerking Aanpak Bereikbaarheid Voorne-Putten en haven Rotterdam. De MRDH draagt daarin financieel bij aan fiets- (o.a. fietspad Trambaanpad) en OV-maatregelen, maar niet aan Rijks- en provinciale infra. Uiteraard zullen we samen met u goed kijken naar optimalisatie van de voorgenomen investeringen, zodat de financiële middelen zo effectief mogelijk benut worden.

Programma Economisch Vestigingsklimaat - Leefbaarheidsagenda

Wij zien met name bij de doelstellingen voor het programma Economisch Vestigingsklimaat dat in de begroting 2023 consequent wordt aangegeven hoe de doelstellingen zich verhouden tot de Groeiagenda Zuid-Holland. Natuurlijk zien ook wij het belang van de Groeiagenda Zuid-Holland. Dit is een goede basis om samen met het Rijk te investeren in kennis en innovatie, maakindustrie, energie-infrastructuur, bereikbaarheid en human capital.
Evenals in onze zienswijze bij de begroting 2022 vragen wij echter aandacht voor het gegeven dat de focus op economische transitie, innovatie en groei, en de daarmee samenhangende aandacht voor verstedelijking en verbinding van woon-werklocaties zou kunnen leiden tot een verminderde aandacht voor de eigenstandige waarden van de meer perifere gebieden.

De MRDH heeft op succesvolle wijze een voortrekkersrol genomen in de totstandkoming van de Groeiagenda Zuid-Holland. Wij zien graag dat de MRDH op soortgelijke wijze zich hard maakt voor een vorm van Leefbaarheidsagenda voor de regio en de zoektocht naar provinciale, Rijks- of Europese financiering van deze projecten en initiatieven.
Reactie algemeen bestuur
In het algemeen bestuur is brede overeenstemming over het belang van groenblauw voor onze regio. De primaire verantwoordelijkheid voor dit beleidsterrein ligt bij de provincie Zuid-Holland. De MRDH zal daarom bij de provincie Zuid-Holland aandringen op het hernieuwd oppakken van haar verantwoordelijkheden op het gebied van groenblauw, waaronder de structurele bekostiging van de groenblauwe leefomgeving. In de geactualiseerde Strategische Agenda zullen voorstellen worden gedaan voor het verbeteren van de bereikbaarheid van groen en recreatie in de metropoolregio. De MRDH zoekt samen met partners (IQ/provincie) naar zoveel mogelijk opties voor mogelijke financiering van (boven)regionale projecten. De MRDH is bijvoorbeeld actief deelnemer van de werkgroep RAEF (Regionale afwegingskader Europese Fondsen). Doel van de werkgroep is om zoveel mogelijk middelen uit de nieuwe EU begrotingsperiode te benutten. De provincie houdt mede hiervoor een call kalender bij, waarin wordt aangegeven voor welke Europese fondsen er wanneer een aanvraag kan worden gegaan. In de werkgroep worden de kansen uit de call kalender besproken en waar mogelijk worden projecten aan een specifieke call gekoppeld. Hierbij wordt de inzet richting verschillende subsidieprogramma's zo goed mogelijk afgestemd, wat potentieel moet leiden tot meer middelen voor de regio en een hoger aantal gerealiseerde projecten.
Programma Economisch Vestigingsklimaat - Arbeidsmigranten
In het brede kader van Economisch Vestigingsklimaat vragen wij aandacht voor het thema Arbeidsmigranten. Arbeidsmigranten zijn belangrijk voor onze economie. Adequate huisvesting, scholing en woon-werkvervoer zijn een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor ondernemers, gemeenten, regio en provincie. Wij verzoeken u dit thema aandacht te geven binnen de begroting EV, en zeker straks ook in de Strategische Agenda MRDH.
Reactie algemeen bestuur
Het onderwerp arbeidsmigranten wordt op provinciaal- (Huisvesting arbeidsmigranten - Provincie Zuid-Holland) en op rijksniveau (Kamerbrief jaarrapportage arbeidsmigranten | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl) opgepakt. Een sociaaleconomische visie ontwikkelen op de vestiging in onze regio van bedrijven die zwaar leunen op arbeidsmigranten is mogelijk (als dit breed binnen de 23 gemeenten gewenst is), maar met een afbakening qua doelgroep en thematiek.Hierbij kunnen we gebruik maken van bestaande visies op dit thema, die al ontwikkeld zijn in enkele MRDH gemeenten en zal dan meer een soort handreiking zijn.
Programma Economisch Vestigingsklimaat – Innovatieprogramma's
Wij zijn blij met uw aandacht voor innovatieprogramma's, waaronder het programma AgriTech voor verdere innovatie binnen en buiten de tuinbouwsector. De gemeenten Brielle en Westvoorne (straks met Hellevoetsluis Voorne aan Zee) zijn ambassadeur van de Greenport Westholland. Graag blijven wij betrokken bij deze ontwikkeling. Wij zien daarbij koppelkansen naar duurzaamheid (waaronder geothermie) en het onderwijs.
Reactie algemeen bestuur
Het algemeen bestuur is blij met deze positieve reactie over de innovatieprogramma's en specifiek het programma AgriTech. We betrekken de gemeenten Brielle en Westvoorne (straks Voorne aan Zee) graag bij de doorontwikkeling ervan en zullen de meest relevante koppelkansen naar duurzaamheid en het onderwijs daarin meenemen.
Programma Economisch Vestigingsklimaat – Bereikbaarheid campussen

Wij onderschrijven het belang van versterking van het bestaande mbo-hbo campusecosysteem. De verkenning naar de ontwikkeling van de campus Groene Chemie Voorne-Putten kon worden uitgevoerd mede namens cofinanciering vanuit de MRDH. Versterking van het campusnetwerk zal ook voor “onze” campus blijvende meerwaarde genereren. Wij zetten ons hier de komende periode graag voor in.
Wel blijft voor ons de bereikbaarheid van deze campus een aandachtspunt. We vragen aandacht voor de noodzaak van goed openbaar vervoer naar deze campus, voor zowel jongeren vanuit de MRDH die hier initieel mbo-onderwijs ontvangen als studentenuitwisseling tussen campussen en voor volwassenen die in het kader van Leven Lang Ontwikkelen (LLO) hier bij- en herscholing kunnen volgen.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur is blij met uw reactie over het belang van versterking van het bestaande mbo-hbo campusecosysteem en specifiek de opvolging van het onderzoek naar de bereikbaarheid van de campussen dat in 2021 is uitgevoerd. We zullen de gemeenten Brielle en Westvoorne (straks Voorne aan Zee) bij de opvolging van de aanbevelingen van het onderzoek betrekken en de opties om de bereikbaarheid van uw campus te verbeteren nader verkennen.

Zoetermeer

Algemeen

Allereerst spreken wij onze dank uit voor de heldere en uitgebreide ontwerpbegroting. Het is duidelijk dat de MRDH ook in 2023 veel activiteiten onderneemt en beheert om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren en het economisch vestigingsklimaat te versterken. Door middel van deze brief willen wij een aantal overwegingen en aanbevelingen voor de ontwerpbegroting aan u kenbaar maken. Over de begrotingjaarschijf die ook ter zienswijze is aangeboden hebben wij geen opmerkingen.

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur bedankt de gemeente Zoetermeer voor de positieve reactie op de ontwerpbegroting en de begrotingsjaarschijf 2022.

Actualisatie strategische agenda

In de aanbiedingsbrief van de ontwerpbegroting geeft u aan dat in het 2022 wordt gewerkt aan de actualisatie van de strategische agenda en dat de begroting in 2023 parallel aan de vaststelling van strategische agenda zal worden gewijzigd. U geeft ook aan dat de gemeenteraden bij de vorming van de strategische agenda worden betrokken. Wij maken daar graag gebruik van. Deze ontwikkelingen zorgen ervoor dat onze zienswijze op dit moment beknopt is.

Reactie algemeen bestuur

In december 2022 wordt de Strategische Agenda opgeleverd aan het algemeen bestuur ter besluitvorming en daarmee voor zienswijzen vrijgegeven. In de maanden daarvoor zullen diverse momenten zijn waar bestuurders en raadsleden een bijdrage kunnen leveren voor de totstandkoming op inhoud. In het voorjaar van 2023 wordt de Strategische Agenda definitief vastgesteld. De begroting 2023 zal later, en zoveel als mogelijk parallel aan de vaststelling van de nieuwe strategische agenda worden gewijzigd zodat de begroting voor het komend jaar gelijke pas houdt met de geactualiseerde strategische agenda.

Exploitatie verkeer en openbaar vervoer – achterblijvende reizigersaantallen en stijgende kosten

Ten aanzien van het programma exploitatie verkeer en openbaar vervoer willen wij wel onze zorg uitspreken voor de gevolgen van COVID met waarschijnlijk de komende jaren achterblijvende reizigersaantallen, het vooralsnog uitblijven van de beschikbaarheidsvergoeding voor 2023 van het Rijk, stijging bouwkosten en stijging energie/exploitatiekosten. Is er in de begroting voldoende rekening gehouden met deze ontwikkelingen?

Reactie algemeen bestuur

Het klopt dat het kabinet vooralsnog vanaf 2023 geen financieel vangnet biedt voor het openbaar vervoer. Blijft het kabinet bij dit standpunt dan zullen de vervoerders niet om ingrijpende maatregelen heen kunnen. Afschalen van het OV met 20-30% zou een zeer onwenselijk maar reëel vooruitzicht zijn met grote

gevolgen voor alle OV-reizigers. De reizigersaantallen stijgen inmiddels weer maar de reizigersopbrengsten komen naar verwachting pas richting 2025 weer op het oude niveau. Als het kabinet niet met een financieel vangnet tot 2025 over de brug komt dan kunnen we niet het OV leveren waar de samenleving om vraagt. Hierdoor wordt een vitale sector geen herstel geboden, terwijl extra inzet op duurzame mobiliteit urgenter is dan ooit. We hebben immers grote opgaven rond wonen, energie en bereikbaarheid en de regionale economie. Meer gebruik van trein, tram, metro en bus is daarvoor onmisbaar. Door nu geen transitiemiddelen uit te trekken worden op korte termijn misschien beperkte besparingen bereikt maar voor komende kabinetten ontstaat daarmee een kostbare en onontkoombare opgave. Het Transitieprogramma OV en corona wordt in september/oktober 2022 herijkt. Is er dan nog geen zicht op extra ondersteuning van het Rijk dan zullen ingrijpende maatregelen genomen moeten worden om de opbrengstverantwoordelijke vervoerbedrijven het komend jaar uit de rode cijfers te houden. En dat is uiterst onwenselijk. De vervoerkundige maatregelen, die nodig zijn om de financiële gevolgen van corona op te vangen zijn tijdelijk van aard, zo is door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 24 maart 2021 bij het vaststellen van het regionale Transitieprogramma OV en corona besloten, maar zullen dus mogelijk gecontinueerd moeten worden in 2023 en 2024. De bestuurscommissie Vervoersautoriteit zal hier een besluit over moeten nemen.

De begroting houdt rekening met een gelijkblijvende structurele inzet van middelen voor de exploitatie van het openbaar vervoer, waarbij rekening wordt gehouden met indexatie. In die zin wordt dus rekening gehouden met stijging van het kostenniveau. De gestegen grondstofprijzen zijn ook van invloed op de kosten voor het vervangingsonderhoud van het openbaar vervoer. Samen met de vervoerders monitoren we deze ontwikkeling en de effecten daarvan. Voor wat betreft de stijgende kosten van infrastructurele projecten wordt momenteel bij subsidieaanvragen geïnventariseerd of er een bovengemiddelde stijging is van onder andere de materiaalkosten voor aanleg van infrastructuur. In het najaar bezien we of dit consequenties heeft voor de begroting van het programma Infrastructuur verkeer en openbaar vervoer.

Economisch vestigingsklimaat – ruimte houden voor flexibiliteit

Ook voor het programma economisch vestigingsklimaat willen wij aandacht vragen voor de gevolgen van de geopolitieke spanningen in relatie tot de voorgenomen activiteiten van de MRDH. Internationaal en nationaal zien we de kosten voor producenten stijgen en productieketens onder druk staan. Dit uit zich onder andere door een stijgende inflatie wat zowel werknemers als werkgevers raakt. Het risico op langdurig economische instabiliteit wordt steeds reëler. Tegelijkertijd vormen deze ontwikkelingen ook een impuls voor innovaties en de energietransitie. Vanwege de vele onzekerheden adviseren wij u om in de uitvoering van de doelstellingen van het programma economisch vestigingsklimaat ruimte te behouden voor flexibiliteit. Een goed voorbeeld daarvan is in 2020 opgezette programma ‘sterker uit de crisis’ wat is voortgekomen uit de coronacrisis.

Reactie algemeen bestuur

Net als u zijn wij van mening dat een flexibele begroting van belang is om in te kunnen spelen op actuele (externe) ontwikkelingen. De bestuurscommissie Economisch vestigingsklimaat bepaalt lopende het begrotingsjaar de exacte invulling van het programma Economisch vestigingsklimaat binnen de kaders van de vastgestelde begroting en kan daarmee goed rekening houden met de actualiteit. Samen met partners in de regio worden op dit moment de gevolgen van de oorlog in Oekraïne op de economie in Zuid-Holland in kaart gebracht. Op basis van die inventarisatie kan bekeken worden of en zo ja hoe de MRDH hierin een rol van betekenis kan spelen.

Thema circulaire economie

Daarnaast missen wij in de plannen van het programma economisch vestigingsklimaat een visie en aanpak op het thema circulaire economie. Kunt u aangeven op welke wijze de MRDH werkt aan het bevorderen van een circulaire economie en hoe gemeenten hierin kunnen participeren?

Reactie algemeen bestuur

Het algemeen bestuur dankt u voor uw reactie. Het is juist dat circulaire economie niet als zelfstandig thema is opgenomen. Binnen de aanpak Next Economy Bedrijventerreinen is circulaire economie opgenomen als één van de 6 thema’s waar de regio haar bijdrage levert aan duurzame, toekomstbestendige bedrijventerreinen. Enerzijds door projectondersteuning via de Bijdrageregeling en kennisdeling/-ontwikkeling. Deze kennisontwikkeling heeft met name vorm

gekregen in een onderzoek, samen met Provincie Zuid-Holland en de omgevingsdiensten, naar reststromen op bedrijventerreinen. Ook is de ruimtelijke impact van circulaire bedrijventerreinen onderzocht. En wordt op dit moment gewerkt aan een activatiestrategie om uitwisseling van reststromen (als nieuwe grondstof) te stimuleren tussen ondernemers via zgn. grondstoftafels. Deze activatiestrategie is in samenwerking met de gemeenten opgepakt.